

MOTO SPRINT

40
€3,50



IL CROSS DELLE NAZIONI È DELL'AUSTRIA!



GP INDONESIA

A 20 anni e alla stagione del debutto in MotoGP, **Aldeguer** si aggiudica la prima gara nella top class. Il pilota **Gresini Racing** approfitta dello "strike" di **Bezzecchi** su **Marquez**, che si infortuna alla clavicola destra. Il weekend nero del team ufficiale **Ducati** è completato dalla caduta di **Bagnaia**, di nuovo in crisi

AL MOMENTO GIUSTO

MOTO3: LUNETTA E PINI, CHE PODI!



MOTO2: MOREIRA, GODURIA DOPPIA



CIV MUGELLO: ASSEGNATI I TITOLI





X-SPR PRO

***Porta in strada tutta
l'emozione della pista.***

Nuova forma aerodinamica altamente sofisticata.
Flap posteriori per flussi d'aria controllati.
Visiera più ampia per un maggior campo visivo.
Elevata resistenza, peso contenuto, massimo comfort.
Sistema d'idratazione per le lunghe distanze.

Pronto a conquistare la strada?



@shoeitalia | pro-testa.it | shoei.it

DDS

DISPOSITIVI DI SICUREZZA

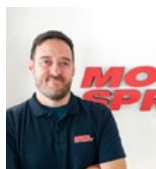


CONTROCOPERTINA

di Mirco Melloni

FINALMENTE

Torniamo grandi protagonisti anche nella Moto3, grazie alle prestazioni dei due Talenti Azzurri Lunetta e Pini



COME ai vecchi tempi. L'Indonesia ha riportato l'Italia nelle posizioni che contano anche nella Moto3. Ovvero in una categoria, quella di accesso al Motomondiale, che nella sua storia ci ha visto spesso grandi protagonisti, ma che negli ultimi anni è stata avara di soddisfazioni per la nostra bandiera.

A Mandalika possiamo dire che ci siamo rifatti con gli interessi, grazie a due ragazzi che aspettavamo da tempo. Il primo è Luca Lunetta: il diciannovenne romano ha confermato con

il secondo posto di essere uno dei migliori prospetti azzurri per il futuro del nostro sport. Il pilota della SIC58 Squadra Corse ha messo il suo personale sigillo sul quarto podio della carriera dopo un periodo reso difficile dall'infortunio, durante il quale però non ha mai dubitato di se stesso e delle sue capacità. Un risultato, quello di Luca, che può dargli morale in vista del "grande salto" verso la Moto2 nel 2026, reso necessario dalla stazza (è alto quasi un metro e ottanta) e possibile grazie ai promettenti risultati ottenuti finora nella categoria più piccola.

A fargli compagnia, nel posto più ambito da ogni pilota al termine di una gara, è stato Guido Pini: il diciassettenne toscano, alla stagione del debutto nella Moto3 iridata dopo aver fatto vedere di cosa era capace nella JuniorGP, ha conquistato in Indonesia il suo primo podio. Lo rincorreva ormai da parecchi mesi, durante i quali aveva corso più volte da "rookie" ma senza ancora togliersi la soddisfazione di vedere la bandiera tricolore issata alle sue spalle. Ci è riuscito nel modo migliore, festeggiando il risultato con un suo collega amico e connazionale. Luca e Guido hanno tutte le carte in regola per diventare in futuro i nostri piloti di riferimento, anche nelle categorie maggiori del Motomondiale. Ne avremo bisogno.

BUONA LETTURA!



LA RABBIA di Pecco Bagnaia, la frustrazione di Luca Marini, la delusione di Marco Bezzecchi dopo la collisione con Marc Marquez (guardiamo i lati positivi: nessun danno grave e un'esemplare dimostrazione di educazione e sportività dei due). La domenica di Mandalika non ha fornito alla VR46 Riders Academy risultati con cui sorridere, eppure c'è chi ha portato un raggio di luce su Tavullia nel freddissimo – in tutti i sensi – primo weekend di ottobre. Lorenzo Pritelli, gioiello della nuova ondata del "reclutamento" della Academy di Valentino Rossi, ha chiuso con il titolo un'annata da dominatore nel CIV PreMoto3, dopo aver impressionato al debutto nella European Talent Cup. A 15 anni, il talento e la personalità del romagnolo di Cattolica fanno ben sperare: sarà lui a ricevere il testimone da Luca Lunetta e Guido Pini?



OGNI CURVA, OGNI SORPASSO... SEMPRE CON TE!

SCEGLI L'OFFERTA CHE PREFERISCI

6 MESI

A SOLI
45,00€

INVECE DI 91,00€

26 NUMERI

SCONTO DEL

51%

12 MESI

A SOLI
80,00€

INVECE DI 182,00€

52 NUMERI

SCONTO DEL

56%



**SPESE DI
SPEDIZIONE
INCLUSE**

ABBONATI SUBITO!

WWW.ABBONAMENTI.IT/MOTOSPRINT2025



oppure spedisci il coupon in busta chiusa a:
DIRECT CHANNEL S.p.A. C/O CMP BRESCIA
Via Dalmazia 13 25126 Brescia (BS)



o se preferisci chiama il 06.4992334
Dal lunedì al venerdì
dalle ore 9.00 alle 19.00

**MOTO
SPRINT**

COUPON SPECIALE DI ABBONAMENTO

202 11 035 681 01 Sc. 20

☐ **Sì, mi abbono o regalo MOTOSPRINT per 6 MESI**
(26 numeri a soli **45,00€** incluse spese di spedizione
invece di **91,00€**)

INDICO QUI I MIEI DATI: ▼ da compilare in ogni caso

Cognome

Nome

Indirizzo N.

Cap Città

Prov. Tel.

E-mail

È importante inserire il tuo indirizzo e-mail per ricevere
tutte le comunicazioni relative al tuo abbonamento
e le informazioni sui pagamenti.

202 11 035 681 01 Sc. 10

☐ **Sì, mi abbono o regalo MOTOSPRINT per 1 ANNO**
(52 numeri a soli **80,00€** incluse spese di spedizione
invece di **182,00€**)

INDICO QUI I DATI DELLA PERSONA A CUI
REGALARE L'ABBONAMENTO ▼

Cognome

Nome

Indirizzo N.

Cap Città

Prov. Tel.

NON INVIO DENARO ORA
pagherò in un'unica rata con bollettino di conto
corrente postale che invierete al mio indirizzo postale.

Se preferisci pagare con Carta di Credito collegati a:

WWW.ABBONAMENTI.IT/MOTOSPRINT2025

L'offerta è valida solo per l'Italia.

La presente informativa è resa ai sensi dell'art. 13 del Regolamento EU 679/2016 da Corriere dello Sport S.r.l., titolare del trattamento, della/e rivista/e da te prescelta/e. L'editore, titolare autonomo del trattamento, ha nominato Direct Channel S.p.A., sede amministrativa in Via Mondadori 1, Segrate (MI), P. IVA n. 08496660151, responsabile del trattamento per la gestione degli abbonamenti alle proprie riviste. Il trattamento dei tuoi dati personali sarà condotto per l'intera durata dell'abbonamento e/o per un ulteriore periodo di tempo previsto da eventuali obblighi di legge. La versione completa della presente informativa è consultabile nella sezione Privacy del sito store.corrieredellosport.it all'interno della quale troverai tutte le informazioni sull'utilizzo dei tuoi dati personali, i canali di contatto del titolare del trattamento nonché tutte le ulteriori informazioni previste dal Regolamento ivi inclusi i tuoi diritti.

Il/La sottoscritto/a dichiara inoltre di prestare il proprio specifico consenso scritto al trattamento dei dati per le ulteriori finalità di marketing e profilazione ed in particolare per:

1) lo svolgimento di attività di marketing diretto, quali l'invio - anche tramite e-mail, SMS ed MMS - di materiale pubblicitario e di comunicazioni aventi contenuto informativo e/o promozionale in relazione a prodotti o servizi forniti e/o promossi dal Titolare o da suoi partner commerciali

☐ Do il consenso

☐ Nego il consenso

2) lo svolgimento di attività di profilazione individuale o aggregata e di ricerche di mercato volte, ad esempio, all'analisi delle abitudini e delle scelte di consumo, all'elaborazione di statistiche sulle stesse o alla valutazione del grado di soddisfacimento dei prodotti e dei servizi proposti.

☐ Do il consenso

☐ Nego il consenso

Data

Firma

@magazineUtopia



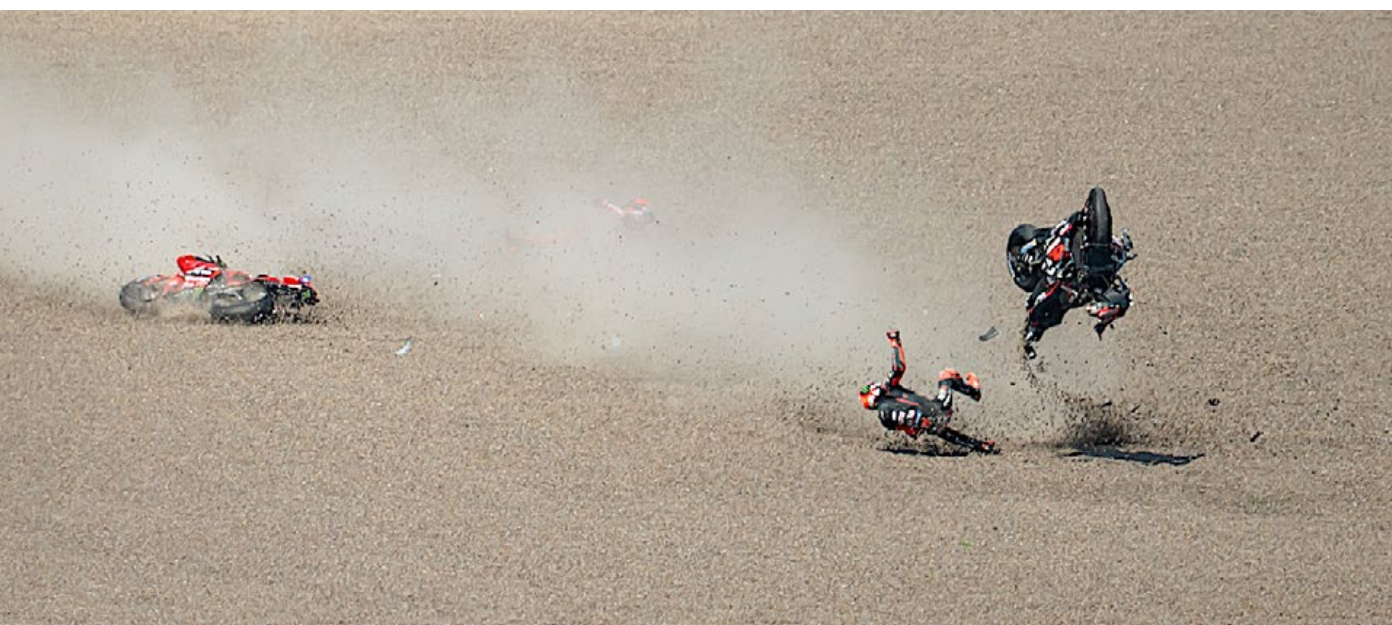
La drammatica
sequenza del
ruzzolone nella
ghiaia di Marc
Marquez e Marco
Bezzecchi dopo
la collisione in
Curva 7 al primo
giro del GP
Indonesia. A
destra, Marquez
con la spalla
immobilizzata.



BILANCIO IN ROSS



- ALL'INTERNO**
- **Dalla festa alla paura: Marquez infortunato dopo il contatto con Bezzecchi**
 - **Bagnaia nuovamente disperso, e con la Ducati sale la tensione**
 - **Si impone Aldeguer, primo rookie vittorioso dai tempi di Martin**
 - **Rueda campione ma la Moto3 premia anche l'Italia: Lunetta e Pini sul podio**



Una settimana dopo il tripudio di Motegi, la Ducati vive un incredibile crollo:

dopo le difficoltà delle prove, Marquez finisce a terra in gara nel contatto con Bezzecchi e si frattura la clavicola destra. Ma avvisa gli haters: «Niente odio verso Marco». Bagnaia passa dal dominio del Giappone alla coda della classifica e la tensione con Borgo Panigale sale alle stelle: «Esigo spiegazioni, in teoria è la stessa moto, in pratica non lo so»



0

di Mirko Colombi

Foto Luca Gorini
e Getty Images



CADUTE, incidenti, lividi, cerotti, controlli ospedalieri previsti, pochi(ssimi) punti, tanta delusione, troppe

parole, qualcuna rettificata, silenzio stampa, braccio al collo, occhi viola e giornate nere. Il weekend del Team Ducati Lenovo ufficiale - coinciso con la certezza del titolo a squadre, peraltro - ha offerto due sconcertanti e principali immagini, le restanti di contorno e comunque preoccupanti. L'infortunio rimediato da Marc Marquez e persino il viso segnato di Gigi Dall'Igna. In più, come se non bastasse, l'ennesima sfuriata di Pecco Bagnaia. Poteva andare peggio in occasione della tripla corona 2025 invidiata in lungo e in largo? Forse sì, forse no, però chi avrebbe immaginato un'Isola di Lombok così severa con i riferimenti della MotoGP?

Si narra di uno scivolone rimediato da Dall'Igna in piscina, durante un party per il titolo della compagine di Borgo Panigale. Caspita, che botta. Anzi, che botte. Ed era soltanto giovedì. Venerdì pomeriggio Marquez si è sdraiato, poi ha concesso il bis.



A destra, la Ducati di Marc Marquez riportata ai box dopo la caduta, sopra il campione del Mondo nel primo weekend stagionale senza ottenere podi.

Per sua stessa ammissione, gli è andata di lusso. Classifica mossa dal numero 93 nella Sprint, a fatica.

GRAN PREMIO da doppio "zero", con entrambi i titolari a toccare l'asfalto. Duramente Marc: il tamponamento innescato da Marco Bezzecchi dopo sette curve del GP ha visto l'Aprilia buttare giù la Desmosedici, generando risultati - nulli in termini di classifica - potenzialmente devastanti per il fisico del nove volte iridato. I primi controlli hanno rilevato una (micro)frattura alla clavicola destra, con sospetta lesione ai legamenti della stessa. Una situazione da appurare dopo il viaggio dall'Indonesia a Madrid, presso una clinica specializzata.

Z04

Utilizzata dai migliori piloti del MotoMondiale e della WSBK, la mescola Z04 è uno dei pochi prodotti destinati alle competizioni di altissimo livello e utilizzabili anche per le moto di tutti i giorni.

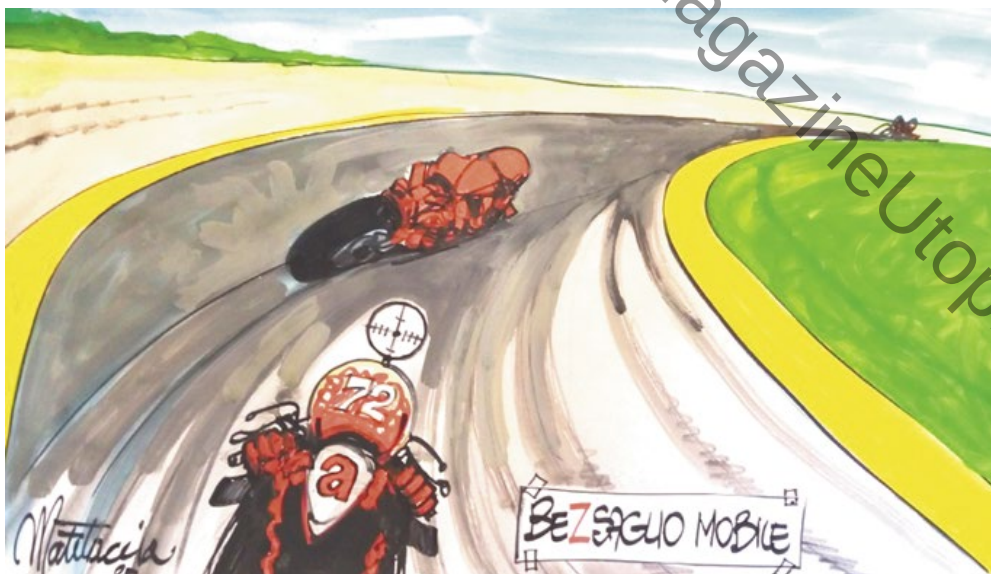
Queste pastiglie, disponibili per le SuperSportive stradali e le Naked, garantiscono un eccezionale coefficiente d'attrito a caldo, stabilità e costanza di rendimento, unite ad un'ottima durata. Mescola Z04, una vera "Factory pad".





Inquadrando il QR code con lo smartphone, potrete guardare tutte le foto più belle del GP su

WWW.MOTOSPRINT.IT



Se il resoconto rimarrà tale, avremo un Marquez nuovamente rotto. Oltretutto in una zona del corpo piuttosto vicina alla vistosa cicatrice a ricordare l'omero scassato, riscassato e operato quattro volte. Chirurghi e dottori lo spiegano spesso: meglio rimanere lontani da dove si è già intervenuti perché, seppur con ossa diverse, muscoli, tendini, nervi e braccio potrebbero comunicare conseguenti disagi. Il catalano, con l'arto nascosto sotto la polo rossa, camminava tranquillo domenica pomeriggio. Ha rassicurato (un po') pensando già al ritorno a casa. Ma soprattutto ha chiesto di evitare ogni rancore (in particolare sui social) nei confronti di Bezzecchi: «Non il modo migliore per festeggiare

la conquista del titolo, ma le corse sono così – ha postato Marc – a breve sarò a Madrid e i medici valuteranno il da farsi. Per favore, nessun rancore verso Bezzecchi, nessuno fa incidenti di proposito».

CONTESTUALMENTE, Bagnaia se ne stava zitto. Il caos esploso a Giappone dominato è carico di dubbi relativi al trattamento tecnico: quale versione della quattro cilindri usa il torinese? È vero che nella sessione di test tenutasi a Misano, decisiva per trovare la chiave di volta e dominare a Motegi, ha girato con la GP24 di Franco Morbidelli? Nei media scrum, si è nascosto: «Non confermo, semmai, la Ducati mi ha dato quanto richiesto». E fin lì, benino. Malino

PASTIGLIE BREMBO RACING FACTORY PADS



DISTRIBUITO DA
motorquality
TECHNOLOGY FOR SPORT

TEL: 02 249511
INFO@MOTORQUALITY.IT
MQMOTO.IT

brembo
RACING

qualche ora più in là: «Sì, Bagnaia ha usato la nostra moto» ha rivelato Alessio "Uccio" Salucci, direttore del Team VR46. «Siamo una famiglia, è normale aiutarsi». «Cosa volevate che rispondessi – ha ribattuto Pecco – dico quello che mi dicono di dire. Io sono il pilota, per il resto dovete parlare con altri».

Ovvero, con Dall'Igna. Perverso il meccanismo generatosi in seno alla struttura di spicco: dal piccolo guadagnato fino a Motegi, al buco profondo solcato a Mandalika. Eppure, responsabili e dirigenti hanno provato a mantenere la calma, anche perché forti del dominio palesato. Se il vulcano Taman Nasional Rinjani porterà all'eruzione, lo verificheremo già in Australia, o forse prima, nella settimana di break utile a Marc per riposare, mentre con Pecco il rapporto aziendale è ormai ai minimi storici.

COM'È possibile passare da pole position, medaglia d'oro Sprint e successo al ruolo di fanalino di coda in meno di una settimana? Un quiz impossibile, evidentemente, anche per gli uomini in rosso. «Infatti, esigo spiegazioni. In teoria è la stessa moto di Motegi, in pratica non lo so» ha detto Bagnaia a Mandalika, ripetendo una frase pronunciata già due mesi fa in Austria. «Cosa devo dimostrare dopo Motegi? Niente. Qualcuno mi deve dare le risposte che cerco» ha aggiunto sabato, poiché domenica, come a Misano, non ha parlato. «Noi crediamo in lui» ha cercato di mediare Davide Tardozzi, una sorta di papà del team. «Vogliamo proteggerne le emozioni. Lo lasciamo tranquillo in ottica Australia, ma a Bologna verrà analizzata la situazione. Gigi e gli ingegneri andranno a fondo della questione». Il manager ha preso in causa pure Marquez: «Marc è stato sfortunato, come poteva evitare la caduta? Ovviamente, dispiace».



Pecco Bagnaia scurissimo in volto nel weekend di Mandalika, chiuso con la caduta in gara quando era lontanissimo dal vertice.

I temi riguardano anche i propulsori: «Tra i motori della GP24 e della GP25 vigono diverse omologazioni. Quanto sono diversi? Questo lo sappiamo noi, ma se avessimo corso a Motegi con il motore della GP24 saremmo stati fuori regolamento, cosa che la Ducati non fa. In Giappone, Pecco aveva il motore della GP25» ha spiegato il team manager, ricordando che i ducati non possono cambiare specifica di motore nel corso dell'anno. Chi sognava – o agognava – una specie di Mondialino ingaggiato dai due rappresentanti Factory per il

finale di stagione, rimane disilluso. Chi lo sperava, dovrà attendere e, a sensazione, diremmo un bel po'. Marquez si sentiva scaricato da tensioni, responsabilità e stress, a missione compiuta sulla pista di proprietà Honda. Il suo timore, come da noi sottolineato, era e rimane quello di stare più lontano possibile dai guai, gli infortuni. Un mezzo guaio lo ha incassato domenica scorsa.

BAGNAIA dovrà fare ordine con lo staff di lavoro: se è vero che al "Marco Simoncelli" sia servita la sfuriata – da ambo i lati – consiglieremmo di ripeterla, magari sfruttandola nei momenti difficili. Il fine settimana perfetto vissuto nella Terra del Sol Levante ha lasciato il posto a un cratere difficilmente preventivabile anche dai più macabri del settore. In pochi giorni.

M5

NUOVA **TUONO** **457**



Jorge Martín
MOTOGP WORLD CHAMPION

A stylized white signature of Jorge Martín.

**PERFORMANCE DA RECORD E UN'AGILITÀ
SPETTACOLARE, GRAZIE AL MIGLIOR RAPPORTO
PESO/POTENZA DELLA CATEGORIA.**

SCOPRILA IN SHOWROOM E SU [APRILIA.COM](https://www.aprilia.com)

#be **a** racer

aprilia®

@magazinealtopia

di Mirko Colombi

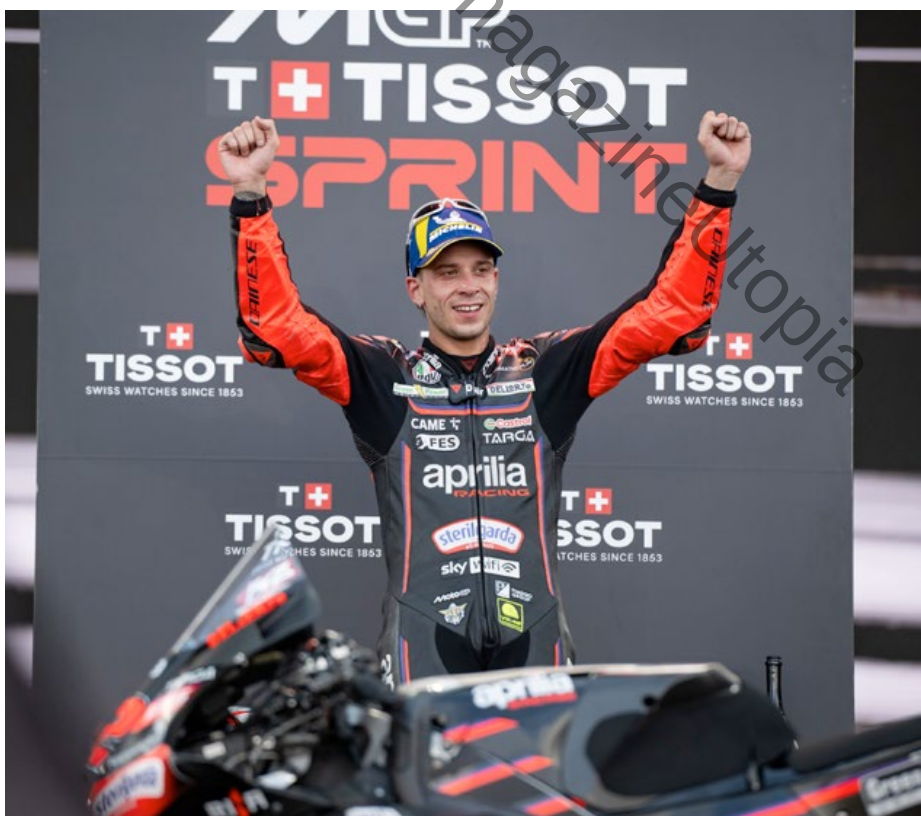
Foto Luca Gorini



PETTO NUDO, braccio coperto da una fascia, testa alta. Marc Marquez non si è mai tirato

indietro nei confronti degli avversari, nemmeno si è fatto pregare dopo l'incidente di domenica scorsa. «Per favore, nessun rancore nei confronti di Marco Bezzecchi. È venuto lui a scusarsi. Nessun pilota lo farebbe di proposito». Massimo Rivola, a sua volta, ha ribadito: «Da me e dal Team Aprilia, le nostre scuse al Team Ducati e a Marc, i piloti sono "guerrieri" che vogliono tirare fuori il massimo dalle rispettive moto. Bezzecchi si è scusato due volte. Ho parlato con Davide Tardozzi, me lo ha confermato» ha spiegato il CEO di Aprilia Racing, nonché presidente MSMA. «Episodio brutto per entrambi, non trovo punti pericolosi a Mandalika. Casomai, ci sarebbe da intervenire sulle vie di fuga. Dal nostro punto di vista, abbiamo perso 25 probabili punti, ma almeno abbiamo mostrato una grande velocità».

GIUSTO, ma che peccato. Siglata la pole position, Bezzecchi è stato autore di due pessime partenze. Nella Sprint, il rimedio: rimonta, sorpassi e attacco decisivo ai danni di Fermin Aldeguer, privato della gioia a metà dell'ultimo giro: «Avrei voluto essere il più giovane vincitore della Sprint». Nella seconda, Aldeguer ha avuto strada libera, visto che l'unico ufficiale Aprilia presente non ha potuto mettere in atto il proprio passo gara: la sua corsa è finita dopo sette curve, quando era scivolato al settimo posto dopo un via a rilento.



OCCASIONE SPRECATA

Le partenze penalizzano Bezzecchi, che nella Sprint riesce a sfruttare la propria superiorità per vincere, mentre **in gara arriva il contatto con Marquez,** per uno "zero" doloroso. Ne approfitta Aldeguer, primo rookie a trionfare dai tempi di Martin





Marco Bezzecchi ha esultato sabato, a sinistra, ma domenica è finito a terra lasciando campo libero a Fermin Aldeguer.

Il portacolori Gresini ha recuperato quanto sottrattogli dalla RS-GP. Il trionfo della Desmosedici GP24 azzurra è la storia di un debuttante a tornare sul gradino più alto del podio, mancante dal Red Bull Ring 2021. Fu Jorge Martin a riuscirci, pochi mesi dopo il brutto infortunio a Portimao. Fermin è anche il primo ventenne a vincere dai tempi di Marc Marquez, nel 2013. Marquez e Martin, gli due ultimi campioni del Mondo ma che oggi sono KO per infortuni alle clavicole dovuti a contatti (involontari, lo sottolineiamo fino allo sfinimento) con Bezzecchi. Ma nel caso di Martinator, Marco è stato incolpevole, almeno quanto lo è stato Marquez domenica a Mandalika.

A proposito di Honda: la RC213V, giapponese a respirare l'aria asiatica, si è comportata benone in Indonesia, malgrado le imperfezioni dei piloti. Luca Marini si è visto togliere il sesto posto nella Sprint, nella retrocessione a tredicesimo per pressione gomme irregolare. «E pure domenica i problemi sono arrivati – le sue parole – a parte il sorpasso poco intelligente di Raul Fernandez, alla fine nemmeno stavo in piedi. Che sofferenza».

INVECE, Aldeguer volava. Si pensava che Pedro Acosta a bordo della KTM potesse raggiungerlo, nel duello tutto murciano. Niente da fare: la RC16 ufficiale mancava di allungo,

ma la seconda posizione è stata comunque buona: «Sono maturato – ha spiegato il ventunenne – e so a cosa posso ambire. Arriverà il mio turno». Può darsi, benché fosse il turno di Fermin, occhi agitati e quasi increduli: «Aspettavo Bezzecchi e non arrivava. Questo mi ha permesso di mantenere alta la concentrazione, chi immaginava fosse caduto? Ieri ho perso, oggi ho vinto». Tra i validi motivi a far ridere Nadia Padovani, oltre ad aver salvato il weekend Ducati, un Alex Marquez iridato tra gli Indipendenti. Il fratello di Marc è più ufficiale che privato, ma rimarrà agli annali: «Il nostro metodo di lavoro ha determinato la differenza in una gara a sopravvivenza».



La Honda si è difesa, con Joan Mir cascato nuovamente, sicuro che avrebbe portato via un premio. Lo ha detto pure Marini. Johann Zarco vive un momentaccio, cominciato dopo la vittoria firmata alla 8 Ore di Suzuka: l'unica vera punta LCR, comunque, rimane l'unico ad aver trionfato per la Honda, a Le Mans. In KTM pensano alla 850, quindi immaginiamo un costruttore intenzionato a continuare in MotoGP. Ottimo, chissà se terranno Brad Binder, immagine e bandiera di Mattighofen. Il sudafricano, quarto, finalmente ha compiuto passi migliorativi. In Trackhouse sorrisi per Fernandez, in attesa di Ai Ogura. Il giapponese ha definitivamente perso il confronto con Aldeguer per il Rookie of the Year, ma è in ogni caso davanti a Somkiat Chantra, thailandese che, tutto sommato, non è da bocciare.

Al contrario rispetto a Fabio Quartararo e a quasi tutto il blocco Yamaha. Attenzione, in quella parte del Mondo i tre diapason promuovono, spendono, vendono. Eppure soltanto Alex Rins ha brillato, Miguel Oliveira ha meritato la sufficienza. El Diablo è alle solite: non trova soddisfazione nella M1.

BEZZECCHI poteva salutare il diciottesimo incontro con la doppietta? Sì, però queste sono soltanto ipotesi. Ma almeno la velocità era una certezza. Al contrario di Pecco Bagnaia: se non sapete abbastanza sulla sua vicenda, ci uniamo a voi. Fabio Di Giannantonio e Franco Morbidelli figurano nello stesso VR46, livrea speciale per lo sponsor Pertamina Enduro. I dirigenti del colosso petrolifero sognavano trofei, celebrazioni, feste e riconoscenze, sarà per la prossima. Enea Bastianini è ritornato nella



Sul podio con Aldeguer sono saliti Pedro Acosta (37) e Alex Marquez (73). Dietro di loro, Brad Binder (33) e Luca Marini (10). In basso Franco Morbidelli (21).



parte tremenda di uno che fatica a capire cosa sta guidando. Maverick Viñales si è fermato anzitempo, nella promessa di tornare quando ce la farà. Il Team Tech 3 ed Herve Poncharal dovranno rialzare il capo, restano quattro occasioni disponibili.

La doppietta con Australia e Malesia sarà seguita da un altro break, poi Portogallo e Valencia di fila. Cosa ci sarà da assegnare nella classe regina? Bezzecchi vuole il terzo posto, Bagnaia dovrà difenderlo. Chi ha parlato di Mundialito sarà



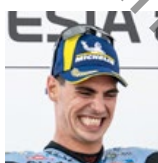
costretto a rinunciarvi. Per come è andata la dinamica indonesiana, prevediamo battaglie da chi e con chi si deve cavare sassolini dagli stivali. O pietre. Temiamo che le vere battaglie si verificheranno a parole, più che in sorpassi. Anche se

non necessariamente con messaggi negativi: pensate a Marc Marquez e chiedetevi se avete mai visto un post social così netto per disincentivare insulti e offese nei confronti di chi ha commesso un "torto" allo stesso divulgatore del messaggio.



FERMIN ALDEGUER

Nel finale pensavo alle... interviste

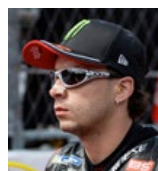


«Quando ero davanti e ho visto che mancavano ancora 20 giri la testa ha iniziato

a fare mille pensieri, così ho cercato soltanto di fare un giro alla volta, mantenendo il mio passo. Mi aspettavo nuovamente l'arrivo di Bezzecchi, come nella Sprint, perché ha avuto il passo migliore per tutto il weekend, ma non arrivava e al contempo vedevo il mio margine aumentare, così mi sono rilassato. Non sapevo fosse caduto, dato che in questa pista non ci sono molti schermi da guardare. Nel finale ho pensato a tutto: a non commettere errori, alle interviste in inglese, al fatto che sarei stato il secondo pilota più giovane a vincere. Tutto incredibile».

MARCO BEZZECCHI

Mi scuso con Marquez



«Ho commesso un errore e purtroppo ho coinvolto anche Marc. Sono molto dispiaciuto, mi scuso con lui e con tutto il suo staff. Ora è tempo di sistemare gli acciacchi. La Sprint, invece, sabato mi aveva reso molto contento. Non avevo fatto una buona partenza, avevo perso diverse posizioni, ma sapevo di essere veloce. Avevo perso un po' di tempo nella rimonta e pensavo non fosse possibile lottare per la vittoria. Passato Fernandez, non credevo di poter raggiungere Aldeguer, ma dopo un paio di giri ho visto che mi avvicinavo e ci ho provato fino alla fine».

DIAMO I NUMERI

DUCATI LENOVO, FLOP E TITOLO

di Giovanni Cortinovis

20

ANNI e 183 giorni per Fermin Aldeguer, il secondo più giovane di sempre a vincere in 500-MotoGP dopo Marc Marquez (20 anni e 63 giorni). Terzo Freddie Spencer con 20 anni e 196 giorni

4

ANNI dall'ultima vittoria di un rookie in MotoGP: prima di Aldeguer c'era riuscito Jorge Martin nel GP Stiria 2021

15

SPAGNOLI hanno conquistato almeno una vittoria in 500-MotoGP. Meglio soltanto la Gran Bretagna con 26 vincitori differenti e l'Italia con 27

10

PODI STAGIONALI per Alex Marquez, Sprint escluse: 2 vittorie, 6 secondi posti e 2 terzi

4

PILOTI DUCATI quest'anno hanno vinto almeno un GP. All'appello mancano soltanto i due portacolori del VR46 Racing Team, Franco Morbidelli e Fabio Di Giannantonio

35

GIRI STAGIONALI in testa per Aldeguer, di cui 33 in Indonesia. Ha scavalcato Maverick Viñales, Pedro Acosta che pure è salito a quota nove, Franco Morbidelli, Johann Zarco e Fabio Quartararo

84

GP CONSECUTIVI della classe regina con almeno un podio per la Ducati, primatista in solitaria: il vecchio primato era della Honda con 83 GP di fila dal GP FIM 1993 al GP Imola 1999

3

GP STAGIONALI per Pecco Bagnaia senza nemmeno un punto: Francia, San Marino e Indonesia

4

PUNTI in un GP sono il minimo per Marc Marquez da quando corre con la Ducati. Quest'anno non era mai sceso sotto i 12 del GP Americhe, l'anno scorso sotto i 6 di Assen

5

PUNTI per Enea Bastianini dopo il terzo posto nel GP Catalunya: nessuno a Misano e in Indonesia, cinque in Giappone. È lo stesso bottino raccolto nel frattempo da Somkiat Chantra

4

PUNTI nel GP Indonesia per il Team Factory Ducati che pur si è laureato campione del Mondo. Quest'anno, però, non aveva mai intascato meno di 25 punti



Inquadrando il QR code con lo smartphone, potrete guardare tutte le foto più belle del GP su

WWW.MOTOSPRINT.IT

Pecco Bagnaia precede "Uccio" Salucci: «Non confermo di aver usato nei test di Misano la moto di Morbidelli». La replica di Salucci: «Pecco ha usato la GP24 di Franco». Più tardi ancora Bagnaia: «Dico ciò che la Ducati mi fa dire». Infine la chiosa di Davide Tardozzi: «Nessun miracolo dalla Desmosedici VR46. I nostri piloti possono provare ciò che vogliono»



GIRO PER GIRO Acosta, gran finale

AL VIA il più veloce Acosta davanti a Marini, mentre Bezzecchi scatta nuovamente male. Ed è settimo quando sperona Marc Marquez in Curva 7, entrambi cadono. Nella via di fuga il pilota Aprilia si scusa con il campione del Mondo.

2° GIRO: scivola Joan Mir alla penultima curva, era ottavo.

4° GIRO: bel sorpasso di Aldeguer su Marini alla Curva 12, lo spagnolo è secondo a contatto con Acosta, mentre Luca se la deve vedere con Raul Fernandez.

5° GIRO: Bagnaia è ultimo, superato anche da Chantra.

7° GIRO: Aldeguer supera Acosta in Curva 10 e va al comando.

8° GIRO: Acosta cerca di rispondere in Curva 1 ma allarga troppo la traiettoria. A terra Bagnaia all'ultima curva.

9° GIRO: Aldeguer gira in 1'30"499 e il suo vantaggio sugli inseguitori sale a un secondo.

10° GIRO: Marini infila Acosta in Curva 10 ma lo spagnolo replica. Ne approfitta Aldeguer, che

2 4 5 7 8 9 10 12

GLI ITALIANI

LUCA MARINI

«Poteva essere il secondo posto più semplice di sempre, invece si è trasformato nel quinto più sofferto di sempre. Quando Fernandez ha fatto quell'attacco poco intelligente e mi ha portato fuori mi hanno passato tutti, così è stato un inferno: la pressione della gomma anteriore è andata alle stelle così era difficile anche soltanto stare in piedi. Credo che Raul abbia fatto un errore che ha privato entrambi del podio, ma l'importante è che stiamo continuando a crescere».

FRANCO MORBIDELLI

«È stato un weekend molto duro. Ho faticato sempre ma sono soddisfatto

delle posizioni ottenute nelle due gare, anche per i punti conquistati. All'inizio della gara lunga ho preso un grande rischio in Curva 13 e sono contento di essere rimasto in piedi, ma questo mi ha fatto perdere tempo. A fine gara ero più veloce dei rivali nel gruppo in cui mi trovavo, ma era difficile sorpassare».

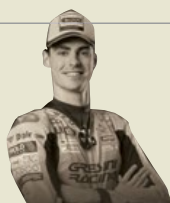
FABIO DI GIANNANTONIO

«Gara tosta. Abbiamo una buona moto ma partendo dietro i problemi si amplificano: ho dovuto guidare in modo non naturale per me, ma stiamo lavorando per migliorare anche in queste condizioni critiche. Sabato? Un'altra Sprint rovinata dai sorpassi

stupidi del mio compagno di team. Ovviamente inizio il weekend puntando sempre al massimo, ma dovrò capire cosa non ha funzionato. In generale abbiamo imparato qualcosa».

ENEA BASTIANINI

«Mi sono ritirato per problemi tecnici, ma non sarei stato in grado di fare una bella gara e in generale è stato un weekend complicato. Nelle curve veloci resto rapido, ma al contempo abbiamo perso qualcosa in frenata, infatti ho subito molti sorpassi. Il telaio di Acosta? Lo riproverò ora che ho più in mano la moto ma sarebbe già a disposizione. L'unica cosa che ha soltanto lui è il forcellone».



IL MARZIANO
FERMIN ALDEGUER

Toglie ad Acosta il titolo di primo pilota in arrivo da Murcia a vincere in MotoGP, sfiorando la doppietta. Il miglior rookie del recente lustro? Merito anche di Ducati e Gresini.



LA SORPRESA
RAUL FERNANDEZ

Criticato da Marini, però veloce. E finalmente premiato: il madrileni è al quarto anno di MotoGP, il terzo sull'Aprilia. Se non va forte lui, chi altro dovrebbe andare?



DIETRO LA LAVAGNA
MARCO BEZZECCHI

Fino al tamponamento ai danni del nove volte iridato, era papabile di doppietta. Poi, il danno: manovra fuori misura, incidente per entrambi, ritiro. La fortuna? Nessun danno fisico per lui, ma per Marquez...



guadagna un secondo e mezzo in un giro.

12° GIRO: Marini supera Acosta in Curva 12, ma il pilota KTM risponde due curve dopo.

13° GIRO: si ritira Bastianini. Acosta è così lento che si crea un gruppone di undici piloti.

14° GIRO: duellano Marini e Raul Fernandez, del loro contatto approfittano Rins e Alex Marquez, mentre il pilota Honda scende in ottava posizione.

19° GIRO: Rins supera Acosta nel cambio di direzione di Curva 12.

22° GIRO: Alex Marquez supera Acosta in Curva 10

ed è terzo.

23° GIRO: Alex Marquez scavalca Rins sul rettilineo. Acosta lo imita poco dopo e torna virtualmente sul podio. Il pilota Yamaha è in crisi, viene superato anche da Raul Fernandez e, Binder e Marini.

25° GIRO: Acosta rientra su Alex Marquez e lo passa alla staccata di Curva 10.

27° GIRO: Aldeguer vince per la prima volta in MotoGP, davanti ad Acosta, Alex Marquez, Binder e Marini.

13 14 19 22 23 25 27

di **Mirko Colombi****10****FERMIN ALDEGUER**

Incredulo

Lo ha ammesso: «Non mi aspettavo di vincere così presto». Invece, lo ha fatto: a soli 20 anni, migliora quanto fatto da Jorge Martin nel 2021, ultimo rookie a conquistare la MotoGP nella stagione di debutto. Quando però aveva 23 anni.

8**PEDRO ACOSTA**

Encomiabile

Encomiabile il tributo

al compaesano: «Brava Ducati a puntare su Aldeguer, sono contento per loro». Da Murcia alla sua Mazarrón potrebbe essere un attimo: «Infatti, sta arrivando il mio momento, so per cosa lotto».

8**ALEX MARQUEZ**

Quasi ufficiale

Più che "indipendente",

il titolo conquistato dal catalano è quello di "quasi ufficiale". Anche perché, presto, il fratello di Marc lo sarà: Desmosedici GP26 per lui l'anno prossimo, Team Gresini riferimento dei "privati".

8**RAUL FERNANDEZ**

Alla buon'ora

Tocca Marini in

gara, ma nella Sprint ritocca la sensazione del podio. Primo premio per il portacolori Trackhouse in MotoGP, squadra "americana" alla seconda soddisfazione: Miguel Oliveira diede loro un argento al Sachsenring nel 2024.

5**MARC MARQUEZ**

Lesionato

Infortunio alla

clavicola destra, con lesione dei relativi nervi. Pessimo modo per correre da titolato in carica, a dimostrazione di due cose: mai abbassare la guardia e, secondo, l'Isola di Lombok gli fa più male che bene, dato che non ha mai concluso un GP domenicale.

7**ALEX RINS**

Civile

Barba e capelli lunghi

ben raccolti dentro al casco, risultati sorprendenti sull'Isola di Lombok. Il catalano versione "Cast Away" ricorda Tom Hanks impegnato a sopravvivere in mezzo all'oceano, prima di tornare alla civiltà.

4,5**MARCO BEZZECCHI**

Troppa fretta

Fantastico in qualifica e nella Sprint, dannoso in gara. Ovviamente, senza farlo apposta, ma fallace: aveva un passo superiore a Marquez, fretta cattiva consigliera. Resta l'anti-Ducati della stagione, a patto di partire (molto) meglio di così.

7**BRAD BINDER**

Ricarburato

Domenica arriva dietro

ad Acosta, ma almeno arriva. Lo hanno commentato così i critici, che non si sono accorti del miglior risultato stagionale segnato dal sudafricano. Il podio è stato perso per poco.

5,5**LUCA MARINI**

Mica facile

Penalizzato dopo

la Sprint e persi i punti del sesto posto, rallentato nel Gran Premio: «Poteva essere il secondo più semplice di sempre, è diventata la quinta posizione più difficile di sempre». La causa? Il contatto con Fernandez.

4**PECCO BAGNAIA**

A torto o a ragione

Indipendentemente

che abbia torto o ragione, a Pecco cosa rimane del weekend di Mandalika? Doppio "zero", multiple polemiche, il ritorno all'oblio e un copione da spezzare entro tempi brevissimi. Più una comunicazione da riscrivere.

6,5

MIGUEL OLIVEIRA

Porta aperta

Uno dei pochi piloti sempre sorridenti a Mandalika, consapevole di aver scelto bene per il 2026: «*In SBK la BMW è meglio della Yamaha. Con l'Aprilia la porta è ancora aperta*». Il portoghese potrebbe anche occuparsi della RS-GP nei test.

5

JOHANN ZARCO

Spassoso

Rideva con i tifosi nel paddock, dimostrandosi uno dei piloti più affabili della griglia. Poi, in gara, ha riso meno: passo lento e contrappasso da bassa classifica. Abbiamo visto il miglior Johann a precedere la 8 Ore di Suzuka. Vinta.

5

FABIO QUARTARARO

Ormeggiato

Inusuale gomma dura all'anteriore e morbida al posteriore per il francese, che ha tirato ben presto i remi in barca su una M1 costretta a ormeggiare. Strano, perché con Alex Rins la Yamaha ha navigato egregiamente.

5

FRANCO MORBIDELLI

Altruista

Si è beccato qualche mala parola dal compagno di box, ha ammesso di aver «*Prestato la moto*» a Pecco Bagnaia nei test di Misano. Altruista, niente da dire, ma le sue prestazioni restano al di sotto delle Ducati altrui.

6

SOMKIAT CHANTRA

Bravino

Che dire? Si mette dietro piloti più esperti e blasonati, meritandosi gli elogi: «*Bravo dai. Bé, diciamo bravino. Sì*». Il suo futuro sarà in SBK, ma vuole lasciare la MotoGP con segni positivi.

5

FABIO DI GIANNANTONIO

Impalpabile

Si è sentito e visto specialmente in questa occasione: «*Gara rovinata dai sorpassi stupidi di Morbidelli*» in riferimento alla Sprint, per un successivo Gran Premio impalpabile in termini di velocità ed efficacia. E risultato.

5

ENEA BASTIANINI

Da ricarburare

Sostiene di aver compiuto progressi nelle curve ad alta velocità, ma di alto, nel suo 2025, abbiamo soltanto la Sprint di Brno e il GP Catalunya. Il romagnolo (**a destra**), al pari del Team Tech 3, è da ricarburare. Le RC16 satellite sono calate vistosamente.



5

JOAN MIR

Spaventato

Assiste all'incidente tra Bezzecchi e Marquez, commentandolo: «*Mi sono spaventato per entrambi, chissà perché nelle vie di fuga c'è ghiaia e non asfalto*». A proposito: per il maiorchino ancora una caduta: «*Poteva essere un podio*».

5

JACK MILLER

Di inerzia

Quattordicesimo, ultimo, ma con due punti in tasca. Grazie a cadute e incidenti altrui, l'australiano è tornato a muovere la sua classifica. Considerando il numero di cadute consecutive, è già una buona notizia.

NG

MAVERICK VINALES

Valenciano

In accordo con il Team Tech3, il forfait: niente Mandalika, Phillip Island, Sepang e Portimao. Forse sarà a Valencia, ma con corpo e mente fissati sui test del martedì, antipasto 2026 preferito a un finale di 2025 condizionato dall'infortunio del Sachsenring.

19

PILOTI AL VIA

27

NUMERO
GIRI

30

TEMP.
ESTERNA
(°C)



55
TEMP.
ASFALTO (°C)

POLE POSITION: MARCO BEZZECCHI (APRILIA) IN 1'28"832 ALLA MEDIA DI 174,3 KM/H

POLE POSITION 2024: JORGE MARTIN (DUCATI) IN 1'29"088 ALLA MEDIA DI 173,8 KM/H

LE CADUTE
SPRINT: SOMKIAT CHANTRA, ENEA BASTIANINI, PEDRO ACOSTA, JOHANN ZARCO, FABIO QUARTARARO

GARA: MARC MARQUEZ, MARCO BEZZECCHI, JOAN MIR, FRANCESCO BAGNAIA, JACK MILLER

AL VIA				LIBERE	QUALIFICHE esterno 29° C asfalto 53° C
1	72	Marco BEZZECCHI	Italia	1'29"862	1'28"832
2	54	Fermín ALDEGUER	Spagna	1'30"128	1'29"230
3	25	Raul FERNANDEZ	Spagna	1'30"372	1'29"284
4	42	Alex RINS	Spagna	1'30"664	1'29"336
5	37	Pedro ACOSTA	Spagna	1'30"033	1'29"343
6	10	Luca MARINI	Italia	1'30"481	1'29"513
7	73	Alex MARQUEZ	Spagna	1'30"439	1'29"741
8	20	Fabio QUARTARARO	Francia	1'29"938	1'29"771
9	93	Marc MARQUEZ	Spagna	1'30"544	1'29"773
10	88	Miguel OLIVEIRA	Portogallo	1'30"361	1'29"851
11	49	Fabio DI GIANNANTONIO	Italia	1'30"789	1'29"884
12	36	Joan MIR	Spagna	1'30"529	1'29"959
13	21	Fabio MORBIDELLI	ITALIA	1'30"592	1'29"718
14	43	Jack MILLER	Australia	1'30"404	1'29"957
15	33	Brad BINDER	Sud Africa	1'31"784	1'29"996
16	63	Francesco BAGNAIA	Italia	1'30"614	1'29"996
17	23	Enea BASTIANINI	Italia	1'30"820	1'30"242
18	5	Johann ZARCO	Francia	1'30"864	1'30"332
19	35	Somkiat CHANTRA	Thailandia	1'31"503	1'30"623
20	12	Maverick VIÑALES	Spagna	1'31"475	1'30"956

AL TRAGUARDO

1	Fermín ALDEGUER	Ducati	BK8 Gresini Racing MotoGP	in 41'07"651
116,127 km alla media di 169,4 km/h				
2	Pedro ACOSTA	KTM	Red Bull KTM Factory Racing	a 6"987
3	Alex MARQUEZ	Ducati	BK8 Gresini Racing MotoGP	a 7"896
4	Brad BINDER	KTM	Red Bull KTM Factory Racing	a 8"901
5	Luca MARINI	Honda	Honda HRC Castrol	a 9"129
6	Raul FERNANDEZ	Aprilia	Trackhouse MotoGP Team	a 9"709
7	Fabio QUARTARARO	Yamaha	Monster Energy Yamaha Team	a 9"894
8	Franco MORBIDELLI	Ducati	Pertamina Enduro VR46 Team	a 10"087
9	Fabio DI GIANNANTONIO	Ducati	Pertamina Enduro VR46 Team	a 10"350
10	Alex RINS	Yamaha	Monster Energy Yamaha Team	a 13"223
11	Miguel OLIVEIRA	Yamaha	Prima Pramac Yamaha MotoGP	a 19"769
12	Johann ZARCO	Honda	Castrol Honda LCR	a 27"597
13	Somkiat CHANTRA	Honda	Idemitsu Honda LCR	a 48"035
14	Jack MILLER	Yamaha	Prima Pramac Yamaha MotoGP	a 55"540

NON CLASSIFICATI

Enea BASTIANINI	KTM	Red Bull KTM Tech3	a 15 giri
Francesco BAGNAIA	Ducati	Ducati Lenovo Team	a 20 giri
Joan MIR	Honda	Honda HRC Castrol	a 25 giri

NON FINISCONO IL 1° GIRO

Marco BEZZECCHI	Aprilia	Aprilia Racing	-
Marc MARQUEZ	Ducati	Ducati Lenovo Team	-

GIRI VELOCI

1	Fermín ALDEGUER	1'30"499
alla media di 171,0 km/h		
2	Fabio DI GIANNANTONIO	1'30"987
3	Alex MARQUEZ	1'30"991
4	Luca MARINI	1'30"992
5	Franco MORBIDELLI	1'31"006
6	Raul FERNANDEZ	1'31"025
7	Pedro ACOSTA	1'31"053
8	Brad BINDER	1'31"054
9	Fabio QUARTARARO	1'31"080
10	Alex RINS	1'31"096
11	Miguel OLIVEIRA	1'31"171
12	Jack MILLER	1'31"175
13	Johann ZARCO	1'31"362
14	Enea BASTIANINI	1'31"402
15	Francesco BAGNAIA	1'32"220
16	Somkiat CHANTRA	1'32"244

SPRINT

esterno 29° C
asfalto 52° C

1	Marco BEZZECCHI	13 giri pari a 55,913 km in 19'37"047 alla media di 171,0 km/h
2	Fermín ALDEGUER	a 0"157
3	Raul FERNANDEZ	a 4"062
4	Alex MARQUEZ	a 5"832
5	Joan MIR	a 8"759
6	Marc MARQUEZ	a 9"772
7	Franco MORBIDELLI	a 11"980
8	Fabio DI GIANNANTONIO	a 12"096
9	Miguel OLIVEIRA	a 12"988
10	Brad BINDER	a 13"312
11	Jack MILLER	a 15"905
12	Alex RINS	a 16"226
13	Luca MARINI	a 17"621
14	Francesco BAGNAIA	a 29"393

NON CLASSIFICATI

Fabio QUARTARARO	a 1 giro
Johann ZARCO	a 4 giri
Pedro ACOSTA	a 7 giri
Enea BASTIANINI	a 11 giri

NON FINISCE IL 1° GIRO

Somkiat CHANTRA	-
-----------------	---

RECORD PRECEDENTE:

Francesco BAGNAIA NEL 2024 IN 1'30"539 ALLA MEDIA DI 171,0 KM/H



UN SOLO TEAM PER MARCHIO

COME in Formula 1, Liberty Media caldeggia per la MotoGP un singolo team a rappresentare ciascun costruttore, indipendentemente dalla fornitura tecnica in oggetto. Si parla di VR46-BMW nel 2027, Haas-LCR in collaborazione con la Honda, Gruppo Piaggio-Trackhouse. E la stessa Harley-Davidson sta ancora scegliendo con quale materiale correre.



LA KTM "SVELA" IL MOTORE 2027

LA KTM lavora, come tutti, sulla futura cilindrata 850 e ha divulgato un video in cui è possibile udire il rombo del propulsore. La nuova unità, coperta da una specie di lenzuolo color arancione, gira al banco nel reparto corse di Mattighofen. È parte dell'azienda rimasta in salvo dal recente crac economico-finanziario, che lancia il messaggio: continueremo in MotoGP.

IL GALA DI KUALA LUMPUR

La capitale malese ospiterà la presentazione della MotoGP poche ore dopo i test nella vicina Sepang

SI TERRÀ a Kuala Lumpur la presentazione della MotoGP 2026. La Malesia "vince" su Thailandia, Stati Uniti, Australia e Singapore, con i giorni 6 e 7 febbraio scelti per l'evento di introduzione al 2026. Squadre e piloti saranno già in loco per i test, a Sepang, perciò la scelta è sensata, oltretutto economica. In lizza c'era anche l'Italia, con la città di Milano, "occupata" dai Giochi Olimpici invernali.



MARTIN, IL RITORNO A PORTIMAO?

OPERATO dallo staff del professor Xavier Mir con successo alla clavicola rotta in Giappone, Jorge Martin è sottoposto alle cure di Angel Charte, Medical Director della MotoGP. Il team Aprilia esclude il ritorno del madrilenio a Phillip Island. Il numero 1 riprenderà a correre a Portimao? Anche Ai Ogura ha rinunciato al GP Indonesia, nell'attesa di tornare in forma al 100%.



IL LUNEDÌ MEDIATICO DI VALENCIA

PILOTI liberi da impegni nel lunedì post-GP Valencia? Non scherziamo: a precedere i test del martedì, la proposta è di realizzare video e contenuti a lanciare il 2026, direttamente nel paddock del "Ricardo Tormo". Dal tracciato si ricorderà quanto accaduto lo scorso anno in città, con la raccolta fondi per gli alluvionati e i contributi da offrire a chi ha perso casa, lavoro e attività.



**BMW
MOTORRAD**

ENTRA NELLA PERFORM ZONE

NUOVA BMW R 1300 RS

Soffermarsi sulle performance fa comodo, ma non a noi. La nuova BMW R 1300 RS unisce potenza, comfort e dinamismo per offrirti massimo piacere di guida e controllo totale per domare ogni curva.

#NEVERSTOPCHALLENGING



**VIENI A SCOPRIRLA
IN TUTTE LE CONCESSIONARIE
E PRENOTA IL TUO TEST RIDE**

MAKE LIFE A RIDE



MOTO2



Moreira vince davanti al leader iridato Gonzalez, che però viene squalificato per un software non omologato: il brasiliano risale a -9 in campionato.

Con Holgado tradito da una ... visiera a strappo, vanno sul podio Guevara e il ritrovato Canet

COLPO DI SCENA



La gioia di Diogo Moreira (10), al terzo successo della stagione. Sul podio con il brasiliano sono saliti Izan Guevara (28) e un Aron Canet (44) che non trovava la Top 3 da Assen.

di Serena Zunino – Foto Luca Gorini



DA 34 PUNTI a nove: il Mondiale della Moto2 si è trasformato istantaneamente in una volata a due tra

Diogo Moreira e Manuel Gonzalez. Il primo ha trionfato a Mandalika, dove il secondo ha rimediato uno "zero" che rischia di pesare enormemente. Una battuta d'arresto dovuta non a episodi avvenuti in pista, bensì per una squalifica. Alla Kalex del Team Intact GP è stato infatti riscontrato l'utilizzo di una versione del software non omologata, non più approvata dal campionato. Gonzalez ha scritto sui social: «Anche quando dai tutto,

spingendoti oltre i tuoi limiti, questo sport può comunque portarti via il meglio che ha da offrire, per ragioni completamente al di fuori del tuo controllo. Sono stato squalificato a causa di un errore di trasmissione dell'aggiornamento firmware di un parametro, senza trarne alcun vantaggio. Ma non mi arrendo. Continuerò a spingere, continuerò a lottare e tornerò più forte di prima. È tutt'altro che finita».

Il brasiliano Moreira, autore anche della pole position con tanto di record, è stato il grande mattatore della gara, vissuta da dominatore. Come un martello pneumatico, alla guida della Kalex del Team

Italtrans non ha sbagliato nulla e ha rifilato ben quattro secondi e mezzo al leader del campionato Gonzalez. Una vittoria schiacciante, una prestazione di fronte alla quale Manuel aveva limitato i danni con il secondo posto, ma quel teorico -5 nella tappa si è trasformato in un -25.

A quattro gare alla fine, con 100 punti ancora da assegnare, la lotta per il titolo della Moto2 è più aperta che mai, e persino Aron Canet, a -33, non va considerato del tutto fuori dai giochi. Lo spagnolo è stato autore di una gara maiuscola in Indonesia, arrivata dopo un periodo decisamente buio. Scattato



Inquadrando il QR code con lo smartphone, potrete guardare tutte le foto più belle del GP su WWW.MOTOSPRINT.IT



Sopra, il via con Izan Guevara davanti a Diogo Moreira e alla coppia Aspar Holgado-Alonso. Qui accanto, Manuel Gonzalez, che ha perso 20 punti preziosi.

GLI ITALIANI

TONY ARBOLINO

«Peccato per l'incidente in partenza, che mi è costato molto tempo. Abbiamo anche provato a cambiare l'assetto della moto, ma purtroppo siamo andati nella direzione sbagliata. È stata una scelta collettiva, quindi va bene così. Peccato, ma voglio

comunque ringraziare la squadra, perché abbiamo lavorato davvero bene per tutto il weekend».

CELESTINO VIETTI RAMUS

«Purtroppo un weekend difficile, sembrava che avessimo iniziato bene, ma invece abbiamo faticato un po'. In gara la partenza è stata

buona, sono riuscito a recuperare, poi ho commesso un errore e voglio chiedere scusa a tutta la squadra. Sono andato sul cordolo e ho perso l'anteriore. Mi dispiace perché avremmo potuto limitare i danni, invece non abbiamo portato a casa niente».

THE AIR REVOLUTION

**+ARIA+POTENZA
-MANUTENZIONE**

UN FILTRO PER OGNI ESIGENZA

sf SINCE 1952
SPRINT FILTER

P08 Sport P08 F1-85: Racing P14: Road T12: Off Road

21°, Canet ha chiuso quarto sotto la bandiera a scacchi, per poi conquistare il podio grazie alla squalifica di Gonzalez. Una rimonta con la quale sembra essersi ritrovato, andata di pari passo con la prestazione del compagno di squadra Barry Baltus che, confermandosi incisivo nella seconda parte di gara, ha chiuso alle spalle di Canet.

A METÀ tra Moreira e Canet si è piazzato un solido Izan Guevara, al primo podio stagionale, il secondo in Moto2. Lo spagnolo, miglior pilota alla guida della Boscoscuro, ha dato anche filo da torcere a Gonzalez e ha ottenuto un risultato concreto per il Team Blu Cru Pramac Yamaha. Che al contrario ha dovuto metabolizzare lo "zero" di Tony Arbolino che, partito dalla 12ª casella, ha perso metri preziosi a causa di un incidente avvenuto davanti a lui tra Alex Escrig e Marcos Ramirez. Arbolino si è ritrovato 25° e da lì è risalito fino alla sedicesima posizione. Niente da fare anche per Celestino Vietti Ramus: il piemontese del Team SpeedRS è scivolato e, tornato in sella, si è poi ritirato prima di vedere la bandiera a scacchi. Passo indietro anche per il Team Aspar. David Alonso, mentre era quinto, è finito a terra per un violento high side, dal quale fortunatamente è uscito illeso. Nel giro successivo, invece, è uscito di scena il suo compagno di squadra, Daniel Holgado, che pure aveva tutte le carte in regola per conquistare il quarto podio consecutivo. Tuttavia mentre era secondo lo spagnolo è scivolato per colpa di una visiera a strappo che si è infilata sotto la sua ruota anteriore.

M3

LE PAGELLE

10

DIOGO MOREIRA

Terza vittoria stagionale, il brasiliano appare in stato di grazia. Ora il titolo è davvero alla sua portata: Gonzalez riuscirà a fermarlo?

8

ARON CANET

Se in Giappone è parso irriconoscibile, a Mandalika ecco il vero Canet. Da 21° a terzo, lo spagnolo può tornare a casa decisamente soddisfatto.

7,5

BARRY BALTUS

Il belga è sempre uno dei protagonisti delle fasi finali, quando riesce a fare davvero la differenza. In Indonesia ha sfiorato il podio chiudendo un weekend positivo.

7

MANUEL GONZALEZ

Ha fatto il possibile, tutto quello che era nelle sue mani, ma ha perso i 20 punti conquistati con tenacia e costanza. Ora Diogo è davvero vicino...

5

CELESTINO VIETTI RAMUS

In un momento a lui favorevole, ha gettato un'occasione per stare davanti e lottare per le posizioni che contano.



Official Sponsor of
aprilia
RACING



Fornitore
Ufficiale
2025



motorquality
T: 02 249511
info@motorquality.it
www.mqmoto.it



Nuovo Streetfighter V4 S

The Next Level Formula

Il nuovo Streetfighter V4 è la massima espressione della Fight Formula, applicata alla miglior Panigale di sempre. Mai come ora, lo Streetfighter eredita tutte le innovazioni e le performance della superbike Ducati a partire dal motore, mantenendo il proprio carattere inconfondibile. Potente e preciso in pista, godibile e adrenalinico su strada, nel nuovo Streetfighter V4 emozione e controllo si fondono in un'esperienza di guida che non teme rivali. 214 CV, 189 kg di peso (+ 6 CV e – 4 kg rispetto al modello precedente), un impressionante rapporto potenza/peso di 1,13 e un'esperienza di guida senza compromessi, capace di soddisfare ogni desiderio, su qualunque tracciato.

Cilindrata 1.103 cc | Potenza 214 CV (157,4 kW) @ 13.500 giri/min | Coppia 12,2 kgm (120,0 Nm) @ 11.250 giri/min
Peso in ordine di marcia senza carburante Streetfighter V4 191 kg | Streetfighter V4 S 189 kg

Scopri di più presso il tuo concessionario e su ducati.it



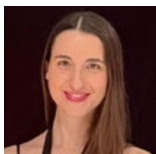
Nel giorno in cui lo spagnolo conquista gara e titolo, l'Italia festeggia un doppio podio grazie a Lunetta e, per la prima volta, Pini. La frattura del femore di Muñoz, spedito a terra da Fernandez, ferma la corsa a due giri dalla fine



A RUEDA DEL CAMPIONE

di **Serena Zunino**

Foto Luca Gorini



IL PODIO riscritto dalle sanzioni testimonia come la Moto3 abbia vissuto a Mandalika una tappa decisamente rocambolesca. Il risultato, però, ha confermato le indicazioni dell'annata, con il nono successo che ha permesso a Jose Antonio Rueda di laurearsi campione. A festeggiare è stata anche l'Italia, con il doppio podio di Luca Lunetta e, per la prima volta, Guido Pini.

RUEDA aveva il chiaro obiettivo di vincere il titolo aggiudicandosi la gara in Indonesia, una missione compiuta anche se non nelle classiche circostanze. Invece della bandiera a scacchi, infatti, l'epilogo della gara è arrivato con la bandiera rossa a due giri dalla fine per soccorrere David Muñoz, caduto rovinosamente a seguito di un contatto causato dal leader di quel momento Adrian Fernandez. Muñoz ha rimediato un brutto infortunio, la frattura del femore sinistro, mentre l'errore di Fernandez ha condizionato la classifica. Allo spagnolo, autore della pole e fresco di rinnovo con il Team Leopard per il 2026 quando affiancherà Pini, sono stati inflitti sei secondi di penalità corrispondenti a un doppio

Ad accompagnare sul podio il campione del Mondo Jose Antonio Rueda, a destra, sono stati i nostri Luca Lunetta (58) e Guido Pini (94). A sinistra, i festeggiamenti dei due Pata Talenti Azzurri FMI al parco chiuso di Mandalika.



Long Lap penalty: da primo, quindi, Fernandez è stato retrocesso in sesta posizione.

Il risultato finale ha permesso a Rueda di chiudere i conti con quattro GP d'anticipo, per un titolo frutto di prestazioni straordinarie, mantenendo costanza e lucidità nei momenti salienti. Il suo rivale diretto Angel Piqueras, brillante nella prima parte di gara ma poi condizionato da un Long Lap penalty, non ha potuto fare nulla per impensierirlo e ha chiuso settimo. Casco dorato e maglia celebrativa per il diciannovenne che davanti all'impresa storica non ha potuto trattenere le lacrime: «È un giorno che ricorderò per tutta la mia vita. Ringrazio tutte le persone che hanno avuto fiducia in me. Il titolo va ai miei genitori per tutto quello che hanno fatto e ai miei fratelli che hanno a loro volta contribuito a questo momento. A Trigo (il suo allenatore personale, nde) per avermi insegnato la disciplina. Sono felicissimo, non bisogna mai arrendersi nella vita!»

LA SUA BANDIERA spagnola al centro del podio (18 successi stagionali su 18 per il Paese iberico, nuovo record per una Nazione in una singola categoria) è stata circondata dai due tricolori per Lunetta e Pini. Un doppio podio che all'Italia della Moto3 mancava dal GP Thailandia del 2022, quando vinse Dennis Foggia (ultimo successo italiano nella categoria) con Riccardo Rossi terzo. Il romano e il toscano hanno interrotto il sortilegio, a conferma di come rappresentino il futuro per l'Italia. Lunetta, al secondo podio stagionale, vuole un finale di stagione dal sapore dolce prima di lasciare la SIC58 Squadra Corse e la Moto3, mentre Pini ha ottenuto la prima Top 3 iridata. Lui che con Intact GP ha vissuto una crescita costante, e in Indonesia si è trovato nel posto giusto al momento giusto. E in una gara con un finale così ricco di colpi

LUNETTA E PINI

Un podio da Talenti Azzurri

DOPO TRE ANNI si è rivisto un doppio podio italiano nella classe cadetta, grazie a due giovanissimi: Luca Lunetta, classe 2006, e Guido Pini, rookie della categoria. Il diciassettenne toscano ha raccontato: «È stata una gara stranissima, caldissima e lunga.

All'inizio non riuscivo a passare Luca, poi è arrivato anche Yamanaka a insidiarmi. Il gruppo davanti è scappato, ma sono riuscito a riprenderlo. C'è stata anche un po' di fortuna, ma il primo podio è comunque bellissimo. Nel lungo viaggio in aereo per tornare a casa, rigarderò la gara tante volte». Più "esperto" Lunetta, al quarto podio nel Mondiale, dopo un periodo difficile: «Le emozioni sono tantissime. Gli ultimi quattro mesi sono stati i più duri della mia vita. La caduta di Assen è stata la più spaventosa che ho avuto e l'ho accusata. Con le persone giuste al mio fianco, la mia famiglia, il mental coach, l'allenatore e i fisioterapisti abbiamo fatto un lavorone». Il podio condiviso con Guido ha un valore aggiunto: «È un sogno realizzato. Siamo cresciuti insieme, abbiamo fatto un sacco di allenamenti insieme, anche nei Talenti Azzurri con la Federazione».



di scena ha avuto anche un pizzico di fortuna.

La Top 3 di Pini, infatti, è stata ufficializzata al parco chiuso, quando Maximo Quiles è stato fatto uscire per una sanzione di tre secondi che l'ha fatto retrocedere dal secondo al quarto posto. Lo spagnolo, infatti, aveva ricevuto un Long Lap penalty per aver tagliato Curva 9, una sanzione osservata proprio nel giro che poi è stato cancellato dalla bandiera rossa, dato che è stata ritenuta valida la classifica del giro precedente.

PRIMA del contatto Fernandez-Muñoz, nel gruppo di testa c'era stata la caduta causata dal contatto tra David Almansa e Taiyo Furusato, episodio nel quale è rimasto coinvolto anche Alvaro Carpe, che arrivava

dall'esterno. Almansa non ha ottenuto punti ma ha avuto ugualmente modo di festeggiare in Indonesia, dato che ha trovato la sistemazione per il 2026: lo spagnolo affiancherà Muñoz nel Team Intact GP, di fatto scambierà la propria sella con Pini.

Tra gli italiani, bel nono posto per Stefano Nepa, al miglior risultato dai tempi dell'ottava posizione in Qatar. Matteo Bertelle ha completato la prova undicesimo, dopo un contatto al via che lo ha condizionato, seguito da Dennis Foggia che ha patito un problema al cambio alla partenza. Riccardo Rossi ha svolto un doppio Long Lap penalty per partenza anticipata ed è giunto 18° sul traguardo. Assente Nicola Fabio Carraro, sostituito dal debuttante giapponese Zen Mitani.



Inquadrando il QR code con lo smartphone, potrete guardare tutte le foto più belle del GP su **WWW.MOTOSPRINT.IT**



Jose Antonio Rueda davanti ad Adrian Fernandez, David Muñoz, Maximo Quiles e, sullo sfondo, Luca Lunetta e Guido Pini.

LE PAGELLE

10
E LODE

JOSE ANTONIO RUEDA

Il nono successo stagionale ha accompagnato una conquista del titolo pienamente meritata. L'andaluso è stato impeccabile (anche) a Mandalika.

8,5

LUCA LUNETTA

Secondo podio stagionale per il romano, che dopo il lungo stop per l'infortunio rimediato ad Assen si è ripreso al meglio. E ora vuole chiudere al top la sua ultima stagione in Moto3.

8

GUIDO PINI

Il toscano si è trovato nel posto giusto al momento giusto, conquistando il primo podio iridato. Un gran bel risultato arrivato un po' per fortuna, ma anche per bravura.

7

MAXIMO QUILES

Ha svolto il Long Lap penalty nel momento sbagliato e la sanzione è stata doppia con l'esposizione della bandiera rossa. Un podio mancato per tempi errati.

4,5

ADRIAN FERNANDEZ

Non ha saputo dosare l'aggressività, proprio nel giorno in cui il Team Leopard ha annunciato il suo rinnovo per il prossimo anno. Grave errore, giustamente punito.

GLI ITALIANI

STEFANO NEPA

«È stato un weekend abbastanza buono. Su queste piste sembra che riusciamo a essere più competitivi. Sono stato più vicino ai primi in tutto il weekend. In generale il feeling con la moto è migliorato. Partivo un po' indietro, un aspetto su cui migliorare, ma ho recuperato accodandomi al gruppo dei primi. La Top 10 è un bel risultato soprattutto per me dopo tante gare difficili».

MATTEO BERTELLE

«Peccato per il contatto alla prima curva, mi ha costretto a cambiare subito ritmo. Ho cercato di non mollare, ma di spingere fino alla fine: sono contento del passo che sono riuscito a mantenere. Il feeling con la moto è buono, manca davvero poco per essere stabilmente nel gruppo di testa».

DENNIS FOGGIA

«Non sono partito bene perché quando sono arrivato in griglia ho notato uno strano rumore. Ho avuto un problema con il cambio, sembrava qualcosa nella trasmissione. In gara ha funzionato tutto bene, ma la partenza mi ha condizionato e dopo non sono riuscito a recuperare posizioni. Non è stata la gara che mi aspettavo, ma a volte succedono cose del genere».

RICCARDO ROSSI

«Un gran peccato per questa gara, mi sentivo molto bene con la moto e avevo un buon ritmo per stare più avanti. Purtroppo ho fatto un errore con un "jump start" e ne ho pagato le conseguenze perdendo il gruppo con la sanzione».

GIVI®

EXPLORE. ENJOY.

RIDE YOUR PASSION

OUTBACK
EVO

GIVING SPACE TO ADVENTURE

Goditi l'avventura con le nuove **Outback EVO** da 40 e 44 litri. Valigie in alluminio dall'estrema **resistenza** e **praticità**, disponibili anche con finitura anodizzata, ideali per equipaggiare moto adventure e maxi enduro. Personalizzabili con una vasta gamma di optional, per esplorare il mondo, a modo tuo.

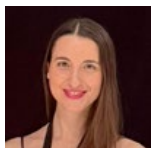
Dai spazio ad ogni tua passione: al resto ci pensa GIVI.

givimoto.com



di Serena Zunino

Foto Luca Gorini



COME la MotoGP con Marc Marquez, anche la Moto3 ha avuto il suo mattatore: Jose Antonio Rueda,

infatti, il titolo lo aveva ipotecato da tempo e la festa con quattro GP d'anticipo lascia intendere il dominio dell'andaluso della KTM-Ajo. Team con il quale Rueda vivrà anche il salto di categoria in Moto2, sulla scia di quanto fece Pedro Acosta. Occhi vispi e profondi, con quell'accento tipico del Sud della Spagna, dove non si lascia troppo spazio alle "esse", un sorriso timido che lascia intravedere un carattere riservato, timido e introverso con le persone con cui non ha una certa confidenza. In sella, però, Jose Antonio si trasforma, con la generosità e la personalità unite a quel pizzico di follia che contraddistingue ogni campione.

CAMPIONE, Rueda lo è da tempo: nel 2022 si fece conoscere diventando il primo a conquistare nello stesso anno JuniorGP e Rookies Cup. Il primo successo nel Mondiale è arrivato lo scorso anno ad Aragón, impresa unita a ulteriori tre podi, e all'inizio di questo 2025 il suo nome era nella lista dei pretendenti al titolo. Pronti, via, in Thailandia si è presentato con una prestazione magistrale che l'ha portato a una vittoria schiacciante, con oltre sette secondi di vantaggio sul secondo, il suo compagno di squadra Alvaro Carpe. Vincere con questo vantaggio nella classe cadetta, il cui ultimo giro per tradizione riscrive il podio, la dice lunga sul talento di Rueda, che durante la stagione di fatto non ha quasi mai deluso le aspettative. Nove vittorie in diciotto GP, alcune ottenute per distacco, altre con la giusta strategia e una bella dose di intelligenza. Nonostante i

IL SOLITARIO

L'andaluso ha dominato la stagione della classe cadetta, prediligendo il passo gara alla battaglia, come l'idolo Lorenzo. Predestinato fin dalla doppietta JuniorGP-Rookies, salirà in Moto2 rimanendo con il Team Ajo, proprio come Acosta



SILVERSTONE, IL CAPOLAVORO
Rueda ha trionfato in Gran Bretagna nonostante la partenza dal fondo dello schieramento: un'impresa degna di Marc Marquez e Acosta



Jose Antonio Rueda, 20 anni fra pochi giorni, chiuderà l'esperienza triennale in Moto3 da campione del Mondo. Nel 2026 salirà in Moto2 sempre con il Team Ajo, con cui è salito in vetta alla classe cadetta.

suoi diciannove anni (saranno 20 fra pochi giorni) alla guida della KTM ha sempre messo in mostra una certa maturità accompagnata dalla lucidità di chi ha tutto sotto controllo. Anche nei giorni meno esaltanti, come quando sia in Austria che in Ungheria si è "accontentato" della Top 5 ottenendo punti preziosi. Non a caso il suo unico "zero", in Qatar, è stato causato da problemi tecnici, quando era in lotta per il podio. Il resto della sua stagione è stato caratterizzato da podi, giri veloci e sorpassi degni di nota. Alcuni anche doppi, altri anche all'esterno, "por fuera", prendendo spunto dal suo idolo Jorge Lorenzo, da cui ha mutuato il numero 99. La vittoria più rilevante, soprattutto a livello mentale, è stata quella di Silverstone, arrivata dopo il tripudio di Jerez, dove è stato il primo andaluso a vincere nella classica gara andalusa. In Gran Bretagna, per una penalità Rueda si è ritrovato in fondo allo schieramento di partenza e giro

dopo giro, sorpasso dopo sorpasso, ha saputo risalire il gruppo, regolando in volata il rookie Maximo Quiles. Con un'impresa che, nella storia recente, era riuscita a piloti del calibro di Marc Marquez e Acosta.

IL SALTO di qualità, Rueda ce lo ha raccontato durante la stagione: «Il trucco è nel buon lavoro mio e del mio tecnico durante tutto il fine settimana». Pura concentrazione, tanto impegno e quello spirito di sacrificio di chi ha grande fame di arrivare. Del resto lui tra le moto è praticamente nato, grazie alla passione di papà Gustavo. «Ne aveva una in casa e lo vedevo andarci in giro. È cominciato tutto da lì.

Ho provato molti sport ma alla fine sono rimasto con le moto. Gli altri erano collettivi e io volevo che il risultato fosse sotto la mia responsabilità. Non volevo perdere per colpa di un altro». E ora ha vinto, soprattutto per merito suo.

IL PRIMO REE

@magazineUtopia



Ieraci si laurea campione della stagione di debutto della Sportbike, che al Mugello vive ore di angoscia per l'incidente di Conte. Superato l'esame italiano, la categoria si appresta a sbarcare nel Mondiale



di Alessandro Di Moro
Foto GP Agency



SCARPERIA — Il primo titolo italiano della categoria, protagonisti squalificati, grandi

bagarre, wild card mondiali e attimi da fiato sospeso: il round del Mugello, ultimo appuntamento della stagione 2025, ha avuto davvero di tutto nella

classe Sportbike. La nuova categoria, introdotta quest'anno nella serie nazionale e pronta ad approdare anche nel contesto del mondiale Superbike prendendo il posto della Supersport 300, ha incoronato Bruno Ieraci campione in un weekend intenso che ha visto l'abruzzese vincere un titolo tricolore per la seconda volta, due anni dopo l'alloro proprio nella 300.

Angoscia e fiato sospeso sono stati relativi in Gara 1, conclusa con la

bandiera rossa a un giro dalla fine a causa dello spaventoso incidente che ha visto coinvolto Paolo Conte, portacolori del Team Chiodo Moto. Il ventenne campano è stato soccorso direttamente in pista dopo una caduta all'uscita dalla Bucine che l'ha visto perdere immediatamente i sensi. Al momento di chiudere questo numero, Conte si trovava sotto osservazione all'ospedale di Firenze, vista la situazione ancora delicata.

LA PAURA



Bruno Ieraci (18) davanti a Leonardo Carnevali e Mattia Sorrenti, vincitore di Gara 2 (a sinistra il podio). Sopra, Pierfrancesco Venturini e Alfonso Coppola.

ALL'INTERNO

- **Ieraci è il primo Re della Sportbike, nel weekend caratterizzato anche dalla paura per Conte**
- **Anche Stirpe (Production Bike), Ottaviani (Supersport) e Pritelli (PreMoto3) si laureano campioni al Mugello**
- **Superbike, Michele Pirro chiude con una nota alta nella stagione dominata da Delbianco**

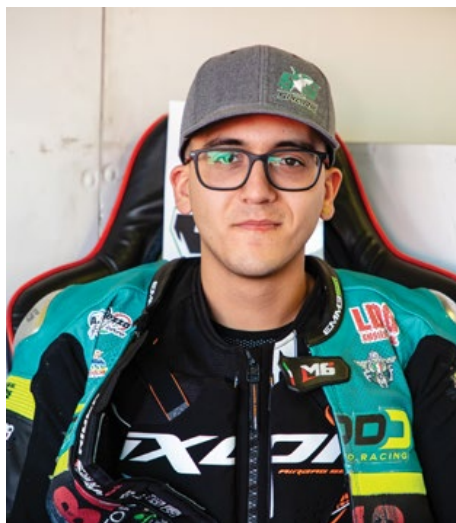
L'epilogo di Gara 1 ha portato anche a Ieraci la certezza del titolo, anche se il primo leader del weekend era stato Leonardo Carnevali, alla prima Motosprint Pole Position.

FIN DALLE PRIME battute della prima manche, la contesa è stata una lotta a tre per il successo tra lo stesso Carnevali, Ieraci e Mattia Sorrenti, diretto rivale di Bruno

nella corsa al titolo. Quest'ultimo ha potuto contare anche sul gioco di squadra, essendo portacolori del Team Maurer Aprilia proprio come Carnevali, anche se ciò non è bastato: a salire sul gradino più alto del podio è stato proprio Leonardo, mentre a Ieraci è bastato il secondo posto, tenendo Sorrenti alle proprie spalle, per assicurarsi il titolo con una manche d'anticipo. In realtà la battaglia al vertice è stata azzerata dalla squalifica di entrambe le RS 660 del Team Maurer per irregolarità tecnica, un assist per Ieraci che nulla toglie alla sua grande stagione. Sul podio con lui hanno così chiuso Pierfrancesco Venturini e Alfonso Coppola.

«Sto ancora realizzando – ha detto Bruno, una volta conquistato il secondo titolo italiano – avrei potuto chiudere i giochi a Imola, ma ho commesso il primo errore della stagione perdendo molti punti. Per fortuna ho reagito bene, sapevo di poter vincere il titolo in Gara 1 ed era quello il mio obiettivo, visto il meteo incerto che si prevedeva per la domenica. Il lavoro che ho svolto assieme alla squadra è stato straordinario, ho girato sempre da solo risultando comunque veloce, sono riuscito a vincere parecchie gare e quando non ce l'ho fatta ho comunque chiuso sul podio». Fino a scherzare sulla propria carriera fatta di cadute e risalite: «Lo so che mi succede spesso, ma anche quest'anno per me ha rappresentato una rinascita».

IL SUCCESSO è arrivato con la Triumph del Team CM Racing di Alessio Cavaliere, anch'esso al rientro nelle corse in moto: «CM Racing è tornata nelle moto dopo due anni nei kart, rientrando nel migliore dei modi. Avevano già ottenuto grandi risultati, tra cui un titolo in Supersport 300, perciò sapevo di



A sinistra, Paolo Conte, pilota del Team Chiodo Moto coinvolto nel grave incidente di Gara 1. A destra Gennai.

essere in buone mani e quando ho ricevuto la loro chiamata sapevo che avrei risposto positivamente. In più, è stato bello correre con la Triumph contro le Aprilia, perché sono moto molto diverse tra loro trattandosi di una tre cilindri contro una bicilindrica: forse con una RS 660 sarei andato ancora più forte, ma non posso averne conferma. Magari lo scoprirò in futuro».

La stessa Gara 2 è stata contraddistinta da un terzetto di testa, ma la corsa è stata ben diversa: questa volta, con i giochi già decisi, nessuno si è risparmiato e sono stati tantissimi i cambi di posizione tra Sorrenti, Ieraci ed Elia Bartolini, giunti in quest'ordine sotto la bandiera a scacchi racchiusi in appena 56 millesimi di secondo. «Dopo la delusione del titolo sfumato



in Gara 1, avevo come unico obiettivo la vittoria e ho dato tutto per chiudere al meglio la stagione» ha detto Sorrenti mostrando comunque grande spirito sportivo. «Faccio i complimenti a Ieraci che si è rivelato un grande avversario».

Bartolini ha festeggiato il podio con la Triumph in un weekend particolarmente impegnativo culminato con un podio sia in Sportbike – classe in cui correrà l'anno prossimo nel Mondiale – che in Moto3, mentre il protagonista mancato della seconda contesa è stato Leonardo Carnevali. Il quale, di fronte alle condizioni umide, ha tentato il jolly utilizzando una gomma rain al posteriore, scelta che non si è rivelata corretta essendo arrivato addirittura decimo sul traguardo. A proposito di mondiale, un'altra special guest in azione è stato Mirko Gennai, autore di un promettente settimo posto in Gara 2 alla prima esperienza nella categoria dopo diversi anni in SSP300, in quella che è stata a tutti gli effetti una prova di 2026.



Inquadrando il QR code con lo smartphone, potrete guardare tutte le foto più belle del CIV su WWW.MOTOSPRINT.IT

BARDAHL REVOLUTION

NON CREIAMO PRODOTTI, OFFRIAMO ECCELLENZA.



LA NUOVA GAMMA LUBRIFICANTI MOTO 4T.

Con un nuovo design distintivo e formulazioni avanzate, Bardahl rivoluziona la lubrificazione moto. I lubrificanti moto Bardahl sono testati nel mondo del motorsport per garantire massima protezione e performance anche nelle condizioni più impegnative.

XT4-R 39.67 / XT4-S / XTC C60 / XT4-M

[f](#) [ig](#) [yt](#) [in](#) @Bardahlitalia [Bardahl.it](#)

PRODOTTO E SVILUPPATO
DA MLAB, LABORATORIO
DI MAROIL-BARDAHL ITALIA

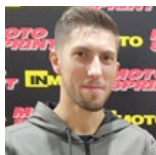
MAROIL
LICENSEE OF BARDAHL



STIRPE TRICOLORE

Davide è il primo trionfatore della Production Bike, assieme al ducartista festeggia in Toscana anche chi aveva l'alloro ormai in tasca (Pritelli) e chi deve sudarselo fino all'ultimo (Ottaviani). Michele Pirro chiude in bellezza ma Yamaha e DMR Racing fanno tripletta grazie a Delbianco

di Mathias Cantarini – Foto GP Agency



SCARPERIA – Con quattro titoli assegnati nell'ultimo round stagionale, il Dunlop CIV 2025 è andato in archivio regalando spettacolo e finali al cardiopalma. Accanto al trionfo di Bruno Ieraci nella Sportbike, sabato ha festeggiato anche Lorenzo Pritelli, al quale bastava un solo punto per mettere in cassaforte il titolo PreMoto3, che per un attimo era parso conquistato già a Imola. Sono arrivati invece nella giornata di domenica i trionfi di Davide Stirpe nella neonata Production Bike e di Luca Ottaviani nella tiratissima Supersport.

LA CLASSE SBK, che aveva già laureato Alessandro Delbianco campione a Imola, ha ritrovato un Michele Pirro assoluto protagonista. Il pilota Barni 51 Racing Lab ha conquistato il successo in solitaria sia in Gara 1 che in Gara 2, mentre sull'asfalto reso viscido dalla pioggia caduta sabato notte, nella Superpole Race di domenica mattina si è dovuto accontentare del secondo posto alle spalle di Delbianco. A causa di una violenta caduta alla Bucine nel corso della Q2, "DB52" ha corso pensando soprattutto ai punti necessari affinché sia la Yamaha che il Team DMR Racing potessero conquistare per la prima volta i titoli per costruttori e squadre. Dopo il ritiro in Gara 1 a causa di problemi tecnici, al nuovo campione è bastato il settimo posto di classe SBK per completare l'hat trick. Sul podio di Gara 1 e Gara 2 Nicholas Spinelli (con l'Aprilia di Revo-M2) e Samuele Cavalieri (Ducati Broncos) con il pilota abruzzese terzo nella Superpole Race. Grazie agli ottimi risultati nel finale di stagione (una vittoria e tre podi), Cavalieri ha terminato per la seconda stagione consecutiva al terzo posto in campionato dietro Delbianco e Pirro.



A sinistra, Davide Stirpe (63), qui accanto Rovelli (27), Bernardi (91), Tamburini (2) e Manfredi (34). Sopra, i podi della Production.

Mattia Rato (13) ha fatto doppietta nella Supersport, in Gara 2 si è classificato secondo Federico Fuligni (22). A destra, i podi della classe che ha incoronato Luca Ottaviani (111).

Al Mugello, durante le manche della Superbike l'attenzione era anche (se non soprattutto) sulla Production Bike, la neonata categoria destinata a diventare la classe regina a partire dalla prossima stagione del Dunlop CIV. Il primo campione della sua storia è Stirpe, che 12 mesi dopo il trionfo nella Supersport ha conquistato il secondo titolo italiano con la Ducati e Garage 51, il quarto della sua carriera: «*Ho vinto il titolo con quella che è stata forse la mia peggior gara della carriera*» ha ammesso dopo la Superpole Race terminata al 14° posto di classe. Dopo Gara 1, in cui Stirpe ha conquistato il successo, un team rivale ha sporto reclamo costringendo i meccanici del Garage 51 Racing Team by dto a ricostruire da zero la moto: «*Mi hanno mandato una foto del lavoro finito alle 4 del mattino – ha raccontato Davide – l'ho vista soltanto quando mi sono svegliato e quindi questo titolo è soprattutto per loro*».

LIBERO dai calcoli per il campionato, in Gara 2 il romano è tornato a imporre il proprio ritmo in testa alla gara, chiudendo la stagione con un successo. Alle sue spalle in Gara 1 e Superpole Race si è classificato Filippo Rovelli, a terra nella Gara 2 in cui ha lasciato a Luca Bernardi (squalificato in Gara 1 dopo essere transitato secondo sul traguardo) e Randy Krummenacher il podio. Il sammarinese e lo svizzero, al via come sostituti di Matteo Ciprietti e Alessandro Arcangeli, hanno confermato il loro valore in questo ritorno nel CIV. Rientrato dall'infortunio di Misano, Simone Saltarelli (Ducati Broncos) è riuscito a centrare il terzo





Inquadrando il QR code con lo smartphone, potrete guardare tutte le foto più belle del CIV su WWW.MOTOSPRINT.IT

podio nella Production Bike. L'omonimo pilota con il #111, al via con l'Aprilia di Revo-M2, ha concluso con due quarti posti, sufficienti per terminare terzo in campionato alle spalle di Riccardo Russo (BMW Pistard Racing) mai realmente competitivo nella tre giorni toscana.

LA SUPERSPORT NG è stata l'unica classe arrivata con i giochi ancora aperti all'ultima manche della stagione. A spuntarla è stato Ottaviani su Xavi Artigas: grazie a due settimi posti il romagnolo ha conquistato il suo primo titolo italiano mentre lo spagnolo della Kawasaki di Blackflag Motorsport ci ha provato fino alla fine – ricevendo anche una penalità in Gara 1 per aver spinto fuori pista Ottaviani all'ultimo giro e terminando quinto in Gara 2 – ma il pilota della MV di Extreme Racing Service è riuscito a difendere il +6 con cui si era presentato al Mugello. Un successo dal sapore di addio, poiché per Ottaviani con questo trionfo si è chiuso un cerchio: «*Dopo il finale dello scorso anno, io e la mia squadra siamo riusciti a centrare l'obiettivo. Questa è l'ultima gara con la MV Agusta, proprio per questo ci tenevo a chiudere in bellezza questa avventura*».

Con Ottaviani e Artigas in lotta nel gruppo degli inseguitori, la battaglia per la vittoria è stata tutta tra Mattia Rato (Ducati Mesaroli Racing), Filippo Farioli (Yamaha AltoGo) e Kevin Zannoni (Ducati Broncos) in Gara 1, con il primo che ha avuto la meglio per soli 73 millesimi sul bergamasco, wild card dal Mondiale, e di mezzo secondo sul cesenate. In Gara 2, a metà corsa Rato è riuscito a prendere un margine sufficiente, gestito negli ultimi passaggi quando la gomma anteriore è calata, mentre alle sue spalle si consumava la sfida tra Federico Fuligni, Farioli, Zannoni ed Emanuele Pusceddu. Gli ultimi due hanno finito la propria gara una curva prima della bandiera a scacchi (Pusceddu ha perso l'anteriore



Michele Pirro (1) ha chiuso con un weekend positivo, bene anche Nicholas Spinelli (29), Samuele Cavalieri (76) e Luca Vitali (70).

della sua Panigale V2 portando con sé l'incolpevole Zannoni). Rato ha centrato così la prima doppietta nel CIV SSP, dedicando un pensiero e un augurio di pieno recupero a Paolo Conte. Alle sue spalle Fuligni ha avuto la meglio su Farioli, aiutato dal motore della sua Panigale.

COSTRETTO per un solo punto a rimandare la festa dopo Imola, Pritelli ha conquistato il titolo nazionale al termine di una Gara 1 dominata fin dal primo metro. Il pilota dei Pata Talenti Azzurri, da poche settimane anche nella VR46 Riders Academy, con una serie di giri veloci ha staccato il gruppo degli inseguitori di ben 20 secondi. Alle sue spalle la volata, con ben nove piloti racchiusi in appena quattro decimi, ha premiato il rookie Luca Rizzi di appena 15 millesimi su Leonardo Martinazzi. Soltanto quinto il primo degli inseguitori di Pritelli in campionato, Alessandro Aguilar Carballo. Il peruviano si è però rifatto in Gara 2 con il secondo posto alle spalle di Pritelli, che ha terminato così la stagione con sei successi e ulteriori quattro podi in tredici gare. A completare il podio dell'ultima manche stagionale è stato lo spagnolo David Peris Bou.

LA MOTO3 aveva già assegnato – come la SBK – il titolo a Imola, e in Toscana ha confermato il leitmotiv della stagione: due assoli di Marcos Ruda hanno regalato al pilota spagnolo il finale di stagione che sognava, prima del passaggio alla classe superiore. Con il pilota del Team Lucky Racing, sul podio in Gara 1 sono saliti i piloti del GP Project 2WheelsPolito, Pablo Olivares Rodriguez e Alberto Ferrandez, chiamato come sostituto di Vicente Perez. In Gara 2 tutte e tre le moto di GP Project 2WheelsPolito sono state costrette al ritiro lasciando a Elia Bartolini e Valentino Sponga la lotta per il secondo posto, andata al primo per soli 26 millesimi.



Sopra, i vincitori di CIV, CIV Junior e CIV Femminile premiati al Mugello. Sotto, Lorenzo Pritelli (67) e Marcos Ruda (69), in basso Luca Rizzi (21).



LA PRIMA DI RATO, CARNEVALI E... PIRRO

Motosprint pole position: il dieci volte tricolore rompe il ghiaccio in questa stagione in qualifica. Ruda conquista l'orologio



SABATO sono state assegnate le ultime Motosprint Pole Position del Dunlop CIV 25. Ad aggiudicarsi la pole e l'orologio Emblema nella classe Moto3 è stato Marcos Ruda. Quinta pole in sei round nella PreMoto3 per Lorenzo Pritelli. Valzer di prime volte

con Leonardo Carnevali alla prima volta nella Sportbike, mentre Michele Pirro (Superbike, **sopra** con il nostro Mathias Cantarini) e Mattia Rato (Supersport, **sotto** con il nostro Alessandro Di Moro) hanno conquistato la loro prima pole stagionale.



IN BREVE OSPITI D'ONORE MONDIALI

NUMEROSE wild card provenienti dai vari campionati mondiali hanno preso parte al round del Mugello, a partire dalla Production Bike con Randy Krummenacher (GAS Racing Team) e Luca Bernardi (ZPM Racing), in SBK la Yamaha DMR Racing ha schierato Mattia Volpi. Filippo Farioli (AltoGo, **sotto**) e Kevin Zannoni (Broncos Racing Team) sono stati tra i protagonisti della Supersport, mentre Mirko Genai (SM Racing) ha ben figurato al debutto in Sportbike. In Moto3, infine, si è rivisto Alberto Ferrandez con GP Project 2WheelsPolito.



IN BREVE IL CIV FEMMINILE TARGATO YAMAHA R7



NONOSTANTE la stagione del CIV Femminile sia appena terminata a Varano, con il titolo di Martina Guarino, al Mugello è già iniziato l'avvicinamento al 2026. È stata infatti svelata la nuova formula del campionato femminile, che diventerà monomarca con le Yamaha R7. Un adeguamento che uniformerà la serie a quella del mondiale WCR, con moto e preparazione uguali anche in Italia, in modo che diventi più facile compiere il salto dal CIV Femminile alla rassegna iridata.

di Alessandro Di Moro

Foto GP Agency



NEGLI ULTIMI anni la Superbike del Campionato Italiano Velocità ha quasi sempre visto un duello al vertice tra Michele Pirro e Alessandro Delbianco ma, contrariamente alle scorse annate, in questa stagione è stato il romagnolo a coronare finalmente il sogno del titolo tricolore. In sella alla Yamaha R1 del Team DMR Racing, "DB52" ha vissuto un campionato praticamente perfetto in cui ha messo in mostra non soltanto un'indiscutibile velocità, ma anche e soprattutto una nuova maturità che gli ha permesso di lasciare soltanto le Briciole ai rivali, assicurandosi matematicamente il trionfo con un round d'anticipo a suon di vittorie e Motosprint Pole Position. Merito sicuramente della continuità del progetto Yamaha, visto che dopo numerosi cambi di sella Delbianco ha avuto modo di correre per più di un anno con la stessa moto e il medesimo team, ma anche di uno stato di forma invidiabile, dettato sia dall'allenamento costante che dalla possibilità di stare spesso in moto tra corsi di guida e mondiale Endurance. Un impegno, quest'ultimo, con il Team Marc VDS che il ventottenne romagnolo ha affiancato a quello del CIV, risultando in più di un'occasione il pilota più veloce del proprio equipaggio. *«Vincere il titolo più importante del panorama nazionale è stato fantastico, anche perché sono riuscito a battere Michele Pirro in pista, è stato il mio grande obiettivo degli ultimi anni»* ha rivelato Alessandro, spiegando che si è chiuso un cerchio. *«Gli anni con la Yamaha mi hanno fatto crescere sotto ogni punto di vista, mi sono sentito parte di un progetto, ora però ho concluso un percorso e non so ancora cosa mi riserverà il futuro. Magari proseguirò la strada nell'Endurance, ma il sogno resta il mondiale Superbike».*

Il titolo rappresenta soprattutto una rivincita dopo una carriera particolare,

LA LUNGA RINCORSA

Il romagnolo ha dominato la stagione della Superbike, e ora si candida per un ruolo di primo piano anche a livello internazionale: «Battere Michele Pirro in pista era il mio obiettivo. L'esperienza con la Yamaha mi ha fatto crescere, ho completato il percorso, ora attendo di conoscere il futuro»



che l'ha visto finire sotto i riflettori fin dall'adolescenza grazie al reality "Motorhome-Piloti di famiglia", mentre muoveva i primi passi nel CIV Moto3. Nella medesima categoria ha gareggiato anche con il team di Max Biaggi, per poi saltare direttamente sulle 1000 in Superstock e approdare nel 2019 nel mondiale Superbike, in una stagione estremamente difficile – complice una Honda ben poco competitiva – dove però

è riuscito a regalarsi un momento da ricordare, con l'incredibile salvataggio in stile Randy Mamola sotto l'acqua a Donington.

CONCLUSA tale parentesi, il ritorno nella SBK tricolore – con qualche presenza mondiale tra wild card e sostituzioni – gli ha permesso di trovare finalmente la propria dimensione, specialmente con l'approdo alla Yamaha nel 2023, e tra la massima serie nazionale e le corse di durata è riuscito a esprimere tutto il proprio potenziale. In attesa di scoprire quali porte si apriranno in futuro, il tricolore ha regalato a Delbianco la consapevolezza e la fiducia necessarie per puntare in alto anche a livello internazionale.

Alessandro Delbianco, 28 anni, ha conquistato il titolo grazie a nove manche vinte, con ben tre doppiette.

LA SECONDA CARRIERA

Dopo tre titoli nella Supersport, il romano è salito di cilindrata e nella neonata Production Bike ha continuato a vincere: «Merito anche di Michele Pirro e Garage 51, ho sempre avuto a una Ducati fantastica»

di Alessandro Di Moro
Foto GP Agency



ACCANTO alla Sportbike, l'altra grande novità del Campionato Italiano Velocità 2025 è stata

l'introduzione della Production Bike, categoria presente all'interno della griglia della Superbike con classifiche separate e riservata ai modelli base delle varie Case con modifiche estremamente limitate. Un esperimento riuscito dal punto di vista dei numeri, ma anche e soprattutto del livello dei protagonisti e dello spettacolo, con una lotta per il titolo tra Davide Stirpe e Riccardo Russo (caratterizzata anche da qualche botta e risposta a livello mediatico) arrivata fino alla tappa finale, con la vittoria del ducataista nella penultima manche dell'anno al Mugello. Un risultato che non stupisce se si

Sotto, Davide Stirpe, 33 anni, ha festeggiato il quarto titolo, il primo fuori dalla Supersport.

pensa alla carriera del romano, ma che acquisisce ancora più importanza considerando che per il trentatreenne si è trattato del debutto con le moto di massima cilindrata dopo una lunga carriera in Supersport. Quello conquistato sul circuito toscano è stato infatti il quarto titolo ottenuto da Davide nel contesto nazionale dopo quelli vinti nel 2017, 2021 e 2024 tra le medie cilindrata – i primi due con la MV Agusta, il terzo con la Ducati – a conferma di come il numero 63 stia vivendo a tutti gli effetti una seconda giovinezza dopo essere stato addirittura vicino ad appendere il casco al chiodo nel 2023.

UNO STATO di forma ritrovato grazie al Team Garage 51 di Michele Pirro, con cui ha ritrovato la giusta competitività e la voglia di mettersi in gioco unita alla consapevolezza nei propri mezzi: «È stato il mio primo anno con una 1000, ma

sapevo fin dall'inizio di avere il potenziale per fare davvero bene. Siamo partiti forte a Misano, poi abbiamo incontrato delle difficoltà ma siamo stati bravi a reagire senza mai buttarci giù. Grazie a Michele e al Garage 51 ho sempre avuto a disposizione una moto fantastica ed è bizzarro che abbia vinto il titolo in Superpole Race, che credo sia stata non soltanto la peggior gara dell'anno, ma probabilmente anche della mia carriera!» ha spiegato commentando il 14° posto di classe, il 23° assoluto. «Avevo corso soltanto qualche giro sul bagnato con questa moto, per me era tutto nuovo in condizioni molto difficili – ha ammesso Stirpe parlando della corsa che l'ha incoronato – e quando la pista ha iniziato ad asciugarsi con ancora delle chiazze di umido è stato un disastro. Ho cominciato a fare i conti nella mia testa per capire cosa avrei dovuto fare per assicurarmi matematicamente il titolo, visto che anche Russo stava faticando ed è andato tutto per il meglio». Un trionfo che acquisisce ulteriore valore considerando il lavoro svolto dai meccanici: «È stato sporto un reclamo dopo Gara 1 e i ragazzi del team hanno lavorato fino alle 4 di notte per rimontare la moto. Questo titolo è anche per loro».

L'IDEA di ritirarsi sembra tramontata e non sarebbe sorprendente vedere Davide e il Garage 51 ancora insieme anche l'anno prossimo, per provare a difendere il titolo contro una concorrenza ancora più agguerrita. Sulle ali dell'entusiasmo di un finale di stagione con una vittoria di Stirpe in Production Bike e di Michele Pirro in Superbike: come si suol dire, squadra che vince... non si cambia.

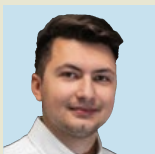




SENZA FRONZOLI

Talento e schiettezza hanno caratterizzato il lungo inseguimento del pesarese al sogno tricolore, coronato nell'ultima gara con la MV. «Artigas è stato molto aggressivo e mi ha fatto arrabbiare, ma in Gara 2 sono stato intelligente. E dire che solitamente amo complicarmi la vita...»

di **Alessandro Di Moro** – Foto GP Agency



SI PARLA spesso di specialisti, impegnati per numerose stagioni nella medesima categoria,

viaggiando costantemente nelle posizioni al vertice di una classe che ne definisce la carriera. Tra questi va certamente annoverato Luca Ottaviani, protagonista del CIV Supersport ormai da un decennio e che, dopo averlo sfiorato in più di un'occasione, è finalmente riuscito a conquistare il titolo tricolore dopo una stagione dal sapore internazionale in cui ha lottato fino all'ultima manche con lo spagnolo Xavi Artigas, pilota da 78 GP iridati tra Moto2 e Moto3 con una vittoria.

Alla terza annata con la MV Agusta F3 800 RR dell'Extreme Racing Service, "Otta" ha vissuto la migliore stagione della carriera con ben cinque vittorie all'attivo e, soprattutto, con un inizio di campionato davvero perfetto, in cui ha trionfato nelle prime quattro manche. Lo scenario è cambiato a partire dal round di Vallengunga, dove con la tripletta di Artigas la lotta si è

riaperta, anche per via del primo "zero" di Ottaviani, autore di una fase centrale meno incisiva rispetto al mirabolante avvio. Un'altra caduta di Ottaviani a Imola, dopo il successo in Gara 1, ha portato allo *showdown* del Mugello, in cui due settimi posti (a fronte di un ottavo e un quinto di Artigas) sono bastati per coronare quel sogno che in Supersport inseguiva dal 2015 – con un'unica parentesi in Superbike nel 2017 – trionfando per cinque lunghezze in una delle classi più incerte del panorama italiano.

UNO DEI PUNTI di forza del trentaduenne pesarese è quello di parlare senza filtri, come ha dimostrato dopo il trionfo: «*Ho fatto un sacco di sacrifici, anche se non mi sono mai pesati. Soltanto chi mi conosce sa quante volte sono caduto e sono riuscito a rialzarmi e in questo ha contribuito anche l'Extreme Racing Service, con cui corro da tre anni: più che un team è stato una famiglia che*

mi ha aiutato a raggiungere il mio grande obiettivo. Abbiamo sofferto da cani giocandoci il campionato fino all'ultima gara, ma sappiamo che questo sport sa essere "bastardo", come abbiamo visto anche lo scorso anno, quando ce lo saremmo meritato alla stessa maniera» ha detto, ricordando la beffa all'ultima gara contro Davide Stirpe. «*Artigas è stato molto aggressivo e non nascondo che mi ha fatto abbastanza arrabbiare – ha aggiunto parlando dell'ultimo weekend – ma in Gara 2 sono stato intelligente, che per me è qualcosa di nuovo (ride) visto che solitamente amo complicarmi la vita».*

ADESSO il sogno per Ottaviani è ovviamente il Mondiale a tempo pieno, visto che tra wild card e sostituzioni ha già corso ben 18 gare – tra cui due quest'anno nel round di Donington Park – ma in ogni caso non correrà più con la F3, come ha annunciato lui stesso: «*Questo è stato il mio ultimo weekend di gara con la MV Agusta. Ora abbiamo in cantiere un nuovo progetto che spero di poter rendere noto a breve. In ogni caso sono contento di aver concluso questa avventura nel modo migliore».*

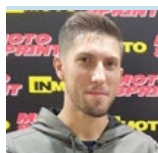
Luca Ottaviani, 32 anni, ha vinto cinque manche, a cui ha aggiunto due secondi posti. Ha conquistato il titolo nonostante i soli 18 punti nelle ultime tre gare.

MISTER MOTO3

Lo spagnolo è il primo ad aggiudicarsi due titoli italiani consecutivi nella categoria, in un biennio utile per rilanciare

una carriera arrivata a un punto delicato. «Ho vissuto una stagione spettacolare vincendo le ultime sei manche»

di Mathias Cantarini



DA QUANDO la Moto3 è entrata a far parte delle classi del Campionato Italiano Velocità, nel 2012, nessun pilota era riuscito a bissare il successo dell'anno precedente. A sfatare il tabù è stato lo spagnolo Marcos Ruda, maiorchino classe 2005, confermatosi campione con la moto del Lucky Racing dopo il titolo conquistato lo scorso anno con la moto del Team GP Project 2WheelsPoliTO. Il secondo titolo tricolore è arrivato al termine di una stagione che dopo un avvio incerto, con un solo successo nelle prime sei gare, è cambiata con il weekend della Racing Night, diventando perfetta.

RUDA, plurititolato in Spagna tra

Minimoto (2012), Moto4 (2017) e PreMoto3 (2018), ha debuttato nella European Talent Cup raccogliendo il primo podio nell'anno da rookie, mentre nel 2020 ha vinto la sua prima gara. Nel triennio successivo ha corso nella JuniorGP, senza però ottenere i risultati sperati. E dopo un 2023 complicato tra Mondiale Junior, Rookies Cup e una wild card iridata a Valencia con il Team Finetwork, lo scorso anno ha deciso di accettare la sfida di GP Project 2WheelsPoliTO e prendere parte al Dunlop CIV Moto3. Fin dal debutto, Ruda si è dimostrato velocissimo centrando otto successi su 12 gare, facendo il vuoto nella sua prima stagione nella serie tricolore. Quest'anno non ha iniziato alla stessa maniera, salvo poi vincere le ultime sei manche, chiudendo con un vantaggio di

quasi 100 punti su Valentino Sponga. «È stata una stagione davvero spettacolare. Ho conquistato il titolo italiano, ho corso come wild card nel Mondiale e poi ho vissuto il debutto nell'europeo Moto2» ha detto.

Il passaggio dalla moto del 2WheelsPoliTO a quella del Lucky Racing ha obbligato Ruda a un periodo di adattamento, nel quale lo spagnolo e la squadra hanno lavorato sodo per trovare la sincronia perfetta: «Questi risultati sono frutto della grande alchimia che si è creata con tutta la squadra. Tutto questo ha reso possibile la fantastica seconda metà di stagione che abbiamo disputato».

Ai risultati, Marcos ha unito anche un messaggio importante, dato che nella wild card iridata di Misano, ha portato in pista la carena dedicata alle vittime di femminicidio sulla moto del Team MLAV Racing e Angeluss.

DOPO questo biennio di successi nel CIV, per lo spagnolo si prospetta un ritorno in terra iberica con il passaggio all'europeo Moto2. Già in questa stagione, nel round di Misano della JuniorGP, è salito sulla Kalex del Face Racing, terminando sedicesimo in gara dopo esser stato a lungo anche in top 10. A farlo scivolare fuori dalla zona punti è stato un problema agli avambracci dovuto alla grande differenza dello sforzo fisico tra la Moto3 e la Moto2. Uno sguardo al futuro, senza dimenticare il passato recente. «Amo l'Italia, la saluto con due titoli in tasca». **MS**

Marcos Ruda, 20 anni, si è ripetuto al vertice della Moto3 tricolore, questa volta con Lucky Racing. Lo spagnolo si è aggiudicato sette manche con tre secondi posti.



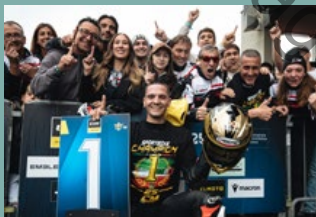
DALLA FABBRICA AL TRICOLORE

Un anno fa Ieraci rischiava di rimanere senza moto, ma la chiamata di CM Racing per la neonata Sportbike è stata la svolta. «Ho vinto pur avendo un altro lavoro dal lunedì al venerdì»

DODICI MESI fa, conclusa una difficile annata nel mondiale Supersport 300, Bruno Ieraci si era ritrovato senza moto e con il concreto rischio di non poter correre nel 2025, pur essendo uno dei piloti italiani più competitivi della categoria. Fortunatamente la situazione è svoltata in seguito alla chiamata del Team CM Racing, che dopo una parentesi tra i kart ha deciso

di tornare nelle due ruote schierando l'abruzzese nella nuova Sportbike. Una scelta che si è rivelata vincente, visto che già al termine di Gara 1 al Mugello, Bruno è diventato il primo campione italiano della categoria in sella alla Triumph della compagine capitanata da Alessio Cavaliere.

Non si è trattato del primo titolo per Ieraci, che nel 2023 aveva conquistato il medesimo risultato proprio nella 300 prima di tornare nel Mondiale, ma la gioia è stata comunque incontenibile e non è mancata nemmeno qualche lacrima. D'altronde il venticinquenne ha avuto una vita decisamente travagliata, segnata dalla scomparsa del padre e di due fratelli, e tutt'ora non fa il pilota a tempo pieno, poiché lavora in fabbrica durante la settimana. Inoltre, la stessa carriera sportiva è stata particolare tra l'esperienza in Rookies Cup e in Moto3



– sia nel CIV che nel mondiale Junior – per poi virare sulle derivate di serie, dove le soddisfazioni sono state più numerose con tanto di doppio successo iridato a Misano nel 2023.

TALE scenario rende la seconda affermazione tricolore ancora più importante, come ha ribadito lui stesso: «A settembre dello scorso anno ero senza una moto e con grandi incertezze, ero vicino a smettere di correre, fino a quando Alessio Cavaliere non mi ha proposto questa fantastica occasione in Sportbike» ha detto Bruno senza nascondere l'emozione. «Questo titolo vale tantissimo, soprattutto pensando che dal lunedì al venerdì lavoro in fabbrica. Il futuro? Sarebbe bello restare in Sportbike passando al Mondiale».

Alessandro Di Moro

L'ANNO DELL'ESPLOSIONE

Accanto al titolo nella PreMoto3, Pritelli ha vissuto l'ingresso nella VR46 Academy e il debutto internazionale (con podio!) nella ETC

AL TERMINE di una stagione da dominatore, Lorenzo Pritelli ha conquistato il suo primo titolo italiano, nella PreMoto3. Il pilota Buccimoto Factory – struttura al secondo alloro consecutivo dopo quello di Cristian Borrelli – alla sua seconda stagione nel Dunlop CIV ha espresso le sue ambizioni fin dal via. Già a Misano il quindicenne dei Pata Talenti Azzurri ha conquistato – senza più lasciarla – la tabella tricolore al termine di un weekend perfetto. È stato l'inizio della stagione



dell'esplosione, per un pilota che si era già messo in luce con il terzo posto nella MiniGP Italy Series Ohvale 190, terminando le finali mondiali di Valencia in seconda posizione nel 2023. In estate, oltretutto, è arrivato l'ingresso nella VR46 Riders Academy con l'opportunità di allenarsi, tra gli altri, con Pecco Bagnaia e Marco Bezzecchi, sotto l'ala di Valentino Rossi. Un'esperienza che gli ha permesso di crescere confrontandosi in pista e nel Flat Track al Ranch con alcuni dei top rider mondiali. «Abbiamo lavorato duramente

tutto l'anno – ha raccontato il pilota di Cattolica – qualche gara potevamo fare meglio ma alla fine siamo rimasti concentrati ma soprattutto costanti».

PRITELLI ha anche debuttato nell'ambito internazionale della European Talent Cup a Misano, centrando immediatamente il podio. «Sono andato subito forte, è vero che conoscevo la pista – ha ammesso – ma nonostante questo non mi aspettavo di andare a podio. A quel livello basta veramente poco per perdere molte posizioni, ora devo rimanere concentrato per le prossime gare».

Se la stagione del CIV è infatti terminata, ad attendere il classe 2010 ci sono ancora due appuntamenti con il Team Pasini Racing nell'ETC, il primo a Barcellona a inizio novembre e il secondo a Valencia, il weekend successivo al round conclusivo della MotoGP. Due test da affrontare con le certezze garantite dal titolo italiano.

Mathias Cantarini

MARTINA, NONOSTANTE TUTTO

La napoletana Guarino conquista il titolo al termine di un weekend ricco di peripezie, tra i problemi di budget e un malessere. Barale si aggiudica le due manche e chiude la stagione al secondo posto

di Alessandro Di Moro



SONO STATE due le protagoniste dell'appuntamento conclusivo del Campionato Italiano

Velocità Femminile 2025, andato in scena all'Autodromo Riccardo Paletti di Varano de' Melegari. Da un lato, Arianna Barale è stata in grado di dominare il fine settimana, come testimoniato dalla pole position e dalla doppietta ottenuta con ampio margine. Dall'altro, Martina Guarino si è laureata campionessa dopo un weekend molto più movimentato rispetto alle attese: il titolo doveva essere una formalità, e invece il trionfo è arrivato dopo un fine settimana

particolarmente avventuroso e in salita, simbolo di una stagione partita con grandi incertezze ma divenuta la migliore della carriera della napoletana.

MARTINA ha infatti dovuto rinunciare alle prime sessioni di prove a causa della mancanza di budget e, una volta scesa in pista, è riuscita a effettuare un solo giro prima di cadere, vedendosi impossibilitata a tornare in azione per le qualifiche. Se non bastava l'ultima posizione in griglia, un malessere l'ha ulteriormente limitata, costringendola a stringere i denti nelle due manche, ma il quarto posto di Gara 1 e la piazza d'onore di Gara 2 sono stati sufficienti

per diventare la campionessa in sella alla Kawasaki Ninja 400 del Team GP3 AD11. «Fatico a rendermene conto e ci vorrà un po' di tempo per assimilare il tutto – ha detto la ventitreenne con comprensibile emozione – a inizio anno pensavo addirittura di non poter correre, e invece ho vissuto la migliore stagione della mia carriera, culminata con un weekend difficile ma davvero emozionante. Tra la gioia del titolo e la febbre, anche il podio finale è stato particolare».

Guarino ha preceduto in campionato Arianna Barale, salita al secondo posto al termine di un round stellare in cui ha lasciato soltanto le Briciole alle rivali. La piemontese ha prima siglato la Motosprint Pole Position per poi vincere Gara 1 con ampio margine sul resto del gruppo, mentre in Gara 2 ha dovuto mettere in scena una poderosa rimonta in seguito a un "lungo", per salire nuovamente sul gradino più alto del podio. «Ero partita senza grande ottimismo visto che Varano non è una delle mie piste preferite, ma dopo la pole mi sono rilassata ed è andato tutto per il meglio – ha detto Arianna – ho corso due tra le gare più belle della mia carriera».



La gioia di Martina Guarino, 23 anni, che si è laureata campionessa italiana succedendo a Josephine Bruno.

LE CLASSIFICHE

Gara 1: 1. Arianna Barale (Yamaha) in 16'56"573, 2. Andrea Ginevra Minelli (Kawasaki) a 14"027, 3. Sara Guerreri (Kawasaki) a 14"981, 4. Martina Guarino (Kawasaki) a 15"184, 5. Silvia Comincioli (Kawasaki) a 33"272.

Gara 2: 1. Barale in 17'00"186, 2. Guarino a 4"081, 3. Matilde Contri (Yamaha) a 4"755, 4. Guerreri a 6"554, 5. Minelli a 14"814.

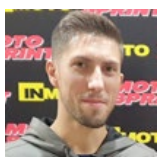
IN CAMPIONATO

1. Guarino 196, 2. Barale 154, 3. Contri 131, 4. Comincioli 117, 5. Minelli 111

VALENCIA, ARRIVIAMO!

Putortí e Balestrero si aggiudicano i titoli nella 160 e nella 190 e disputeranno le finali mondiali accompagnati da Gabrielli e Lora. A Luana Giuliani la classifica Under 40 del Trofeo Legend

di Mathias Cantarini



VARANO DE' MELEGARI

Il CIV Junior ha regalato un finale di stagione ricco di colpi di scena e gare emozionanti, incoronando Daniel Putortí e Filippo Balestrero campioni della FIM MiniGP Italy Series Ohvale rispettivamente nella 160 e nella 190. Assegnati anche i titoli del Trofeo Legend, con Luana Giuliani campionessa nella Under 40 e Franco Zenatello nella Over 40. A loro si è aggiunto Mason Fedrick, giovanissimo inglese campione nella Ohvale 110 che aveva terminato la stagione a Ottobiano, mentre la classe GP Junior vivrà l'epilogo domenica a Varelunga, nel weekend della Coppa Italia.

Saranno Balestrero e Alessandro Lora a rappresentare l'Italia a Valencia nella FIM MiniGP World Final Ohvale 190. Lora ha perso la volata per il

titolo tricolore pagando a caro prezzo la caduta all'ultima curva di Gara 1 proprio a Varano, mentre era in lotta con Balestrero, lasciando la seconda posizione a Maicol Colazzo. Il lecchese è riuscito a ripartire terminando 15° per poi prendersi la rivincita nell'ultima manche, vinta davanti a Balestrero, al quale però è bastato non commettere errori per assicurarsi il titolo. Terzo in entrambe le manche il venezuelano Diego Gonzalez Menegollo, già campione delle FIM MiniGP Spain Series.

NELLA FIM MiniGP World Final Ohvale 160, Putortí difenderà i colori azzurri anche quest'anno, assieme a Mattia Gabrielli. I due si sono qualificati dopo un epilogo reso più incerto dalla pioggia della notte precedente alle gare: con l'asfalto ancora umido sia Putortí che Gabrielli hanno lasciato sfogare chi non aveva nulla da perdere terminando rispettivamente 12° e 16°. Spazio così ai rookie Filippo Amico, Dario Scibilia e Christian Marinello, in quest'ordine sul podio. In Gara 2, con l'asfalto in ottime condizioni, Francesco Marzo ha vinto, mentre il secondo posto ha fatto

esultare Putortí, che ha conquistato il titolo. Terzo Enea Bobbio, al primo podio stagionale.

Doppietta per Cristian Borrelli nel Trofeo Legend: il campione italiano PreMoto3 2024 ha vinto entrambe le manche davanti a "Lulù" Giuliani (che con i due secondi posti ha conquistato il titolo nella Under 40) e Daniel Da Lio, mentre Zenatello nella Over 40 era già certo dell'alloro dopo Gara 1.

Nella GP Junior, grazie al secondo posto in Gara 1 e al successo in Gara 2, Giorgio Formisano arriverà all'ultima gara stagionale a +5 su Tian Krsevan, vincitore di Gara 1 e terzo in Gara 2. Terzo e secondo la wild card Thomas Benetti, autore anche della pole. **MS**

LE CLASSIFICHE

FIM MINIGP ITALY SERIES OHVALE 190

Gara 1: 1. Filippo Balestrero in 11'32"526, 2. Maicol Colazzo a 2"192, 3. Diego Gonzalez Menegollo (Ven) a 2"237

Gara 2: 1. Alessandro Lora in 11'31"158, 2. Balestrero a 0"602, 3. Gonzalez Menegollo a 1"318

IN CAMPIONATO:

1. Balestrero 207, 2. Lora 190, 3. Colazzo 172

FIM MINIGP ITALY SERIES OHVALE 160

Gara 1: 1. Filippo Amico in 13'36"666, 2. Dario Scibilia (Bel) a 3"250, 3. Christian Marinello a 3"413

Gara 2: 1. Francesco Marzo in 10'50"249, 2. Daniel Putortí a 0"060, 3. Enea Bobbio a 1"079

IN CAMPIONATO:

1. Putortí 194, 2. Mattia Gabrielli 179, 3. Marzo 153

GP JUNIOR

Gara 1: 1. Tian Krsevan (Slo) in 12'22"300, 2. Giorgio Formisano a 0"211, 3. Thomas Benetti a 0"575

Gara 2: 1. Formisano in 6'12"332, 2. Benetti a 0"181, 3. Krsevan a 1"065

IN CAMPIONATO:

1. Formisano 131, 2. Krsevan 126, 3. Dilks (Gbr) 94

TROFEO LEGEND

Gara 1: 1. Cristian Borrelli in 12'02"883, 2. Luana Giuliani a 3"299, 3. Daniel Da Lio a 22"357

Gara 2: 1. Borrelli in 11'42"398, 2. Giuliani a 0"227, 3. Da Lio a 3"198

IN CAMPIONATO

Under 40: 1. Giuliani 202, 2. Da Lio 183, 3. Marco Ceza 149

Over 40: 1. Franco Zenatello 235, 2. Daniele Ferrari 200, 3. Fabrizio Penzo Gianvenuti 154

Sotto, i campioni già incoronati nell'ambito del CIV Junior: da sinistra, Luana Giuliani, Mason Fedrick, Daniel Putortí, Filippo Balestrero e Franco Zenatello.



TORNA A SORRENTI

Andrea si aggiudica la tappa finale e conclude da vice campione alle spalle di Agazzi, a terra nella gara disputata con il numero 1 sul cupolino. A Zappa il premio per gli Over 35

di **Alessandro Di Moro**



NONOSTANTE il titolo già assegnato a Michel Agazzi nello scorso appuntamento, la Suzuki GSX-8R Cup

ha vissuto sul circuito di Varano de' Melegari un ultimo round stagionale – svoltosi nel contesto del CIV Junior – ricco di motivi d'interesse, a partire dalla lotta per il secondo posto. C'era addirittura una decina di piloti ancora in corsa per chiudere l'annata con la palma di vice campione, senza dimenticare il duello per il titolo di miglior Over 35 della serie organizzata da Promo Racing. Su una pista tortuosa e impegnativa come il "Riccardo Paletti" la bicilindrica della Casa di Hamamatsu si è trovata nel parco giochi ideale, mettendo in mostra la propria agilità nelle mani dei protagonisti del Trofeo, tra i quali il miglior interprete del weekend è stato Andrea Sorrenti.

Il giovane torinese ha infatti conquistato il successo dopo aver imposto un ritmo





insostenibile per tutti, conquistando anche la seconda piazza in campionato, andando così a completare la doppietta per il Team MotorMi, vista la già citata vittoria del titolo da parte di Agazzi, il cui finale di stagione non è andato come previsto. Al via con una speciale livrea dorata e il numero 1 sul cupolino, Michel è incappato in una scivolata in gara mentre si trovava nelle posizioni di vertice, inconveniente che gli ha fatto

Sotto, la battaglia con Andrea Sorrenti (68), Michel Agazzi (1), Samuele Marino (44) e Fabio Donesana (32). In alto, la foto di gruppo dei partecipanti e il podio di tappa.

rimediare sia il primo "zero" dell'anno che un piccolo infortunio alla mano.

SORRENTI non ha nascosto la propria soddisfazione per il successo: «Non è stata una gara semplice visto che con 15 giri in programma è stata molto complessa dal punto di vista fisico, ma quando sono passato in testa sono riuscito a imporre il mio ritmo andando a cogliere una bella vittoria» ha detto prima di parlare della stagione, per un bilancio positivo ma con un pizzico di amaro in bocca. «È stata una grande stagione nel complesso, ma la sfortuna patita a Misano, dove mi sono dovuto ritirare per un problema mentre ero in lotta per il podio, mi ha costretto a partire in salita. Considerando che

sono arrivato al secondo round da ultimo in classifica e invece ora sono vice campione, non posso che essere soddisfatto della rimonta: mi sono divertito ed è stata una bellissima esperienza».

ALLE SPALLE di Sorrenti, per le altre posizioni del podio di Varano si sono dati battaglia Samuele Marino e Matteo Destefanis, con il portacolori del Team E&E Squadra Corse in seconda piazza a conferma dell'ottima sintonia con la GSX-8R, con cui ha chiuso anche nella Top 3 della stagione nonostante due round in meno. Quarto posto in gara per Fabio Starnone seguito da Fabio Donesana, primo tra i piloti della categoria Over 35. Tuttavia la quinta posizione in gara non è bastata per assicurarsi la vittoria del titolo di classe, poiché Andrea Zappa ha preceduto Donesana per soli due punti. Un epilogo spettacolare che rende l'idea di quanto sia stata incerta questa prima stagione della Suzuki GSX-8R Cup, promossa a pieni voti da tutti i protagonisti che hanno preso parte al campionato. **M3**



LE CLASSIFICHE

1. Andrea Sorrenti in 17'48"679, 2. Samuele Marino a 2"999, 3. Matteo Destefanis a 3"750, 4. Fabio Starnone a 6"921, 5. Fabio Donesana (Over 35) a 11"459, 6. Mattia Giachino (Over 35) a 11"713, 7. Marco Como a 11"993, 8. Alessio Salaroli a 12"230, 9. Andrea Zappa (Over 35) a 18"707, 10. Matteo Gallan (Over 35) a 24"149

IN CAMPIONATO

1. Michel Agazzi 79, 2. Andrea Sorrenti 73, 3. Samuele Marino 54, 4. Andrea Zappa 49, 5. Fabio Donesana 47

MOTOCROSS — NAZIONI

@magazineU

Hunter Lawrence si è aggiudicato le due manche a cui ha partecipato, "rubando" lo show al fratello minore Jett.

LAW



@m...ineUtopia

AUSTRIA

**I canguri si confermano
campioni grazie alle tre
manche monopolizzate
dai fratelli Jett
e soprattutto Hunter. Sul
podio Stati Uniti e Francia, sesta l'Italia**

RENCE



Qui accanto, Andrea Bonacorsi, in basso Antonio Cairoli, con una delle due Ducati presenti. Più in basso, Andrea Adamo, a sinistra Jett Lawrence (1) e la festa australiana.

di Stefano Taglioni



CRAWFORDSVILLE – Ancora l'Australia! Come un anno fa in Gran Bretagna, sono stati i canguri a vincere la 78ª edizione del Motocross delle Nazioni sul terreno di casa dei

primi della classe, gli statunitensi che vantano ben 23 vittorie nell'evento più importante di Motocross per Nazioni. Per la squadra azzurra un sesto posto che è un po' meglio dell'ottavo della passata stagione, ma al momento la distanza che ci separa dal podio è evidente e dobbiamo far meglio.

Il team dell'anno scorso era una squadra molto giovane (con Andrea Adamo, Mattia Guadagnini e Alberto Forato) ma aveva un po' deluso, e quest'anno a due giovani come Adamo e Andrea Bonacorsi si è pensato di affiancare l'esperienza di Antonio Cairoli per avere un riferimento autorevole all'interno del gruppo e tutto sommato sabato si è visto qualcosa di buono. Ma già nella prima manche della domenica (con in pista i piloti MXGP e MX2) la situazione è peggiorata con una caduta di Cairoli al secondo giro che lo ha costretto a ripartire ultimo e distaccato, e con un dito dolorante (microfrattura).

È SUBITO emersa le forza degli australiani, con il dominio di Jett Lawrence che, preso il comando del gruppo poche curve dopo l'holeshot di Lucas Coenen, con pista libera ha impresso alla gara un ritmo tale da poter chiudere in scioltezza con un vantaggio di quasi dieci secondi sul pur velocissimo belga. Se non altro Lucas Coenen, secondo al traguardo, è stato il migliore dei piloti impegnati nel Mondiale precedendo Tim Gajser, lo statunitense Eli Tomac e Romain Febvre (quinto ma caduto a inizio gara mentre era terzo). Manche da incubo per i tedeschi, con Ken Roczen a terra in partenza e costretto in un rimonta impossibile, chiusa al 18° posto. È andata ancora peggio a Simon Längenfelder, che in una caduta ha rimediato un colpo alla spalla che lo ha costretto a fermarsi. Kay De Wolf è stato il migliore con la 250, ottavo: l'olandese, dopo una bella rimonta, è stato protagonista di un bel duello con Mathis Valin. Nel finale il francese della Kawasaki è anche riuscito a superarlo ma nel giro finale De Wolf si è ripreso la posizione. Sempre tra le MX2 gara sfortunata per Sacha Coenen che, dopo un'ottima partenza, nel giro finale, mentre era decimo, ha avuto un contatto con Justin Cooper. Entrambi sono finiti a terra e ad avere la peggio è stato



SLOVENIA IN TOP 5
Piazzamento storico
grazie a Tim Gajser
ma anche a Jan Pancar: l'Italia
ha chiuso a una lunghezza



il belga della KTM, costretto a ritirarsi in vista dal traguardo, complicando non poco il cammino del suo team.

Poca fortuna anche per gli azzurri: Adamo, diciassettesimo dopo il via, è riuscito a rimontare fino al 12° posto. Malgrado un ottimo spunto al cancello, Cairoli è stato chiuso alla prima curva e si è trovato fuori dalla Top 20. Una successiva caduta (con botta alla mano destra) l'ha fatto scivolare tra gli ultimi e la sua rimonta si è fermata al 25° posto. Al termine di Gara 1, USA e Francia guidavano la classifica per Nazioni con l'Australia terza a soli due punti grazie all'ottima prova del pilota MX2 Kyle Webster: trentunesimo dopo lo start, "l'anello debole" del team è stato in grado di rimontare fino alla quindicesima posizione.

LA SECONDA manche, con MX2 e Open in pista, è stata vinta da Hunter Lawrence, in testa fin dal via nonostante un paio di scivolate! Ottimo secondo posto per Jo Shimoda, che al debutto con la 450 è parso subito competitivo. Bene anche lo sloveno Jan Pancar che è riuscito a chiudere terzo difendendosi nel finale dal ritorno dello yankee RJ Hampshire (sostituto dell'infortunato Chase Sexton) che ha movimentato le prime posizioni della classifica tra rimonte e spettacolari cadute: quinto al via, al sesto giro si è messo al secondo posto, poi tra scivolate e scontri è riuscito a chiudere al settimo posto in lotta con il nostro Bonacorsi, ottavo. Partito a ridosso della Top 10, con grande grinta e velocità il bergamasco ha recuperato parecchie posizioni. Buona rimonta anche per Adamo che dopo una partenza sfortunata ha rimontato di nuovo fino al 12° posto. Errore di Sacha Coenen nel primo giro ed è stato soltanto 21° al traguardo, trascinando il team belga fuori dalla Top 5. Ottima invece la rimonta di Webster, caduto in partenza ma comunque in grado di terminare tredicesimo, portando il team australiano alla vigilia della manche conclusiva al comando della classifica per Nazioni, con un punto di vantaggio sugli



Alle spalle degli australiani, nelle tre manche si sono classificati in un caso gli Stati Uniti con Eli Tomac, in un altro il Belgio con Lucas Coenen, poi persino il Giappone con Jo Shimoda.

statunitensi (grazie anche al decimo posto di Cooper in sella alla MX2), e tre lunghezze sui francesi, con Maxime Renaux e Valin rispettivamente in quinta e quattordicesima posizione.

CON I FRATELLI Lawrence in pista, la manche finale è stata quasi una sfilata per gli australiani: holeshot di Shimoda davanti a Lucas Coenen e Hunter Lawrence, che in poche curve è andato in testa mentre il fratello Jett, scattato quarto, è caduto e si è rialzato quattordicesimo. Ripartito, ha rimontato fino alla terza posizione!

A lottare per il podio sono rimasti i team di Belgio, Stati Uniti e Francia, ma la caduta di Lucas Coenen al settimo giro ha tagliato fuori dai giochi i belgi. Con il secondo posto, Tomac ha regalato il secondo gradino del podio assoluto agli USA (con lo scarto del ritiro di Hampshire in Gara 3). Risultato da non denigrare per gli americani, che si erano trovati costretti a sostituire Haiden Deegan e Sexton, infortunati dopo la convocazione. Terzo posto, a pari punti con gli statunitensi, per la Francia, che ha visto svanire il secondo posto nel finale di manche per il sorpasso di Isak Gifting su Renaux. I transalpini, primi d'Europa, sono tornati sul podio dopo il quinto posto di Matterley Basin. Quarto il giovanissimo Belgio, rallentato dalle cadute dei fratelli Coenen, velocissimi ma troppo fallaci. La Slovenia ha ottenuto

uno storico quinto posto grazie alle ottime prestazioni di Gajser e Pancar. Gli azzurri sono rimasti fuori dalla Top 5 per un solo punto: il miglior piazzamento di classe (non di manche assoluta) è stato di Adamo, quarto nella MX2. Bene Bonacorsi, ottavo nella Open, ma nella manche finale un po' a corto di energie. Cairoli, decimo in MXGP, è stato costretto a impegnative rimonte con una mano dolorante. Con l'Olanda (che non ha chiamato Jeffrey Herlings) tagliata fuori dalla lotta per un piazzamento nella classifica per Nazioni dall'infortunio in qualifica di Glenn Coldenhoff, De Wolf si è tolto la soddisfazione di aggiudicarsi la prima posizione nella classe MX2.

LE CLASSIFICHE

Gara 1: 1. Jett Lawrence (Aus), 2. Lucas Coenen (Bel), 3. Gajser (Slo), 4. Tomac (Usa), 5. Febvre (Fra); 12. Adamo (Ita); 25. Cairoli (Ita).

Gara 2: 1. Hunter Lawrence (Aus), 2. Shimoda (Gia), 3. Pancar (Slo), 4. Everts (Bel), 5. Renaux (Fra), 6. Bonacorsi (Ita); 12. Adamo.

Gara 3: 1. Hunter Lawrence, 2. Tomac, 3. Jett Lawrence, 4. Gajser, 5. Febvre; 13. Cairoli; 15. Bonacorsi.

Assoluta: 1. Australia (J. Lawrence, H. Lawrence, Webster) 19, 2. Usa (Tomac, Hampshire, Cooper) 33, 3. Francia (Febvre, Renaux, Valin) 33, 4. Belgio (L. Coenen, S. Coenen, Everts) 43, 5. Slovenia (Gajser, Pancar, Peklaj) 57, 6. Italia (Cairoli, Adamo, Bonacorsi) 58, 7. Svezia (Gifting, Ostlund, Gerhardsson) 84, 8. Svizzera (Guillod, Seewer, Greutmann) 86, 9. Lettonia (Jonass, J. Reisulis, K. Reisulis) 88, 10. Spagna 9 (Fernandez, Farres, Garcia).

LE PAGELLE



9

HUNTER LAWRENCE

Qui siamo ai massimi livelli planetari: quando si incontrano i tre mondi, cioè Europa, Americhe e Australia e si riesce a vincere tutto c'è soltanto da applaudire.

8

TIM GAJSER

Trascina la Slovenia al quinto posto, miglior risultato di sempre al "Nazioni". Anche Jan Pancar fa un gran weekend, per il giovane Peklaj una bella esperienza.

8

LUCAS COENEN

Il più grande (fisicamente) dei gemelli belgi è davvero uno spettacolo unico: perfetto nella guida e velocissimo, a diciotto anni fa davvero paura!

8

ANTONIO CAIROLI

Abbiamo un pilota che ha fatto la storia del Motocross e che ha ancora la voglia di correre a 40 anni suonati, e il mondo ce lo invidia. Chapeau!

7

ELI TOMAC

Come Tony non è più giovanissimo (ha 32 anni) eppure riesce a essere il migliore di una squadra USA che non è più padrona del Motocross iridato.

5

SACHA COENEN

È il piccolo dei due gemelli Coenen e in sella è fantastico: grinta da vendere e coraggio da leone. Ma Sacha riesce troppo spesso a rovinare tutto.

HANNO DETTO



JETT LAWRENCE

«Era difficile spingere su questa pista così diversa, insidiosa... Ma abbiamo dato il massimo e quello che siamo riusciti a fare è unico! Per me è un anno veramente speciale! Grazie!»

KYLE WEBSTER

«Ho dato tutto quello che avevo e sono felice di aver vinto con questi ragazzi e tutto il gruppo: ognuno ha dato il massimo affinché diventasse possibile... Vincere ancora è stato incredibile»

HUNTER LAWRENCE

«Sono strafelice, non vedo l'ora di tornare in Australia e festeggiare con i nostri tifosi! Abbiamo fatto un grande "Nazioni" e questo ci rende ottimisti per il futuro. Back-to-back è fantastico!»



MX2, QUALIFICA A SACHA COENEN

NELLE LIBERE della MX2 Justin Cooper ha preceduto Kay De Wolf e Sacha Coenen, con Andrea Adamo settimo. Manche con holeshot di Simon Längenfelder che nel corso del primo giro è stato superato da Sacha Coenen, De Wolf e Cooper. Sfortunato Adamo costretto ad inseguire, coinvolto in una caduta dopo il via. Per i primi posti non è cambiato niente e il belga Coenen, difendendo da De Wolf, ha vinto la manche di qualifica. Cooper terzo, mentre Adamo ha rimontato bene al decimo posto. Quindi, Australia davanti a Germania e Belgio, settima l'Italia.



SABATO, HUNTER AL TOP NELLA OPEN

NEI TEMPI DELLA OPEN è stato Hunter Lawrence, fratello di Jett, a brillare su RJ Hampshire, Calvin Vlaanderen, Maxime Renaux e Liam Everts. 15° Andrea Bonacorsi che ha lavorato sull'assetto della sua Fantic. Nella qualifica, holeshot di Lawrence seguito da Valentin Guillod e dal nostro "Bona", poi Jo Shimoda, Everts e Vlaanderen. Il giapponese ha chiuso secondo dietro Lawrence e davanti a Vlaanderen e Hampshire. Everts quinto poi Bonacorsi, Renaux, Valentin Guillod e Pauls Jonass. Dei tre risultati c'è uno scarto e il via della domenica è stato: Australia, Olanda, Belgio, Germania, USA, Francia, Spagna e Italia ottava davanti a Slovenia e Giappone.

IRONMAN, DI NOME E DI FATTO

Il tracciato dell'Indiana ha ospitato la manifestazione: entrerà nel Mondiale?

FIM MXGP & MX2 WORLD CHAMPIONSHIP	
2026 PROVISIONAL CALENDAR	
1	MXGP TBA
2	MXGP ARGENTINA
3	MXGP ANDALUSIA (ESP)
4	MXGP SWITZERLAND
5	MXGP BARCELONA (ITA)
6	MXGP TIBET (ITA)
7	MXGP GREAT BRITAIN
8	MXGP FRANCE
9	LOUIS VUITTON MXGP IN GERMANY
10	MXGP LETVIA
11	MONSTER ENERGY FIM MOTOCROSS OF NATIONS
12	MXGP ITALY
13	MXGP PORTUGAL
14	MXGP TBA
15	MXGP CZECH REPUBLIC
16	MXGP DENMARK
17	MXGP SWEDEN
18	MXGP FINLAND
19	MXGP NETHERLANDS
20	MXGP TURKEY
21	MXGP CHINA
22	MXGP AUSTRALIA
23	MXGP JAPAN
24	MXGP SLOVENIA
25	MXGP JAPAN
26	MXGP JAPAN
27	MXGP JAPAN
28	MXGP JAPAN
29	MXGP JAPAN
30	MXGP JAPAN
31	MXGP JAPAN
32	MXGP JAPAN
33	MXGP JAPAN
34	MXGP JAPAN
35	MXGP JAPAN
36	MXGP JAPAN
37	MXGP JAPAN
38	MXGP JAPAN
39	MXGP JAPAN
40	MXGP JAPAN
41	MXGP JAPAN
42	MXGP JAPAN
43	MXGP JAPAN
44	MXGP JAPAN
45	MXGP JAPAN
46	MXGP JAPAN
47	MXGP JAPAN
48	MXGP JAPAN
49	MXGP JAPAN
50	MXGP JAPAN

L'IRONMAN RACEWAY, tracciato a pochi chilometri da Crawfordsville, nella Contea di Montgomery nello Stato di Indiana, ha ospitato per la prima volta il Motocross delle Nazioni e l'impianto ne è uscito a pieni voti. Tracciato dal fondo medio-duro con alcuni tratti più morbidi e qualcuno fangoso, si è dimostrato selettivo e spettacolare, certo non una sorpresa considerando l'alto livello delle piste statunitensi che abitualmente ospitano il National. Entrata ora a far parte delle piste iridate, potremmo ritrovare l'Ironman Raceway in una delle prossime stagioni.

IL BALLOTTAGGIO

È STATO il tradizionale ballottaggio del venerdì a sancire l'ordine dell'allineamento alle manche del sabato, che poi determinavano lo schieramento al cancelletto della domenica: Australia settima, per l'Italia decimo posto, la Francia quattordicesima e gli Stati Uniti addirittura trentacinquesimi.



MXGP, È IMMEDIATAMENTE JETT

NELLE LIBERE subito Jett Lawrence in testa, davanti a Tim Gajser, Lucas Coenen, Eli Tomac e Ruben Fernandez, Antonio Cairoli autore del decimo tempo. Nella qualifica



assolo di Lawrence che ha dominato gli undici giri su Ken Roczen, Romain Febvre, Fernandez e Gajser, che aveva sbagliato al terzo giro perdendo un paio di posizioni. Cairoli, partito a ridosso dei primi (nono), ha concluso ottavo reggendo agli attacchi di Tomac, nono Jeremy Seewer con l'altra Ducati. Rimonta di Lucas Coenen fino al sesto posto. Graduatoria provvisoria con Australia davanti Germania e Francia, ottava l'Italia.

...la Licenza Fuoristrada FMI si fa in 2 per Te!



Federazione Motociclistica Italiana
Viviamo insieme la nostra passione

#ViviamolaInsieme

LICENZA FUORISTRADA	Annuale	One Event
REGIONALE	€ 100,00	€ 40,00
NAZIONALE	€ 200,00	€ 80,00

Il Tesseramento FMI 2026 è già aperto!



Federazione
Motociclistica
Italiana

- **Licenza Fuoristrada Regionale:** consente l'attività a livello regionale, sia nella Regione di appartenenza del proprio Moto Club che in altre Regioni d'Italia.
- **Licenza Fuoristrada Nazionale:** permette l'attività a tutti i livelli, regionale e nazionale.
- **Licenza Fuoristrada Regionale One Event:** valida per un singolo evento a livello regionale, attivabile un numero illimitato di volte.
- **Licenza Fuoristrada Nazionale One Event:** valida per un singolo evento a livello nazionale, attivabile fino a due volte l'anno.

Tutte le info su federmoto.it

L'ORO SULLE ALPI

Trascinata dallo scatenato Höllbacher, che si aggiudica due delle tre manche, **l'Austria trionfa davanti alla Germania** dell'iridato Schmidt. L'Italia chiude in Top 5

di **Claudio Orlandani**



SI È CHIUSA

un'intensa edizione del "Nazioni" dedicato alle Supermoto, con i colori azzurri che hanno fatto di tutto per farsi valere fino all'ultima curva nel weekend che ha visto l'Austria vincitrice con il trio Lukas Höllbacher, Andreas Buschberger e Bernhard Hitzenger. Gli azzurri hanno conquistato il quinto posto con la Nazionale maggiore e il settimo con la formazione Junior. Con Fabrizio Bartolini, Luca D'Addato ed Elia Sammartin, nella prima delle tre finali la Nazionale azzurra ha dato battaglia su un tracciato tecnico e insidioso come quello ceco di Vysoke Myto. Gara 1 ha visto Marc-Reiner Schmidt (Germania) imporsi dopo un duello serrato con Milan Sitniansky (Rep. Ceca) e Steve Bonnal (Francia). Buona partenza per l'austriaco Hitzenger, poi superato dall'iridato in carica Schmidt. Per

l'Italia, Bartolini si è classificato sesto dopo una buona rimonta. Gara 2 ha visto l'austriaco Buschberger dominare la prima parte, poi è stato raggiunto e superato dal compagno Höllbacher. Protagonista anche Sammartin, in lotta per la vittoria prima di una caduta che lo ha relegato al nono posto. Bene invece D'Addato, che ha tagliato il traguardo quarto.

IN GARA 3, partenza fulminea di Sammartin, che ha condotto la corsa nei primi giri prima di cedere il passo a Höllbacher, dominatore anche di questa manche, davanti a Schmidt,



mentre Bonnal ha chiuso terzo. Grazie ai risultati complessivi, l'Austria si è aggiudicata il Trofeo Francesco Zerbi 2025, con la Germania seconda, quindi Repubblica Ceca, Francia e Italia. Nel S10NJ è stata la Francia Junior (Gabin Pernat, Raphael Payet, Adrien Sarda) a dominare, precedendo Germania e Repubblica Ceca. L'Italia ha chiuso settima con Mattia Rato (vincitore della seconda manche), Riccardo e Matteo Andreotti.

LE CLASSIFICHE

RACE 1 (Rider 1 + Rider 2): 1. Schmidt (Ger, TM) in 19'29"652, 2. Sitniansky (Cze, Honda) a 0"434, 3. Bonnal (Fra, TM) a 1"053, 4. Buschberger (Aut, Husqvarna) a 25"322, 5. Deitenbach (Ger, KTM) a 28"962, 6. Bartolini (Ita, Honda); 10. D'Addato (Ita, Fantic) a 46"051.

RACE 2 (Rider 2 + Rider 3): 1. Höllbacher Lukas (Aut, KTM) in 19'45"879, 2. Buschberger a 0"676, 3. Bidart (Fra, Honda) a 3"438, 4. D'Addato a 4"309, 5. Provaznik (Cze, TM) a 5"604; 9. Sammartin (Ita, Honda) a 29"973.

RACE 3 (Rider 1+Rider 3): 1. Höllbacher in 19'20"913, 2. Schmidt a 4"305, 3. Bonnal a 5"528, 4. Sammartin a 14"568, 5. Sitniansky a 15"185; 8. Bartolini a 41"834.

CLASSIFICA FINALE: 1. Austria 19, 2. Germania 20, 3. Repubblica Ceca 26, 4. Francia 31, 5. Italia 31.

CLASSIFICA FINALE JUNIOR: 1. Francia 19, 2. Germania 32, 3. Repubblica Ceca 34, 4. Olanda 62, 5. Svizzera 68; 7. Italia 79



Sopra, una delle partenze di Vysoke Myto, dove il trionfo nel "Nazioni" della Supermoto è andato all'Austria trascinata da Lukas Höllbacher, qui accanto.

DINASTIA DI SUCCESSO

Pietro Degiacomi vince il titolo assoluto e quello della B-250, il fratello Paolo si aggiudica l'alloro della C-300. Cerutti si conferma campione della G-1000

di Lorenzo Resta



L'EPILOGO del Campionato Italiano Motorally e Raid TT è andato in scena a Campobasso, che ha

ospitato per la prima volta il CIMR, il CIRT e il Rally GPX. Il Moto Club Molise Enduro, guidato da Michele Credico, ha brillato per efficienza con un team giovane e tanta passione. A progettare il percorso, in buona parte nel Parco Regionale del Matese superando i 1400 metri di quota, è stato l'ex pilota Marco Niro, che ha voluto fortemente l'evento nella sua terra.

Il Day 1 della seconda prova del CIRT è partito da Campobasso, con un percorso di 208 chilometri e 180 piloti al via. Nel primo settore Thomas Marini (Husqvarna) ha fatto

meglio di Jacopo Cerutti (Aprilia), a seguire Alessandro Botturi (Yamaha), Luigi Martellozzo (GASGAS) e Federico Salucci su Fantic 125. La seconda prova in linea ha visto Tommaso Montanari (Husqvarna) primo, davanti a Matteo Drusiani (Yamaha) e Cerutti, il quale ha dominato l'Assoluta confermando la sua abilità nella navigazione e vincendo davanti a Botturi e Martellozzo. Nella settima prova del CIMR, valido anche come seconda giornata del CIRT, con l'arrivo di altri 80 piloti per un totale di 270 concorrenti il percorso è stato di 215 km. A brillare è stato Mattia Capuzzo (KTM) che si è imposto nel primo settore davanti a Pietro Degiacomi (GASGAS) e Matteo Manenti (Fantic), con Leonardo Tonelli (Beta) e Antoine Méo (Ducati) subito dietro. Nel secondo settore è stato Pietro Degiacomi a vincere davanti a Capuzzo e Cerutti: a fine giornata la classifica ha visto Capuzzo davanti a

Degiacomi, Tonelli, Cerutti e Drusiani. Il terzo e ultimo giorno ha visto i piloti affrontare un percorso di 155 km: a dominare l'Assoluta è stato Pietro Degiacomi, che ha preceduto Capuzzo, Botturi, Tonelli e Cerutti.

PIETRO Degiacomi è campione italiano dell'Assoluta, oltre che della B-250, mentre il fratello Paolo (GASGAS) ha fatto sua la C-300. La D-450 è andata a Capuzzo. Simona Branz Verca (Yamaha) si è aggiudicata il titolo nella Femminile, Montanari, primo della E-600, si è preso il titolo italiano, la classe FX è andata ad Andrea Mancini (Beta), la G-1000 di giornata è andata a Botturi, vice campione dietro Cerutti, capace di confermarsi. La Marathon ha visto brillare Mauro Uslenghi (Honda) ma il titolo è andato a Edoardo Rolli (Husqvarna), Trofeo Veteran a Enzo Mattiuada (TM), Superveteran a Uslenghi. Il titolo Under 23 è andato a Pietro Degiacomi, che ha vinto il Raid TT del Molise e la RT1, con la RT2 a Capuzzo, la RT3 a Montanari, la RT4 ad Alessandro Montanucci (Beta) e la RT5 a Cerutti. Nella RT6 il migliore è stato Mancini, la classe RTF è andata a Brenz Verca. Stefano Migliavacca (Kove) è stato primo nella RTS e il neocampione italiano GPX è Luca Ghezzi (Yamaha).

Pietro Degiacomi, 20 anni, ha trionfato nella stagione del Motorally con la sua GASGAS 250.



AGGANCIO AL VERTICE

Corradetti si impone nella quinta e nella sesta prova a Terenzano, raggiungendo al comando del campionato Tonelli, terzo in entrambe le gare alle spalle anche di Bossetti, a sua volta in corsa per il titolo



Kevin Corradetti, 22 anni, si è imposto a Terenzano e ora comanda il campionato con Daniele Tonelli.

di Roberto Tomba



IL DETENTORE del titolo italiano, Kevin Corradetti, non ha lasciato un punto agli avversari nel doppio

appuntamento del campionato italiano di Flat Track ospitato dal Moto Club Olimpia di Terenzano. Dieci manche disputate e altrettanti successi per il talento marchigiano, che ha messo in mostra la consueta guida grintosa combinata alla velocità della sua Yamaha gestita dal Team Di Traverso. Grazie alla duplice vittoria in terra friulana, Corradetti ha agganciato in vetta alla classifica Daniele Tonelli, terzo in entrambe le prove, preceduto anche dal pilota del Team VFR Giacomo Bossetti in entrambe le occasioni.

Nella gara del sabato, Corradetti ha chiuso imbattuto le manche di qualifica con 27 punti, due più di Bossetti e Tonelli. Con loro in finale anche Michele Guerra, Angelo D'Oria e Christian Poli. Il tedesco Marius Kircher, unico straniero al via e reduce dall'11° posto nel Mondiale, ha vinto la batteria di Last Chance conquistando la finale assieme ad Alex Dalla Valle.

CORRADETTI ha trionfato davanti a Bossetti e Tonelli, stesso risultato di Gara 6, nella quale D'Oria ha soffiato il quarto posto a Guerra, invertendo le posizioni al traguardo rispetto alla quinta prova stagionale.

Con due gare ancora da disputare, a Ravenna e Lonigo, la lotta per il titolo italiano è quantomai aperta, con Corradetti e Tonelli favoriti per il successo finale, ma con Bossetti, a sette punti dai due leader della classifica generale, in agguato.

CLASSIFICA

1. Kevin Corradetti e Daniele Tonelli 132, 3. Giacomo Bossetti 125, 4. Michele Guerra 90, 5. Angelo D'Oria 68, 6. Daniele Tuzi 59, 7. Christian Poli 56, 8. Alex Samuel Dalla Valle 54, 9. Vittorio Emanuele Marzotto 39, 10. Giulio Bonavita 33

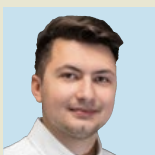


TROPPO FACILE

Sanders si conferma imbattuto e conquista il titolo con una gara d'anticipo

Schareina e Benavides sul podio

di Alessandro Di Moro – Foto Edoardo Bauer



QUANDO si parla di Dakar e di Rally Raid in generale, si pensa a una disciplina imprevedibile, ricca di

insidie dettate da meteo e navigazione, persino dal terreno, e ovviamente dalla lunghezza di gare in grado di mettere a dura prova sia i piloti che i mezzi. Un'imprevedibilità che tuttavia nel Mondiale 2025 non c'è mai stata per quel che riguarda la prima posizione, al punto che dopo il BP Ultimate Rally Raid, andato in scena tra Portogallo e Spagna, Daniel Sanders si è assicurato il titolo iridato della classe regina RallyGP con un round d'anticipo, dopo aver vinto tutti gli eventi fin qui disputati.

L'australiano, pilota ufficiale KTM, era infatti salito sul gradino più alto del podio già alla Dakar, per poi ripetersi all'Abu Dhabi Desert Challenge e al Safari Rally, successi a cui si è aggiunto il primato nella Penisola iberica con annesso trionfo mondiale.

Un dominio assoluto, visto che "Chuck" ha vinto oltre il 50% delle

prove speciali della stagione in sella alla 450 Rally. «Diventare campione del Mondo è il sogno che ogni pilota ha fin da bambino ed è incredibile che ora per me sia divenuto realtà – ha detto Sanders – soprattutto considerando la stagione stellare vissuta con la squadra in una disciplina così imprevedibile. È stato tutto perfetto, ma non voglio fermarmi e cercherò di chiudere al meglio anche l'ultimo round».

SANDERS dà quindi appuntamento a metà ottobre in Marocco, dove si deciderà la lotta per il secondo posto nel Mondiale: Luciano Benavides, Tosha Schareina e Ricky Brabec sono racchiusi nell'arco di appena quattro punti dopo che lo spagnolo di casa Honda ha chiuso al secondo posto in Portogallo davanti ai diretti rivali.



Poco da festeggiare invece per Ross Branch, campione uscente ritiratosi per una caduta: nell'ultimo round il pilota del Botswana cercherà di salutare al meglio il numero 1 sulla sua Hero prima di lasciarlo a Sanders per la prossima Dakar.

Lo squadrone KTM potrebbe infine conquistare anche il titolo Rally2, poiché Edgar Canet guida la classifica grazie alla vittoria di categoria nell'Ultimate Rally. **M3**

LE CLASSIFICHE

VINCITORI DI TAPPA

Prologo: Sanders

Tappa 1: Sanders

Tappa 2: Sanders

Tappa 3: Schareina

Tappa 4: Sanders

Tappa 5: Benavides

CLASSIFICA FINALE

- 1) Daniel Sanders (Aus, KTM) in 12h39'39"
- 2) Tosha Schareina (Spa, Honda) a 3'40"
- 3) Luciano Benavides (Arg, KTM) a 12'41"
- 4) Ricky Brabec (Usa, Honda) a 14'34"
- 5) Edgar Canet (Spa, KTM) a 21'57"

IN CAMPIONATO

- 1) Daniel Sanders 113
- 2) Luciano Benavides 69
- 3) Tosha Schareina 66
- 4) Ricky Brabec 66
- 5) Adrien Van Beveren 48

In alto, la festa della KTM per il titolo di Daniel Sanders (4), mentre Luciano Benavides (77) è secondo nel Mondiale. Qui accanto, Tosha Schareina.

Portogallo



FIORI D'ARANCIO IN CASA MOTOSPRINT

Sabato 4 ottobre, presso la Chiesa Madre di San Giorgio Martire a Oriolo, in Calabria, il nostro giornalista William Toscani e la bella e dolce Valeria si sono uniti in matrimonio. Al termine della celebrazione, i freschi sposi sono saliti in sella Yamaha R1 di "Tosky", per un saluto agli ospiti in perfetto stile "racing sportivo". Un abbraccio a entrambi da tutta la redazione di Motosprint!



OLIMPIADI INVERNALI BAGNAIA TEDOFORO

Pecco Bagnaia sarà tra i tedofori delle Olimpiadi invernali di Milano-Cortina 2026. Il tre volte campione del Mondo è stato scelto come simbolo di coraggio, determinazione e velocità per accompagnare la Fiamma Olimpica nel suo viaggio di 63 giorni e 60 città. La torcia arriverà il 6 febbraio 2026 allo stadio di San Siro.



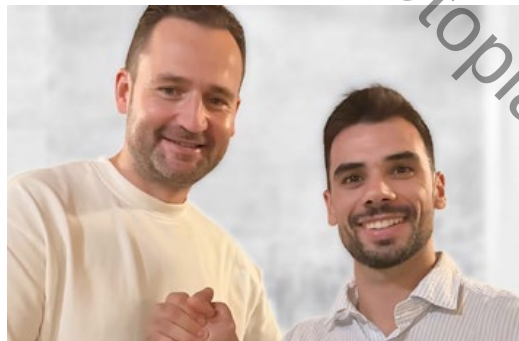
CORSI FEDERALI A VALLELUNGA E OTTOBIANO

Scattano i Training Camp federali, a Vallelunga il 13 ottobre e a Ottobiano il 27 ottobre: due lunedì dedicati ai giovani che vogliono avvicinarsi al motociclismo. L'iniziativa nel progetto "Dalla Scuola alla Pista" promosso da Sport e Salute, offrirà la possibilità di provare le Ohvale 160, 190 e GP7 con istruttori e materiale forniti dalla FMI.

Oliveira, il salto è ufficiale

Il portoghese avrà la BMW di Razgatlioglu ma potrebbe anche collaborare con l'Aprilia in MotoGP

È UFFICIALE, Miguel Oliveira cambia paddock: dal 2026 correrà in Superbike con la BMW, affiancando Danilo Petrucci nel team ufficiale della Casa di Monaco. Dopo sette anni in MotoGP con cinque vittorie e sette podi, il portoghese (che "scambierà" la moto con Toprak Razgatlioglu, diretto in Yamaha-Pramac) ha deciso di intraprendere una nuova sfida nelle derivate di serie. «Entrare a far parte della famiglia BMW nel WorldSBK rappresenta uno step avvincente, vedo tantissimo potenziale e un progetto ambizioso e competitivo. Non vedo l'ora di iniziare questo nuovo capitolo». Oliveira, vice campione del Mondo in Moto3 nel 2015 e in Moto2 nel 2018, non esclude però un impegno in MotoGP nel ruolo di tester Aprilia: «C'è ancora una piccola opportunità, non è un'idea del tutto tramontata». Nel frattempo la Honda ha annunciato la lineup Superbike del 2026, con Somkiat Chantra e Jake Dixon.



MXGP, NEL CALENDARIO C'È ANCHE MONTEVARCHI

ANNUNCIATO il calendario provvisorio del mondiale Motocross 2026, che conterà 20 round e sarà seguito il 4 ottobre, a Ernée in Francia, dal Motocross delle Nazioni. La stagione scatterà il 22 febbraio in una sede ancora da definire, seguita dall'Argentina e dal debutto di Almonte, in Andalusia, il 22 marzo. Poi Frauenfeld, Riola Sardo, Pietramurata e Gran Bretagna, prima del tritico con Francia, Germania e Lettonia. In estate si correrà a Montevarchi, Agueda, Loket, Lommel, Uddevalla e Arnhem, poi Turchia, Cina e Australia. Il Mondiale femminile WMX prevede sei tappe da Gran Bretagna a Darwin, mentre l'europeo EMX si articolerà su 12 round.



MOTOAMERICA: BEAUBIER CAMPIONE

Cameron Beaubier ha conquistato il titolo MotoAmerica Superbike al New Jersey Motorsports Park, firmando il sesto trionfo della sua carriera. Il californiano della BMW Tytlers Cycle Racing ha ribaltato un campionato che sembrava già scritto a favore di Bobby Fong,

arrivato all'ultimo weekend con tredici punti di margine. Dopo il secondo posto in Gara 2 dietro a Josh Herrin, Beaubier ha approfittato della caduta di Fong nell'ultima manche per prendersi vittoria e titolo, al termine di una stagione ricca di duelli e colpi di scena. Sul podio anche Sean Dylan Kelly e Hayden Gillim, Herrin quarto, Jake Gagne quinto.

RACING SHOP

STYLMARTIN

LA SNEAKER PER I PIÙ ESIGENTI

SECTOR è la sneaker che unisce leggerezza, traspirabilità e design. La calzatura presenta una tomaia in microfibra forata altamente traspirante di color bianco effetto "usurato". Integra protezioni interne in PU su entrambi i lati in zona malleoli e paracambio in pelle,

oltre che inserti reflex laterali e posteriori. I lacci sono disponibili in bianco muffato o

giallo fluo. Taglie: da 36 a 47. Prezzo 169 Euro.
www.stylmartin.it.



NOS HELMETS

UN JET COMPATTO E MODERNO

NOS HELMETS presenta NS-1 nella versione Freedom White Matt, il jet compatto con dettagli dell'imbottitura interna cuciti a mano. Il cinturino micrometrico, il sunvisor integrato e la calotta leggera completano il look. La calotta esterna, disponibile in due misure, è realizzata in HRPolymer, mentre quella interna, in EPS a due densità differenziate, comprende tre misure. Gli interni sono realizzati in Dry-Fresh, rimovibili e lavabili, mentre il sunvisor dispone di filtro ottico ad alta capacità oscurante (95%UV). Prezzo speciale: 139 Euro.

www.nos-helmets.com



GIVI

TOP CASE DALLE GRANDI CAPACITÀ



GIVI PROPONE la nuova valigia da 58 litri di capacità, in alluminio anodizzato con aggancio Monokey. Realizzata totalmente in alluminio, questa top case presenta nuovi angolari superiori e inferiori, dotati di asole, che eliminano e integrano i passacringhia rendendo più forte l'attacco alle maniglie tubolari. Resistente agli urti e alle sollecitazioni tipici dei viaggi off-road, può sostenere fino a 10 kg di carico e ospitare fino a caschi modulari. Il nuovo sistema di rotazione del coperchio frizionabile, Adjustable Resistance Hing System (ARHS), consente di regolare a piacimento la velocità di chiusura evitando inconvenienti durante le soste in pendenza. Per poter essere utilizzata, deve essere configurata con la serratura Smart Security Lock da acquistare separatamente. Prezzo 539 Euro.

www.givi.it

SBK IN TV

ESTORIL

SKYSPORTMOTOGRAPH
NOW

VENERDÌ 10 OTTOBRE

11.30: Superbike FP1
14.50: Supersport Superpole
15.55: Superbike FP2
17.00: Supersport 300 Superpole

SABATO 11 OTTOBRE

11.55: Superbike Superpole
13.30: Supersport Gara 1
14.45: Superbike Gara 1
16.10: Supersport 300 Gara 1

DOMENICA 12 OTTOBRE

11.45: Superbike Superpole Race
13.30: Supersport Gara 2
14.45: Superbike Gara 2
16.10: Supersport 300 Gara 2

TV8

SABATO 11 OTTOBRE

14.45: Superbike Gara 1

DOMENICA 12 OTTOBRE

13.45: differita SBK Superpole Race
14.45: Superbike Gara 2





A DIFFERENZA di quanto accade nei motori a due tempi, in quelli a quattro le fasi del ciclo di

funzionamento sono nettamente separate tra loro. Soltanto per un periodo relativamente modesto, ovvero per un arco abbastanza contenuto (70° - 110°), cioè durante l'incrocio, due di esse si sovrappongono, in una misura peraltro contenuta. Tanto la valvola di aspirazione (che si sta aprendo) quanto quella di scarico (che sta terminando di chiudersi) sono infatti parzialmente aperte.

Teoricamente l'incrocio non dovrebbe neanche esistere: le fasi dovrebbero infatti coincidere, in quanto a durata e a disposizione angolare, con le corse del pistone da un punto morto all'altro.

Gli anticipi di apertura e i ritardi di chiusura delle valvole sono però indispensabili, per motivi sia meccanici che fluidodinamici. Le valvole non possono aprirsi e richiudersi istantaneamente perché ciò comporterebbe accelerazioni infinite (con il sollevamento fino all'alzata massima che ha luogo in un tempo zero, come pure il ritorno in sede!) e quindi sollecitazioni che nessun materiale sarebbe in grado di sopportare. Non dimentichiamo qui che una forza è uguale a una massa per una accelerazione (secondo principio della dinamica). Gli anticipi e i ritardi, inoltre, sono indispensabili anche per poter sfruttare vantaggiosamente l'inerzia dei gas ai fini del riempimento del cilindro e per ridurre le perdite per pompaggio. A causa loro le fasi di aspirazione e di scarico sono notevolmente più lunghe delle relative corse, ciascuna delle quali si svolge in 180° . Nei moderni motori di alte prestazioni tanto l'aspirazione quanto lo scarico hanno

IL PESO DEL RAPPORTO DI COMPRESSIONE

La relazione tra il massimo e il minimo volume a disposizione dei gas influenza (anche) la temperatura di combustione



Come gli altri motori delle odierne sportive, quello della Yamaha R1 non è tanto diverso, per soluzioni e schemi costruttivi, rispetto ai propulsori delle MotoGP. Soltanto i cilindri sono in linea e non a V e le molle delle valvole sono meccaniche e non pneumatiche.

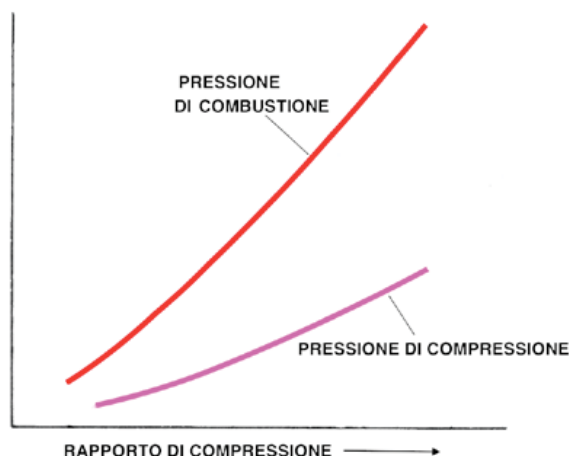
durate dell'ordine di 250° - 320° .

ANALOGAMENTE le altre due fasi, ovvero quella di compressione e di espansione, sono più corte, ossia durano meno di 180° . La prima, perché la valvola di aspirazione si chiude un bel po' dopo il PMI, quando il pistone ha già percorso un tratto considerevole della corsa di compressione, e la seconda perché la valvola di scarico si apre con notevole anticipo rispetto al PMI, quando i gas

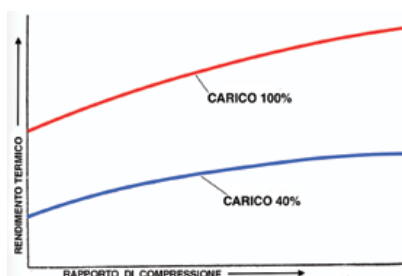
non hanno smesso di espandersi e all'interno del cilindro vi è ancora una certa pressione. Si potrebbe pensare che ciò sia svantaggioso ai fini delle prestazioni ma in effetti non è così, anzi è proprio il contrario.

Gli anticipi e i ritardi, che sommati ai 180° della corsa indicano la durata delle fasi di aspirazione e di scarico, costituiscono la fasatura di distribuzione, che spesso viene rappresentata graficamente dall'apposito diagramma circolare.

Al crescere del rapporto di compressione la pressione nel cilindro aumenta. L'incremento di quella di combustione, che nei motori di alte prestazioni arriva a superare i 90 bar, è maggiore rispetto a quella di compressione, come mostra questo grafico.



In seguito alla compressione aumenta la temperatura della carica, che durante la corsa prima riceve calore dalle pareti del cilindro e poi lo cede a esse. La superficie di scambio termico però diminuisce progressivamente.



Il grafico testimonia che il rendimento termico aumenta al crescere del rapporto di compressione e consente di apprezzare la forte riduzione di quest'ultimo, che si ha diminuendo il carico, ovvero parzializzando l'aspirazione.



La forma delle camere di combustione ha grande importanza ai fini delle prestazioni.

In certi casi per migliorarla è stato leggermente ridotto il rapporto di compressione e le prestazioni del motore sono progredite.

In una moto sportiva a quattro cilindri in linea di larga diffusione l'aspirazione ha una durata di 320° e il ritardo di chiusura della valvola rispetto al PMI è di 82°. Questo vuol dire che, in base a considerazioni puramente geometriche, nel motore in questione la fase di compressione ha una durata di 98°. La corsa del pistone dura 180° ma quella utile si riduce quindi quasi alla metà! Eppure le prestazioni sono molto elevate, a dimostrazione di un ottimo riempimento del cilindro (il rendi-

mento volumetrico è addirittura superiore al 100%, almeno in un certo arco di regimi). Questo straordinario risultato non si potrebbe ottenere se non si sfruttassero a fondo i fenomeni inerziali e le onde di pressione che viaggiano nei condotti. Nei motori di potenza specifica più elevata, allorché la valvola di aspirazione termina la sua chiusura, la pressione dei gas nel cilindro può essere persino superiore a 1,5 bar! Si ottiene così un'autentica sovralimentazione dinamica, che consente di garantire nelle MotoGP rendimenti volumetrici dell'ordine del 120% o addirittura leggermente maggiori.

LA COMPRESSIONE determina un forte riscaldamento della miscela aria-benzina presente nel cilindro. Tra essa e le pareti metalliche ha luogo un vigoroso scambio termico in entrambi i sensi. Qui occorre osservare che l'estensione delle superfici esposte ai gas si riduce man mano che il pistone si avvicina al PMS. Durante la corsa, inoltre, varia notevolmente la temperatura dei gas. In una prima fase sono le pareti del cilindro a cedere calore alla carica mentre nella seconda avviene il contrario dato che i gas diventano più caldi della canna (ma attraverso una superficie che si riduce progressivamente). Ai fini dello scambio termico conta anche il tempo durante il quale esso avviene. È per questo che nei motori molto veloci le perdite di calore sono minori. L'entità del riscaldamento comunque è fondamentalmente determinata dalla compressione che essa subisce. Entra quindi in gioco un parametro assolutamente vitale: il rapporto di compressione. Come ovvio ci si riferisce sempre a quello geometrico statico, di facile calcolo. Si tratta infatti del rapporto tra il massimo volume a disposizione dei gas (che si ha quando il pistone è al PMI) e quello minimo (pistone al PMS). Maggiore è il rapporto di compressione, più elevata sarà la temperatura di fine compressione. La cosa è di grande importanza perché influenza la temperatura massima di combustione. Lo stesso avviene per la pressione. Al termine della compressione nei motori di alte prestazioni la carica raggiunge una temperatura dell'ordine di 400–550° C

Questa testa sezionata di un motore BMW di Formula 1 dei primi anni Duemila mostra chiaramente lo stato dell'arte di allora, che è poi lo stesso di oggi. Spiccano i bilancieri a dito e le molle pneumatiche per il richiamo delle valvole.



e una pressione di 20–25 bar.

AL CRESCERE del rapporto di compressione aumenta la densità dell'aria, cosa vantaggiosa ai fini della rapidità della combustione. La camera di combustione diventa più compatta (quindi è minore il percorso che deve compiere il fronte di fiamma) e diminuisce la quantità di gas residui. Pure la temperatura dei gas che escono dal cilindro è minore, dato che è maggiore l'espansione che essi subiscono prima che la valvola di scarico si apra. Per quanto riguarda l'influenza sulle prestazioni, dovrebbero essere sufficienti i due esempi che seguono. Portando il rapporto di compressione da 6 a 8 il rendimento termico cresce attorno al 12%. Portandolo da 8 a 9 si può ottenere un incremento di potenza che a seconda dei casi va dal 3,5 al 5,5%. 

LETTERA DELLA SETTIMANA

STORIA E SEGRETI DELLE MOLLE PNEUMATICHE

LE SCRIVO per avere informazioni sulle molle pneumatiche utilizzate per richiamare le valvole nei motori da corsa, dove consentono di ottenere regimi più elevati di quelli che si raggiungono con le molle di serie.

Fabrizio Trevisan

LE MOLLE pneumatiche impiegate per il richiamo delle valvole nei motori da competizione (ai massimi livelli, ovvero da GP) sono realizzate con uno schema base semplice, ma hanno un considerevole contenuto tecnologico. In altre parole, sono tutt'altro che facili da produrre e, soprattutto, da mettere a punto. Questo spiega perché per mettere in pratica l'idea base originale sia stato necessario diverso tempo. Il brevetto delle molle pneumatiche per le valvole risale infatti ai primi anni Ottanta, quando già molle di questo tipo venivano impiegate (raramente, per la verità) in alcuni grossi e lenti motori navali. Il primo impiego in gara, da parte della Renault di Formula 1, si ebbe soltanto nel 1986. Lo schema di una tipica molla pneumatica prevede un elemento fisso di forma cilindrica, rigidamente vincolato alla testa, entro il quale scorre con ridottissimo gioco un elemento mobile discoidale. Quest'ultimo è una sorta di pistone, costituito da uno scodellino fissato allo stelo della valvola dai soliti semiconi. La tenuta tra i due componenti è ottenuta per mezzo di un anello in gomma sintetica resistente alle alte temperature. L'elemento elastico è costituito dal gas contenuto all'interno della molla. In genere si impiega l'azoto che, come noto, è inerte. Poiché i trafilamenti sono inevitabili, anche se assai ridotti, la molla è in comunicazione con un circuito pneumatico a bassa pressione a sua volta collegato da un regolatore di pressione a una bomboletta, nella quale l'azoto è a circa 150 bar. Completano il circuito due sensori di pressione e una valvola limitatrice. Occorre tenere presente che oltre ai trafilamenti del gas (che fanno diminuire la pressione) ci possono essere quelli di olio (che entra e, diminuendo il volume utile, la fa aumentare). Per il collegamento della molla al circuito in entrambe le direzioni, ossia in entrata e in uscita, in passato si usavano semplici valvole unidirezionali del tipo a sfera e molla, ma in seguito si è passati a piccoli orifizi calibrati, con geometria e dimensioni accuratamente studiate. La pressione nella molla è dell'ordine di 7–10 bar quando la valvola è in chiusura e può superare i 90 bar alla massima alzata.

FORSE NON TUTTI SANNO CHE ...

Un'importante Casa ha smesso di produrre moto per concentrarsi sulla fabbricazione di pistoni.

Per lungo tempo i principali motori da corsa italiani impiegavano eccellenti pistoni stampati prodotti dalla Borgo, azienda torinese con stabilimento ad Alpignano. Negli anni Cinquanta spesso sulle riviste apparivano come inserzioni pubblicitarie i telegrammi di ringraziamento delle varie Case automobilistiche e motociclistiche alla Borgo dopo importanti vittorie. L'azienda iniziò l'attività nel 1906 come costruttrice di moto, imponendosi all'attenzione generale per l'ottima qualità e l'e-

levato livello tecnico dei suoi modelli, dotati di motori progettati e costruiti internamente. La Borgo, che svolse un'intensa attività agonistica con diversi importanti risultati, già nel 1911 iniziò a impiegare pistoni in lega di alluminio. Nel 1920 realizzò una bicilindrica a V di 45° che nella versione da corsa, impostasi nel campionato italiano del 1923, aveva teste a quattro valvole. Nel 1926 la Borgo cessò la produzione di moto per concentrarsi su quella dei pistoni, già famosi e successivamente impiegati in misura sempre maggiore dalle nostre Case. La loro produzione è terminata a fine anni Ottanta.

IL NUOVO NUMERO TI ASPETTA IN EDICOLA!



IN QUESTO NUMERO

SUZUKI GSX-8TT:

LA PROVA CON RILEVAMENTI

APRILIA TUONO V4 FACTORY 1100:

IL TEST IN PISTA

VOGE VALICO 900 DSX:

ENDURO STRADALE GRINTOSA

ZONTES ZT703-F:

LA TRE CILINDRI TECNOLOGICA

UNA VIKTORIA INVIDIATA

L'impresa della danese Coopersen nello Speedway non ha creato soltanto euforia



DALLE MIE PARTI, quando qualcuno nutre una certa invidia nei confronti di qualcun altro, si usa un modo di dire: «Ti stringono le scarpe».

Bene, è la prima cosa che ho pensato leggendo i tantissimi commenti di fronte alla Vittoria di una ragazzina in una batteria di una serie accostata al mondiale Speedway. Si tratta di Viktoria Coopersen, uno "scricciolino" di 11 anni che ha fatto la storia per essere diventata la prima ragazza a vincere una manche a questi livelli, nel corso del weekend danese di Vojens, chiusura della SpeedwayGP che ha laureato campione della classe regina Bartosz Zmarzlik.

Viktoria ha gareggiato come riserva nella categoria propedeutica SGP4 ed è stata chiamata a correre la tappa di casa per sostituire uno dei titolari. Ed ecco la sorpresa: ha battuto tutti i suoi colleghi maschi e anche con un certo vantaggio. La sorpresa, per qualcuno possiamo dire anche lo shock, è stata enorme, ed è così che alla fine della quinta manche, accanto ai complimenti, qualcuno ha storto la bocca. «Ha vinto? Facile, è più leggera di un ragazzo e inoltre ha il baricentro più basso, i ragazzi saranno anche aggressivi, ma lei ha un vantaggio di tipo meccanico». E ancora: «Prima e ultima gara che vince, dovrebbe comprarsi un pony».

Brutti commenti, d'altronde i "leoni da tastiera" non possono fare a meno di esprimersi. A sorprendere, però, sono stati i media, poiché si è trattato di un fatto di rilievo, e guardando il video è emerso chiaramente il grande talento di questa ragazzina.

Il sito ufficiale dell'evento ha dedicato a Viktoria una riga in un comunicato stampa in cui si leggevano i risultati delle varie categorie con relative dichiarazioni dei piloti: «Anche la giovane promessa danese Viktoria Coopersen ha scritto la storia, diventando la prima donna in assoluto a vincere una batteria in un evento del campionato mondiale di Speedway». Tutto qui. Poco, in fondo, per un risultato rilevante visto che si parla di una prima storica, per quanto in una classe propedeutica.

Per fortuna in tanti hanno speso anche belle parole su di lei (il post ha ottenuto quasi 600 commenti): «Non ha mai smesso di dare gas neppure in curva, cosa che invece hanno fatto gli altri piloti!». «Sarà anche una ragazza, ma di certo in sella ha gli attributi!». E poi: «Vederla correre è stato uno spettacolo, ci ha fatto divertire tanto». Con estrema gentilezza il papà di Viktoria ha messo un "grazie" ai commenti positivi. Ha invece ignorato gli altri: perché si sa, essere dei fuoriclasse è anche questo. Brava Viktoria, ad maiora!

E F F E T T O S E R R A



BEST GAME **STAR**.SPORT

IL SITO CHE INSEGUE LO SPORT

@magazineUtopia



BEGAMESTAR.SPORT è il sito per tutti gli appassionati di sport. Un mondo in continuo aggiornamento con le ultime novità, dati, statistiche, le news sulla serie A e B, il calcio estero e le coppe. BEGAMESTAR.SPORT, ti aspetta online.



LA VETTA PIÙ DURA

In Friuli Venezia-Giulia, a spasso nel tempo attraverso borghi dalla storia secolare fino alla conquista del mitico Zoncolan: paesaggi da sogno e curve da antologia



IL CAMPIONATO

europeo di Enduro si prepara per un finale in grande stile l'11 e 12 ottobre

a Grado. Il consiglio? Fermarsi un giorno in più e regalarsi una splendida esperienza su due ruote a caccia di vette ed emozioni uniche.

Dalla nota località balneare, lembo estremo a est del golfo della Laguna di Feniglia, toccata Aquileia – con le preziose testimonianze di epoca romana – si punta dritti a Valvasone per

ritrovarsi, come a bordo di una formidabile macchina del tempo, in pieno Medioevo. Lungo gli argini del Tagliamento, in provincia di Pordenone, in questo borgo il tempo sembra essersi fermato: davvero particolare è l'atmosfera che si respira tra le graziose calli, le piazze, le antiche dimore munite di portici e decori, le chiese e l'imponente maniero. Il castello è il fulcro verso cui tutto converge. Costruito nella seconda metà del '200 per volere di Corrado di Valvason, nel corso dei secoli ha subito parecchie modifiche: oggi è un

suntuoso palazzo rinascimentale. Al suo interno, colpisce il piccolo teatro di fine '700, affrescato con putti e scene mitologiche. Imperdibile è poi il Duomo, edificato per custodire la reliquia della Sacra Tovaglia conservata al suo interno, dove spicca uno splendido organo monumentale, unico esempio esistente in Italia dell'arte organaria veneziana del '500. Tra gli edifici religiosi, spiccano anche l'ex Chiesa di San Giacomo, tra le cui mura sono stati ritrovati affreschi e il basamento dell'antico altare e la Chiesa dei Santi Pietro, Paolo e Sant'Antonio Abate con pregevoli affreschi. Il Chiostro e Convento dei Servi di Maria è l'ultima tappa prima di iniziare il nostro itinerario con nel mirino una delle cime mitologiche dell'arco alpino.

Si punta a nord verso Sequals (il paese del leggendario Primo Carnera, a cui è



LUNGHEZZA:
330 km
ORE DI GUIDA:
circa 6



dedicato anche un piccolo museo) bordeggiando il fiume Meduna. Raggiunto il Lago di Redona, incastonato come uno smeraldo nell'imponente scenario delle Dolomiti Friulane, la SR552 inizia pian piano a raggomitolarsi dando vita a una vorticosa spirale di tornanti che culmina con l'arrivo al Passo Rest (poco più di 1000 metri). Si prosegue in picchiata, piegando di gusto nel fitto del bosco, fino a raggiungere il fiume Tagliamento e la frazione di Priuso. Da qui si avanza in direzione Ampezzo e a questo punto, addominali contratti: si

balla! La SP73 che si arrampica verso il Lago di Sauris è un distillato puro di piacere motociclistico. Nato negli Anni '50, dallo sbarramento del torrente Lumiei, quello di Sauris è stato considerato per anni il bacino con la diga più alta d'Italia: 136 metri di altezza. Uno specchio d'acqua stretto tra i monti della Carnia che affascina al primo sguardo da qualunque lato lo si raggiunga. Superato il lago, dopo una sosta rigenerante alla Malga Casera Razzo, arriva finalmente il momento di

Dal mare di Grado alla montagna dello Zoncolan, passando attraverso borghi e paesaggi suggestivi, laghi, curve affascinanti e tanta storia.



concedersi un "piatto" motociclistico da *grand gourmet*: l'attacco al monte Zoncolan, che i friulani non a caso chiamano il Kaiser. Una delle scalate più temute di sempre dai ciclisti per le sue pendenze, che riserva belle emozioni anche in moto. Passata Ovaro, le salite si fanno subito importanti dalla vicina frazione di Liariis, dove un severo "Lasciate ogni speranza, o voi che entrate" lungo la strada toglie ogni dubbio su cosa attende chi si avventura oltre "la porta dell'inferno". Ovviamente, il monito è per chi pedala. In sella alle nostre moto, ci si gode il tragitto (e il gran divertimento di guida) tra prati, boschi,

tornanti e suggestivi tunnel. Toccata i 1750 metri del Passo, si scende in picchiata verso il caratteristico borgo di Sutrio, piccola perla della Carnia nella Valle del But. Una cittadina da sempre conosciuta per l'abilità dei suoi artigiani nella lavorazione del legno, con un'atmosfera unica che aleggia tra le stradine e i palazzi del centro. Da Sutrio inizia la "discesa" che, toccata Tolmezzo (con la famosa Basilica di Santa Caterina e la caratteristica Torre Picotta), raggiunge il Lago di Cavazzo, sorvola il Tagliamento e dopo aver toccato Udine giunge nuovamente a Grado, per la conclusione del giro.

LA MOTO DELL'ITINERARIO



BMW R 1300 GS

Era il 1980, quando la prima G/S arrivava sul mercato. La moto totale! Un inno ai viaggi e all'avventura "polverosa", la cui leggenda sopravvive ancora oggi nell'attuale produzione con la R 1300 GS. A caratterizzare l'avantreno dell'ultima evoluzione, la firma luminosa a X sul "becco", simbolo di avventure ed esplorazioni *all terrain*. Rispetto al passato, la GS è molto più snella, *slim*, con meno spigoli e un look più moderno. A spingerla c'è un inesauribile bicilindrico boxer 1300 di 145 CV, mentre il resto della componentistica, così come l'elettronica, è un concentrato di raffinatezza ed efficacia ai massimi livelli. Alla guida – esattamente come i modelli che l'hanno preceduta – la senti subito tua. A cambiare rispetto al passato, però, sono i contorni: ora tutto è più delineato, a fuoco, rigoroso. Più proteso alla sportività. L'evoluzione, sul fronte della ciclistica, è notevole. In particolare l'avantreno, che trasmette un feeling e una comunicatività assolutamente inediti, sia su strada che in Fuoristrada. Tra le curve – persino su quelle strettissime che salgono verso lo Zoncolan – si muove agile e rigorosa, sempre in armonia con le intenzioni del pilota. Il motore? Forte e vigoroso, regala emozioni. Il prezzo parte da 21.500 Euro.

MOTO SPRINT

www.motosprint.it

Direttore responsabile
FEDERICO PORROZZI
f.porrozzi@contieditore.it

Redazione
MIRCO MELLONI
m.melloni@motosprint.it

Segreteria di redazione
segreteria@contieditore.it

Collaborano
MIRKO COLOMBI (motogp), **GIANMARIA ROSATI** (sbk), **ALESSANDRO DI MORO**, **MATHIAS CANTARINI**, **SERENA ZUNINO**, **GIOVANNI CORTINOVIS**, **ROBERTA BOGI PAGNINI**, **MARCO PEZZONI**, **JEFFREY ZANI**, **FRANCESCO ALLEVATO**, **DIEGO D'ANDREA** (prodotto e turismo), **ALESSANDRO CODOGNESI** (prodotto), **MARCO CHILA**, **MASSIMO CLARKE** (tecnica), **STEFANO TAGLIONI**, **LORENZO RESTA** (cross), **DARIO AGRATI** (enduro), **ROBERTO TOMBA** (speedway), **CLAUDIO ORLANDANI** (supermoto), **CHRISTIAN VALERI** (trial), **EDOARDO BAUER** (rally), **GIORGIO SERRA** (vignettista).

Servizi fotografici
GORINI, **GP AGENCY**, **TAGLIONI**, **AGRATI**, **VALERI**, **FRATERNALI**, **AP LAPRESSE**, **DPPI**, **GETTY IMAGES**.

Progetto grafico
STUDIO AKIMUDI

Corriere dello Sport

Editore: Corriere dello Sport Srl
Piazza Indipendenza 11/B - 00185 - Roma
Telefono: 0649921 - Fax: 064992690

Motosprint
Registrazione n. 13/2024 del 29.1.2024
presso il Tribunale di Roma

Abbonamenti
Direct Channel S.p.A. Via Mondadori, 1 - 20054 Milano.
Sito acquisto abbonamenti:
store.contieditore.it
Telefono: **06 4992 334** - da lunedì a venerdì ore 9-18
e-mail: abbonamenticartacei@contieditore.it

Prezzi abbonamenti:
Italia annuale **80,00 €** Estero annuale **80,00 €** più
spese di Spedizione: Zona 1 **78,00€**; Resto del Mondo
130,00€

Copie Arretrate disponibili dal 2021 in poi, al prezzo di copertina del numero richiesto più spese di spedizione con corriere espresso.
e-mail: arretrati@contieditore.it Telefono: **06 4992 347**

Stampa
Poligrafici il Borgo S.r.l. - via del Litografo, 6
40138 - Bologna - telefono 051-6034001
Distributore per l'Italia e l'estero
Press-Di Distribuzione Stampa e Multimedia S.r.l.
20090 Segrate

Concessionaria esclusiva per la pubblicità Italia ed estero
SPORT NETWORK S.r.l.
www.sportnetwork.it
Uffici Milano: via Messina 38 -
20154 - Milano - telefono 02-349621 - fax 02-349.6450
Uffici Roma e sede legale: Piazza Indipendenza 11/b -
00185 - Roma - telefono 06-492461 - fax 06-49246401

Banche dati di uso redazionale
In conformità alle disposizioni contenute nell'art. 85 del Regolamento UE 2016/679, nell'allegato A.1 del D.lgs 196 del 30 giugno 2003, nonché nell'art. 2, comma 2, del "Codice Deontologico relativo al trattamento dei dati personali nell'esercizio dell'attività giornalistica ai sensi dell'art. 139 del D.lgs 196 del 30 giugno 2003", il Corriere dello Sport S.r.l. rende noto che presso la sede esistono banche dati di uso redazionale. Ai fini dell'esercizio dei diritti di cui al Capo III del Regolamento UE 2016/679, agli artt. 7 e ss. del D.lgs. 196 del 30 giugno 2003, le persone interessate potranno rivolgersi a: Corriere dello Sport S.r.l. - Piazza Indipendenza 11/b - 00185 - Roma. Telefono 06-492461 - fax 06-49246401. Responsabile del trattamento dati (Regolamento UE 2016/679, D.lgs 196 del 30 giugno 2003): Federico Porrozz. Articoli, foto e disegni, anche se non pubblicati, non si restituiscono. Testi, fotografie e disegni: riproduzione anche parziale vietata. Tutti gli articoli contenuti in Motosprint sono da intendersi a riproduzione riservata ai sensi dell'Art. 7 R.D. 18 maggio 1942 n.1369.

PERIODICO ASSOCIATO
ALLA FIEF FEDERAZIONE
ITALIANA EDITORI GIORNALI

ACCERTAMENTI
DIFFUSIONE STAMPA
Certificato ADS n. 8990 del 06/04/2022



Sport



SOLO NOTIZIE
CHE LASCIANO IL SEGNO

SCOPRI IL NUOVO SITO **CPLAYNEWS.IT** E TROVERAI TANTE NOVITÀ,
DATI, STATISTICHE E MOLTO ALTRO ANCORA, SU TUTTO IL MONDO DELLO SPORT.

NOVE O SETTE? MEGLIO NON SCEGLIERE

Liberty Media ha generato polemiche sul conteggio dei titoli di Marquez. E a Motegi i numeri sono spariti



MORE than a number, più di un semplice numero. È il titolo del video confezionato dal-

la Dorna per celebrare l'ennesimo Mondiale di Marc Marquez. Mentre scorrono le immagini sullo schermo, la voce narrante spiega: «Una vita intera, marchiata da un numero. Quante pole position? Quante vittorie? Quanto vali quando riduci tutto a un numero? Ma un numero non può raccontare un'intera storia. Dietro un numero c'è più di un titolo, c'è più della paura, più del sacrificio, più di un cuore che non si arrende mai. Dietro un numero c'è più di un ritorno. Se loro vogliono sapere cosa davvero significa un numero, dirò loro cosa c'è dietro». Ho volutamente utilizzato il termine "ennesimo", visto che gli organizzatori non sono entrati nel ginepraio di polemiche

che loro stessi avevano alimentato nei giorni precedenti, quando era emersa l'intenzione di Liberty Media di mettere in primo piano soltanto i Mondiali vinti nella classe regina. Lo si è visto anche nell'infografica pubblicata mentre il ducalista rientrava al parco chiuso: otto titoli Giacomo Agostini, sette Valentino Rossi e Marc Marquez, cinque Mick Doohan. Lo stesso Marc, intervistato alla vigilia del GP Giappone da DAZN Spagna, rispondeva: «Festeggerò il settimo o il nono titolo? Ci sono cose che non dipendono da noi piloti: non è nelle nostre mani. Dopo quello che ho passato, sarà un titolo molto speciale. L'importante è continuare, che siano sette o nove i titoli».

Non si può non rimarcare l'anomalia di tale scelta, specialmente in un'epoca in cui l'inserimento delle cifre negli slogan utilizzati dagli sportivi dopo trionfi multipli si

sprecavano: quando la Juventus vinse il nono scudetto di fila utilizzò "Stron9er" con il 9 al posto della G mentre a maggio il Napoli, per celebrare il quarto tricolore, si servì di "Ag4in" con il 4 invece della A.

Per Marc, dopo la vittoria dell'ottavo Mondiale, nel 2019, la Dorna co-

nì una grafica con le biglie numerate del biliardo americano, spesso erroneamente chiamato "carambola". A bordo pista Marc fu invitato a impugnare la stecca per spedire in buca la palla nera numero otto e venne utilizzato il claim "8ball". A esso ha fatto riferimento a Motegi il post del Team HRC, di cui Marc fu bandiera: «Qualche volta la palla numero 8 non è la fine del gioco. Congratulazioni da parte dell'intera Honda HRC a Marc Marquez e al suo team. È stato un viaggio di migliaia di miglia e siamo felicissimi di rivederti sul tetto del Mondo con il nono titolo mondiale». E lo stesso Marc, prima della premiazione, ha posato per i fotografi esibendo le nove dita. Dopo il suo settimo alloro, invece, fu preparato un finto videogioco, ispirato ad Hang-On, in cui la controparte digitale raggiunge Level 7. L'anno prima ancora fu scelto un dado gigante con il numero sei e l'hashtag #Big6. Per il quinto titolo furono coniate le magliette "Give me 5" e una mano aperta.

Anche Valentino Rossi celebrò diversi Mondiali con riferimenti numerici: per il settimo tolse dalla naftalina Biancaneve e i sette nani, ciascuno dei quali con una pettorina con l'annata vincente mentre per il successivo indossò la t-shirt con la scritta "Scusate il ritardo", un orologio puntato sulle otto e la vidimazione del notaio Ottavio Ottaviani. Scenette divertenti che catturavano l'attenzione anche di chi le moto le segue saltuariamente, complici le cifre. A tutto ciò Liberty Media ha rinunciato, consapevole che qualunque valore avesse indicato si sarebbe infilata in un vicolo cieco: meglio non scegliere nulla, salvando capra e cavoli. C'è più di un semplice numero.



THAT'S AMORE



6 - 9 NOVEMBRE 2025. MILANO RHO-FIERA.
EICMA.IT

Con il patrocinio di



In collaborazione con



Nuovo
X-ADV

 **HONDA**

@magazineUtopia

6 YEARS
WARRANTY
POWER TO DREAM FOR GENERATION 3


Pro Honda

Il tuo lato selvaggio

X-ADV Special Edition è una voce fuori dal coro, una scelta di stile audace e distintiva. L'esclusiva colorazione 'Matte Goldfinch Yellow' e la grafica big logo sottolineano il suo animo avventuroso. L'unico vero SUV a due ruote sfoggia uno sguardo ancora più accattivante, grazie al nuovo gruppo ottico a LED con indicatori di direzione integrati nelle luci DRL. Prestazioni e dotazione sono ancora il riferimento, con motore bicilindrico di 750 cc da 58,6 CV, sospensioni a lunga escursione, ruote a raggi tangenziali, pinze radiali, Cruise Control, parabrezza regolabile, nuovo cruscotto TFT connesso, e con l'incredibile cambio a doppia frizione DCT ulteriormente perfezionato.

Nuovo X-ADV. Pronto a scoprire il tuo lato selvaggio?

#ThePowerOfDreams



Disponibile anche in tre colorazioni standard.