

ENDURANCE
CANEPA IRIDATO

MAGLIA AZZURRA
NON SOLO
MX OF NATIONS

TEST
YAMAHA XSR 900
KTM CROSS 2018

INTERVISTA
LUIGI FAVARATO

MITIKA KIARA!

QUINTO MONDIALE
VINTO ALL'ULTIMO GIRO!
NESSUNA MAI COME LEI



ELF CIV
ECCO I CAMPIONI
ITALIANI DELLA
VELOCITÀ 2017

#91

Guidare una Formula 1.

#TheSwiftList
100 cose da fare con Swift.



Way of Life!



NEW SWIFT

Quante cose vorresti fare almeno una volta nella vita? Falle con **Swift!** La lista di desideri che puoi esaudire è infinita. **Motore Boosterjet Turbo Hybrid da 112 CV, fari Full Led con abbaglianti automatici, cerchi in lega da 16" BiColor, display multimediale touch da 7", Dab+, navigatore 3D, connettività smartphone, sistemi "attentofrena", "guidadritto", "restasveglio".** Fatti sorprendere ogni giorno in mille modi diversi. Adesso che lo sai, cosa c'è nella tua #TheSwiftList?

Seguici sui social e su suzuki.it

Numero Verde
800-452625

3 PLUS
SUZUKI

MOTUL

Consumo ciclo combinato max 5,0 l/100km. Emissioni CO₂ max 114 g/km.

HYBRID
GENERATION



MAGLIA AZZURRA E TANTE NOVITÀ

Dopo Cairoli anche **Kiara Fontanesi** ci ha regalato la gioia di un altro titolo mondiale, il suo quinto. La giovane parmense è ormai unica nel Motocross femminile ed è per noi un grande motivo di orgoglio e ammirazione. Voglio anche ricordare **Andrea Verona** iridato fra i giovani dell'Enduro e **Niccolò Canepa**, primo italiano a conquistare il Mondiale Endurance di Velocità, una specialità difficile dove il genovese è finalmente riuscito a far emergere il suo talento. **Davvero complimenti!** Ma questo è stato anche il mese della **Maglia Azzurra**. Un lungo periodo denso di emozioni e di trasferte che non hanno premiato appieno l'impegno dei nostri ragazzi, ma sono ugualmente soddisfatto. Non solo per i risultati che comunque ci hanno visto sul podio con il terzo posto nella Supermoto, **Medaglia di Argento** con gli junior alla Sei Giorni di Enduro, **Medaglia d'Oro** con i Moto Club (con Monni, Facchetti e Macoritto) e ancora terzi nel Motocross Junior. Soddisfatto, dicevo, soprattutto per l'impegno e lo spirito di squadra che ho visto e toccato con mano fra i ragazzi che di solito sono avversari nei vari campionati. Dalle dure e polverose speciali di Brive La Gaillarde (teatro della Sei Giorni) fino al fango pesante di Matterley Basin (dove si è svolto il Motocross delle Nazioni), sono stato a stretto contatto con i nostri atleti ed i loro CT. Li ho seguiti, mi sono infangato con loro (del resto sono ancora un pilota...), ma soprattutto, nel mio ruolo di Presidente FMI, tenevo a rappresentare tutto il nostro Paese che sempre attorno alla **Maglia Azzurra** si raccoglie e si esalta. È vero, siamo stati anche sfortunati, ma le buone notizie arrivano dai tanti giovani che stanno crescendo: **Lesiardo, Adamo, Facchetti, Gandola, Copetti, Cavallo, Soreca, Verona** e molti altri sono il segno evidente di un ricambio generazionale che sta arrivando nel fuoristrada. È il lavoro che sta dando i suoi frutti come già è avvenuto nella Velocità. Più che promesse, questi ragazzi ormai sono realtà e credo che continuando il nostro paziente lavoro di formazione, avremo presto soddisfazioni. Un **grazie** quindi a tutti: da Cairoli al più giovane perché davvero **si sono sentiti il cuore e l'orgoglio** che ci avete messo.

Ma non ci siamo dedicati solo allo Sport. Le novità promesse sono già realtà e proprio su questo numero troverete diversi annunci importanti. Per prima cosa la **rivoluzione delle Licenze** con un nuovo sistema che ottimizza, semplifica e razionalizza l'assegnazione delle licenze agonistiche. Un cambiamento epocale che abbiamo fatto con grande attenzione cercando di equilibrare il sistema e rendere il meccanismo più semplice, immediato e soprattutto più comprensibile dal punto di vista burocratico. Magari qualcuno storcerà il naso, ma sono convinto che tutto il nostro ambiente ne ricaverà dei grandi benefici. Poi abbiamo introdotto la **Tessera Digitale**. Ovvero la possibilità di avere la **tessera FMI anche su smartphone**. Un segnale che dimostra come la FMI voglia stare al passo con i tempi e andare incontro all'utenza più giovane. Dopo una prima sperimentazione siamo pronti e questo servizio può essere richiesto già da adesso dai tesserati con un'operazione di semplice registrazione. Non ultimo per importanza è l'arrivo del **Ranking nel Motocross**. Dopo il successo nell'Enduro adesso anche nel Motocross italiano dal 2018 si correrà secondo un criterio di merito ed anche questo è un segnale forte per rendere la nostra FMI più moderna. Prossimamente partiremo poi anche con il nuovo sito federmoto.it. Troverete tutto nelle pagine seguenti e nella classica Guida FMI che sarà disponibile a breve sul sito. No, non mi sono certo "dimenticato" del tema che a tutti sta a cuore: le modifiche al Codice della Strada che minacciano il fuoristrada. Continuiamo a lavorare su questa proposta che verrà discussa nei prossimi giorni. Ho fiducia nel lavoro fatto e mi permetto un cauto ottimismo. A breve sapremo se i nostri sforzi e le nostre strategie di dialogo daranno i frutti che tutto l'ambiente si aspetta.



GIOVANNI COPIOLI
Presidente Federazione Motociclistica Italiana

SOMMARIO



- 1 **EDITORIALE**
10 **COVER STORY**
CACCIA A
MARQUEZ

14 **MONDIALE MXF**
LA "MANITA" DI KIARA

18 **ENDURANCE**
CANEPA IRIDATO

20 **SPORT**
CAMPIONATI EUROPEI
MOTOCROSS
NEW GENERATION

30 **SPORT**
QUESTO È L'ELF-CIV!

40 **FOCUS**
CO.RE
FRIULI VENEZIA GIULIA

44 **TURISMO**
ADVENTOURING
L'HAT SI FA IN 3

48 **EPOCA**
IL **VINTAGE** NELL'ERA
DI INTERNET

50 **MERCATO**
UFO PLAST
INTERVISTA A
VITO CONSOLONI

56 **TEST**
KTM SX MY 2018

58 **TEST**
YAMAHA XSR 900 ABS

62 **SHOPPING**



MOTITALIA

Presidente FMI
GIOVANNI COPIOLI

Direttore Responsabile
GIULIO GORI

Editore **Federazione
Motociclistica Italiana**
Ufficio Comunicazione
Viale Tiziano 70 - 00196 Roma
Tel. 06 32488601
Fax 06 32488640
Email: media@federmoto.it

Redazione:

Francesco Dragonetti

Simone Schiavetti

Test: **Marco Comellini**

Hanno collaborato: **Massimo
Clarke, Marco Masetti, Pasquale
Parisi, Ugo Passerini**

Foto: **Archivio FMI, Comellini,
Lazzari, Milagro, Studio Zac,
Taglioni.**

Progetto grafico, impaginazione:

Marco Bertulu

Copertina: **Foto Taglioni**

Rivista cartacea

Registrazione del tribunale
di Roma n. 33/213
del 18.02.2013

Rivista telematica

Registrazione del tribunale
di Roma n. 36/213
del 18.02.2013

Stampa

Winner Italia s.r.l.
Strada Campolimpido, 1
00019 Tivoli Roma

Pubblicità FMI

Ufficio Marketing
tel. 06 32488503 - Fax 06 32488600
Email: pubblicita@federmoto.it

Motitalia in forma cartacea è
inviato a tutti i Moto Club, case
costruttrici- accessori e Istituzioni

ANNO 70 n. 9



CHASER-X

La costante ricerca di una Protezione Superiore

Arai ha creato il primo casco per motociclisti in Giappone e continua a realizzare, a mano, caschi da più di 60 anni.

Da sempre l'unico obiettivo della famiglia Arai è quello di migliorare costantemente il livello di protezione di ogni singolo casco prodotto.

Arai Chaser-X incarna questa filosofia; grazie al suo impareggiabile comfort ed all'efficiente ventilazione, rappresenta la scelta perfetta per il segmento Sport-Touring; anche dopo ore di utilizzo. Il meglio o niente.



BUILDING
HELMETS
SINCE 1950

67
YEARS OF
EXCELLENCE



Smaller, Smoother & Stronger Shell
R75
SHAPE



BERSTORES.COM / BERRACING.IT
DISTRIBUTORE UFFICIALE IN ITALIA,
SPAGNA, ANDORRA E PORTOGALLO



SPONSOR UFFICIALE
CAMPIONATO
ITALIANO VELOCITÀ 2017





Il decreto legislativo n. 111/2017 "Disciplina dell'istituto del cinque per mille dell'imposta sul reddito delle persone fisiche a norma dell'articolo 9 comma 1 lettera c) e d) della legge 6 giugno 2016 n. 106", completa i provvedimenti di attuazione della legge delega di riforma del terzo settore, l. 106/2016, dei quali abbiamo dato notizia nei precedenti contributi, riordinando l'istituto del 5 per mille dell'Irpef ed intervenendo, principalmente, sulle disposizioni relative alla rendicontazione e trasparenza circa la destinazione dei proventi derivanti dall'ammissione al beneficio.

Il meccanismo del "5 x 1000", che era stato introdotto in via sperimentale per l'esercizio finanziario 2006, è stato confermato di anno in anno fino all'esercizio finanziario 2014 ed è stato reso definitivo a partire dal 2015 affermandosi nel tempo come fonte di finanziamento di assoluto rilievo per molte organizzazioni non profit e soprattutto per molte realtà sportive dilettantistiche che, attraverso la promozione di questa facoltà tra i propri associati e simpatizzanti, sono negli anni riusciti a ottenere importanti somme a sostegno della propria attività.

Il testo del decreto di riforma conferma le tipologie di destinatari del contributo ormai consolidate, tra le quali troviamo "le associazioni sportive dilettantistiche riconosciute a fini sportivi dal Coni e che svolgono una rilevante attività di interesse sociale", e alle categorie già previste affianca gli Enti del Terzo Settore iscritti nel Registro Unico Nazionale istituito con la riforma del Terzo Settore e disciplinato dal nuovo Codice.

Viene, dunque, confermata nuovamente l'esclusione dal beneficio per le società di capitali sportive dilettantistiche e per le cooperative sportive e il nuovo decreto demanda a un provvedimento ad hoc che dovrà essere adottato dal Presidente del Consiglio dei Ministri entro 120 giorni dall'entrata in vigore della nuova discipli-

5 PER MILLE: LA NUOVA DISCIPLINA E LA RIFORMA DEL TERZO SETTORE

na, che avrà il compito di definire:

- le modalità di accreditamento e i termini (che sono state da ultimo rivisti per effetto del D.P.C.M. 7 luglio 2016);
- le modalità e i termini per la pubblicazione e l'aggiornamento dell'elenco permanente degli iscritti al beneficio e dei nuovi ammessi annualmente;
- i criteri di riparto e le modalità e i termini di pagamento del contributo ai beneficiari.

Il decreto attuativo, infatti, dovrà disciplinare elementi fondamentali per l'operatività del beneficio tra cui le modalità per il pagamento del contributo e i termini entro i quali i beneficiari devono comunicare alle amministrazioni erogatrici i dati necessari per il pagamento delle somme assegnate al fine di consentirne l'erogazione entro il termine di chiusura del secondo esercizio finanziario successivo a quello di impegno.

L'inadempimento comporterà la perdita del diritto a percepire il contributo per l'esercizio di riferimento.

Al fine di accelerare le procedure di erogazione si è, poi, disposto che non si tenga conto delle eventuali dichiarazioni integrative e tardive presentate dai contribuenti in quanto rappresentano comunque una quota trascurabile rispetto a quelle ordinariamente presentate e lo stesso Decreto dovrà stabilire le regole necessarie a definire le eventuali maggiori o minori assegnazioni dei contributi derivanti dalle dichiarazioni inviate oltre i termini.

Il provvedimento in commento, inoltre, stabilisce il divieto, per i beneficiari, di utilizzare le somme ricevute per coprire le spese di pubblicità sostenute per campagne di sensibilizzazione sulla destinazione della quota del 5 per mille stesso

e demanda al provvedimento attuativo il compito di definire i criteri di riparto della quota del 5 per mille, stabilendo l'importo minimo erogabile a ciascun ente delle somme risultanti sulla base delle scelte effettuate dai contribuenti e le modalità di riparto delle scelte non espresse dai contribuenti.

Con l'articolo 8 vengono, infine, introdotti obblighi di pubblicità delle risorse erogate, attraverso un sistema improntato alla trasparenza, con la previsione delle conseguenze sanzionatorie per il mancato rispetto degli obblighi di pubblicità.

Si mantiene, in ogni caso, l'obbligo di predisporre il rendiconto delle somme ricevute con modalità che dovranno, però, essere definite.

In linea generale si osserva, a questo proposito, che è previsto un obbligo duplice più oneroso rispetto a quanto fino ad oggi richiesto dalla normativa: in primo luogo, infatti, i beneficiari dovranno redigere il rendiconto, entro un anno dalla ricezione delle somme e trasmetterlo, senza che ci sia più una soglia minima per questo adempimento, entro i successivi 30 giorni all'amministrazione erogatrice insieme alla relazione illustrativa, che descriva la destinazione e l'utilizzo del contributo percepito, secondo canoni di trasparenza, chiarezza e specificità.

In secondo luogo, i beneficiari del contributo dovranno pubblicare, sul proprio sito web, gli importi percepiti e il relativo rendiconto, dandone comunicazione all'amministrazione erogatrice.

Rimangono, dunque, in attesa di leggere il contenuto del decreto attuativo che avrà contenuti regolamentari di fondamentale importanza per la piena operatività della riforma del beneficio in esame.



TOTAL
COMMITTED TO BETTER ENERGY



BETC - Photo credit: DPPPI.



LA PERFORMANCE È UNA RICHIESTA

La richiesta di performance non ha limiti. Prima, durante o dopo la gara, è un'ossessione che esige di non lasciare niente al caso. È per questo che il team Estrella Galicia 0,0 Marc VDS continua a scegliere Total come partner tecnico per il Campionato del Mondo di Moto2. I piloti danno ancora una volta fiducia a TOTAL HI-PERF, l'olio motore sviluppato per le moto, che garantisce una protezione completa ed assicura le migliori performance.

Testato sulla pista, disponibile per tutti.

www.lubricants.total.com

www.totalerg.it

Energizing performance. Every day



NEWS

EICMA 2017 DA RECORD!

La **75° Esposizione Internazionale Ciclo e Motociclo** scende in pista e già registra numeri da capogiro. Un +17% della superficie occupata, un maggior numero di espositori (+19%). Un Salone sempre più internazionale che offre una vetrina importante per i brand stranieri che sono voluti entrare a far parte della grande famiglia EICMA (+58%) per presentare le loro novità targate 2018. Il mondo delle due ruote si è dato appuntamento dal **7 al 12 novembre** (il 7 e l'8 sono giornate dedicate a operatori e stampa) a Milano. Mai come questo anno EICMA rappresenta il punto di riferimento mondiale per addetti ai lavori, appassionati o semplici curiosi del settore motociclistico. Con tutte le più importanti novità del 2018.

Immane il **MotoLive**, l'area esterna di EICMA che offrirà racing, eccitazione e intrattenimento grazie alla presenza di prestigiose gare come le finali del **Challenge Yamaha 2017**, discipline **MX e Enduro** e competizioni **International SuperEnduro, International Quad Cross, International Flat Track**. Completano il programma la **National Supermoto** e altre sorprese come le acrobazie dei Riders del **Freestyle Motocross** che, grazie al **Team DaBoot**, offrirà uno spettacolo imperdibile assieme alle performance dello **Show Action Group**. Infine, ci saranno anche le aree per Test Ride e Riding School, quelle dedicate ai Kids e uno spazio riservato allo Stunt Riding. **Radio DeeJay** è confermata la radio ufficiale dell'evento.

L'edizione di EICMA 2017 si arricchisce di un nuovo spazio dedicato al vintage e alle moto "speciali": nasce **East EICMA Motorcycle**. Il Salone rompe gli schemi e crea una cornice dai sapori di un tempo negli spazi dell'Est Market, un'ex fabbrica metalmeccanica risalente alla Seconda Guerra Mondiale (a Lambrate in via Ventura 14), che dal 9 al 12 novembre avrà un'area interamente dedicata al mondo vintage su due ruote.

E poi le aree tematiche proposte negli anni da EICMA:

E-BIKE

Per il secondo anno consecutivo EICMA dedica un ampio spazio al mondo della bici elettrica: l'E-Bike.

I dati confermano il trend e la crescita di interesse nel mondo elettrico. Nell'edizione 2017 l'area E-Bike ospiterà un tracciato esterno di circa 1000 metri, costituito non solo da rettilinei, ma anche da una rampa con una pendenza media dell'8%. Ciò consentirà di far testare i mezzi e di far apprezzare a 360° i benefici della pedalata assistita.

START UP & INNOVATION

Anche quest'anno si riconferma l'Area Start Up & Innovation dove sarà possibile offrire visibilità a tutti coloro che sono appena entrati nel mondo delle due ruote.



ESPOSIZIONE
INTERNAZIONALE
CICLO E MOTOCICLO



TURISMO

Torna a EICMA 2017 l'area dedicata al turismo su due ruote. Un settore in continua crescita, basti pensare che in Europa nell'anno appena passato, il turismo su due ruote ha generato un giro di affari superiore ai 44 miliardi di euro.

SICUREZZA

Si rinnova l'impegno di EICMA e Confindustria ANCMa in ambito di sicurezza stradale, una vera e propria vetrina volta a illustrare lo stato dell'arte delle infrastrutture italiane e l'avanguardia dei prodotti di aziende leader che operano sul mercato delle due ruote.

TEMPORARY BIKERS SHOP

Giunge alla sua quarta edizione il Temporary Bikers Shop, lo spazio commerciale interamente dedicato al motociclista; un'occasione unica per entrare in contatto diretto con un pubblico numeroso e appassionato.

INFO UTILI

Tutti gli aggiornamenti sul sito www.eicma.it

ORARI

Pubblico

Giovedì 9 novembre / dalle 9.30 alle 18.30

Venerdì 10 novembre / dalle 9.30 alle 22.00

Sabato 11 novembre / dalle 9.30 alle 18.30

Domenica 12 novembre / dalle 9.30 alle 18.30

Operatori

Martedì 7 novembre / dalle 12.00 alle 18.30

Mercoledì 8 novembre / dalle 9.00 alle 18.30

BIGLIETTI

Ingresso Intero € **21,00** alle casse.

Operatore Italiano: € **15,00**

Tesserati FMI: 14 Euro (solo dal 9 al 12) previa presentazione di Tessera FMI in corso di validità e documento di identità alle casse. Ogni tesserato può acquistare un solo biglietto

Bambini da 0 a 8 anni: Gratis (solo alle casse e con dichiarazione di responsabilità dell'accompagnatore)

Bambini da 9 a 13 anni: € **12,00** (solo alle casse)

Ragazzi dai 14 a 17 anni: € **15,00** (solo alle casse)

Over 65: € **12,00** (solo alle casse)

Gruppi: € **14,00** (scuole, associazioni motociclistiche, motoclub. Min. 20 pax Max. 70 pax solo alle casse)

Serale: € **12,00** (solo venerdì 10 dalle 18 in poi)

Donna: gratis (solo alle casse, **solo venerdì**).



Guarda il video



LA FMI ADOTTA LA TESSERA DIGITALE

Già pensata nello scorso anno, è stata rilasciata da qualche mese in versione di Test con alcuni Moto Club la **"Tessera Digitale" FMI**: la risposta federale alla **dematerializzazione**. Questi **Moto Club** hanno fatto da **tester** per la messa a punto dell'applicazione prima di metterla a disposizione di tutti i tesserati. Avuta la certezza che l'applicazione funziona la FMI, oltre a dotare i nuovi tesserati di questa nuova declinazione del concetto di tessera, ha deciso di rendere **immediatamente fruibile** questo innovativo concetto anche a chi ha ormai una tessera fisica dando l'opportunità di sostituire il "plasticino" con una immagine dello stesso impressa su **smartphone**. L'uso, poi, aiuterà a far decidere il tesserato se questa sarà la modalità giusta per acquisire la tessera nel prossimo 2018: un piccolo contributo della Federazione e dei tesserati per evitare di produrre materiali che una volta non più utilizzati inquinano l'ambiente. **Tutti i tesserati** quindi potranno ottenere la **tessera digitale collegandosi all'indirizzo: MyFMI.federmoto.it**, dove, inserendo il Codice Fiscale ed il numero della tessera fisica, verranno identificati e dopo una rapida e semplice procedura di registrazione, otterranno le credenziali con le quali accedere alla prima vera area **funzionale riservata al singolo tesserato (un'assoluta novità)**. A quel punto il tesserato potrà gestire i propri dati, anzi diciamo che avrà l'obbligo di verificarli e validarli in modo da consolidare il canale di comunicazione **con la Federazione, ed il Moto Club, di cui fa parte**. Questo sarà il primo passo verso la fornitura di servizi all'utenza, un portale che in futuro sarà popolato con la storia della permanenza del tesserato in Federazione e delle sue attività. Ma vogliamo creare un po' di suspense... **intanto registratevi!**



ARRIVA IL BANDO 2017 PER ALLIEVI COMMISSARI SPORTIVI FMI

Il **Comitato Esecutivo del Gruppo Commissari di Gara FMI** ha bandito per l'anno 2017 un **Corso per Allievi Commissari Sportivi**. Il Corso è aperto ai residenti di diverse regioni quali **Piemonte, Liguria, Lombardia, Emilia Romagna, Marche, Toscana e Lazio**. La domanda di iscrizione dovrà essere trasmessa entro il 31 Dicembre 2017 alla FMI (Federazione Motociclistica Italiana, Gruppo Commissari di Gara, Viale Tiziano 70 - 00196 Roma), mentre

i moduli di iscrizione sono scaricabili dal sito **www.federmoto.it**. Ulteriori info potranno essere richieste alla **Segreteria del Gruppo Commissari di Gara (telefono 06 32488325/231/288/511 - fax 06 32488310 - e-mail: commissari@federmoto.it)** o consultabili sempre sul sito federale. Per essere ammessi al Corso, i richiedenti dovranno superare un test di ammissione che verrà effettuato a **marzo 2018**. Una volta superata la prova di ammissione, il Corso sarà strutturato in lezioni teoriche e pratiche in affiancamento a Commissari Tutor in servizio a manifestazioni motociclistiche. Per scaricare il bando, i moduli e per tutte consultare i requisiti di ammissione visitate il sito federmoto.it

MAICO: GRAZIE A PAOLO TORTA C'È UN MUSEO!

Un Museo dedicato alle Moto Maico. Un luogo dove è possibile ammirare le moto dei piloti ufficiali Maico: Adolf Weil, Willy Bauer, Ake Jonsson, Hans Maisch. La scorsa domenica 1° ottobre, in un paesino sulle colline torinesi, c'è stata l'inaugurazione del **Museo Maico, nato dalla passione di Paolo Torta**, che sin dalla sua adolescenza ha guidato unicamente queste moto tedesche ricche di storia e fascino. All'evento hanno partecipato un centinaio di appassionati che hanno applaudito tutti gli ex piloti Maico intervenuti e capitanati dal concessionario Maico dell'epoca: **Basiglio Portelli**, al fianco del quale c'erano **Giuseppe Cavallero, Maurizio Dolce, Alberto Angiolini, Ivan Alborghetti, Pietro Micheli, Sergio Franco, Franco Malanchini, Vezio Tomasinelli, Bruno Morselli** e tanti altri. Molto gradita è stata la presenza del **Vice Presidente FMI Vittorio Angela**, che nella sua veste anche di **Presidente della Commissione Registro Storico FMI** ha elogiato l'iniziativa

del Museo, ribadendo come la Federazione sia attenta a salvaguardare i patrimoni di cultura tecnica. Nel corso della manifestazione un ospite d'onore: **Fabrizia Pons**, unica donna italiana a vincere una prova del Mondiale Rally, con sette partecipazioni alla Parigi-Dakar ed innumerevoli vittorie rallistiche in tutto il mondo. Pons che, visibilmente commossa, ha potuto apprezzare dal vivo la sua Maico numero 52, perfettamente restaurata.





MX: ARRIVA IL RANKING!

Dopo l'Enduro, il Motocross. La **Federazione Motociclistica Italiana** ha introdotto anche in quest'ultima specialità il Ranking, ovvero una classifica di merito in base ai risultati ottenuti la stagione precedente. Sarà quindi la meritorietà l'elemento determinante per accedere alle nuove categorie, che saranno cinque: la **Elite**, la quale peraltro già esiste sotto forma di Licenza, a cui se ne affiancheranno altre quattro: **Fast, Expert, Rider e Challenge**. Quest'ultima essenzialmente riservata ai neofiti, i piloti amatoriali. Per quanto riguarda le competizioni - con l'eccezione della categoria Challenge che sarà riservata all'attività territoriale - è stato previsto di assegnare un titolo tricolore per ogni categoria nel prossimo Campionato Italiano MX1/MX2.

"L'obiettivo che ci siamo prefissati è di avere confronti equilibrati in pista e, di conseguenza, maggiore sicurezza", dichiara **Andrea Barbieri, Coordinatore Comitato Motocross FMI**. "Sarà impossibile, a differenza di oggi, veder gareggiare nella stessa classe un pilota professionista insieme ad uno esordiente". **E i limiti di età?** "Quello massimo coincide con quello previsto per richiedere la licenza. Per quanto concerne l'età minima, in questa prima fase, la possiamo definire in 13 anni, ovvero la minima per competere nella classe 125 che sarà il primo campionato che attribuirà punteggio valido per acquisire Ranking". Tutte le informazioni in merito a questa rivoluzione saranno disponibili consultando le norme 2018 "che saranno pubblicate a novembre e dove sarà possibile - conclude Barbieri - consultare tutti i regolamenti. Contiamo di presentare la classifica Ranking 2017 nel mese successivo perché attendiamo che tutti i campionati finiscano. Il Ranking nell'Enduro ha riscosso un consenso unanime, ci aspettiamo di ottenere analoghi risultati anche nel Motocross".

ECCO I CAMPIONI ITALIANI DELLE MINIMOTO

Il 2017 dell'**Italiano Minimoto** si è chiuso sulla pista di San Mauro Mare. Il circuito che ha fatto da teatro al fortunato **docu-film "La Terra dei Motori - Dove nascono i Campioni"** ha incoronato i Campioni Italiani Minimoto 2017, in una stagione positiva come poche per il movimento, che ha potuto anche contare sull'organizzazione dell'Europeo Minimoto, tenutosi a Franciacorta ai primi di agosto, che ha visto trionfare i piloti italiani. Tornando all'attualità, i round 11 e 12 di Campionato sono stati avvincenti e spettacolari, grazie anche alla partecipazione di 100 piloti iscritti, numeri che testimoniano lo stato di salute

del movimento. Accanto a **Matteo Vannucci** (Open A) e **Mauro Finelli** (Gentlemen), in trionfo nel precedente appuntamento di Jesolo, a San Mauro Mare si sono assicurati i titoli nazionali nelle rispettive classi di appartenenza **Riccardo Trolese** (Junior A), **Demis Mihaila** (Junior B), **Simone Graziano** (Junior C), **Luca Mancin** (Open B) e **Stefano Cornachin** (Open C). Il tutto per un campionato minimoto che lavora già in ottica 2018, consapevole della crescita di tutto il movimento registratasi nell'ultimo

biennio, frutto dell'apporto di aziende quali CS Racing, DM Telai, Ghr, GiRacing, Pmt Tyres, Phantom, Polini, Grc e RXP e team come Ac Racing, DPS Racing, Guerrei, Mac Race, MMCI, Pasini Racing, Scuola Moto Como, Top Racing, Team Giampy e AC-IN.



I CAMPIONI ITALIANI MINIMOTO 2017

Junior A: Riccardo Trolese
 Junior B: Demis Mihaila
 Junior C: Simone Graziano
 Open A: Matteo Vannucci
 Open B: Luca Mancin
 Open C: Stefano Cornachin
 Gentlemen: Mauro Finelli

ECCO LA NUOVA STRUTTURA DELLE LICENZE FMI



Nell'anno sportivo **2018**, le cui procedure di ri-affiliazione sono state anticipate rispetto al tradizionale mese di dicembre, la **FMI inaugura un nuovo sistema di classificazione delle Licenze Agonistiche**. Il **Consiglio Federale** ha ritenuto di semplificare passando dal sistema attuale, che prevedeva 14 diverse tipologie di licenze, con qualche difficoltà interpretativa, ad un nuovo sistema che vede fondamentalmente le seguenti due principali tipologie:

Fuoristrada e Velocità, entrambe allo **stesso costo (150 euro)** a vantaggio della semplificazione e dell'equità. La prima permette di partecipare a tutte le gare Off Road, la seconda, alle manifestazioni di velocità su pista con esclusione di quelle che richiedono la Licenza Velocità Elite.

Altra novità importante è che **non si dovrà più richiedere due licenze distinte** per partecipare alle gare Off Road o Asfalto, ma basterà avere l'idoneità medica specifica e versare una modesta integrazione per ottenere l'estensione dell'altra disciplina.

Attenzione particolare è poi rivolta ai cosiddetti **nuovi licenziati** che potranno ottenere una licenza **Amatoriale Off Road (costo 75 euro)** per un massimo di due stagioni sportive. Dopo due stagioni sarà obbligatorio richiedere la licenza Fuoristrada. Tale opportunità è aperta anche a coloro che negli anni passati possedevano la licenza Promorace.

Infine ancora attenzione per i **giovanissimi e per il genere femminile**: le licenze Velocità a loro riservate non subiranno nel 2018 alcuna variazione di costo.

Il **Consiglio Federale** ben consapevole che queste modifiche incontreranno soddisfazione, ma anche qualche probabile parere contrario, ci tiene a sottolineare che queste modifiche alleggeriscono sia il peso procedurale (snellendo i passaggi e le validità nelle diverse discipline) sia il costo individuale. Come tutti i cambiamenti ci sarà chi nel paragone con l'anno passato verificherà un miglioramento e chi invece valuterà un piccolo aggravio del costo della Licenza. In questo primo anno di gestione l'obiettivo è stato quello di **rendere maggiormente equo il nostro sistema**, compatibile con i costi connessi e soprattutto di immediata comprensione; il tutto senza appesantimento procedurale che spesso significa anche ulteriori costi indiretti. Questo mantenendo sempre un approccio serio e qualificato, rispettoso delle Leggi, per garantire legittimità e qualità a tutto il nostro mondo.

Tutti i dettagli saranno consultabili sulla **Guida FMI 2018 che sarà pubblicata nei prossimi giorni sul sito federale** dove sarà descritto con precisione il modello di rilascio di licenze adottato. Rimandiamo poi alle norme sportive per verificare l'applicazione di questo nuovo modello di licenze nelle diverse discipline sportive, annunciando anche che i livelli di partecipazione alle gare saranno regolati dal ranking, sulla base dei risultati già ottenuti, che è nostra intenzione applicare a tutte le discipline.

Ma questo, assieme a tante altre novità, sarà argomento di prossime comunicazioni.

Nuova Struttura Licenze

18





Guarda il video



DOPO ARAGON LO SPAGNOLO DELLA HONDA È IN FUGA. MA NON È FINITA

Una gara può cambiare il segno di una stagione e ad Aragon è successo proprio questo. Dovizioso e Marquez vi erano arrivati in testa a pari punti, Viñales sembrava uno dei favoriti, mentre Pedrosa appariva in crisi. Dopo la bandiera a scacchi Marquez e Pedrosa si godevano il trionfo targato Honda, la Ducati festeggiava il terzo posto di Lorenzo, mentre Dovizioso e Viñales masticavano amaro dopo una prestazione non certo esaltante.

Cosa sta succedendo? In vista del tris tra Asia e Oceania, la MotoGP scopre che Marquez è il favorito. Lo è per vari motivi, tra tutti l'incredibile aggressività che il campione mette in ogni uscita in pista, per la sua assoluta voglia di dominare (le motivazioni di Marc sono altrettanto forti rispetto a quelle di Rossi che è tornato in stampelle pur di non perdere la gara) ma anche per le prestazioni e l'adattabilità della Honda anche quando non c'è tutto il week-end a disposizione. Dovizioso ha pagato più di tutti i due turni del venerdì praticamente inutili a causa delle condizioni della pista, bagnata a chiazze, che ha impedito al meticoloso romagnolo di

*Sotto, Rossi, Vinales, Dovizioso e Bautista impegnati ad Aragon.
A sinistra, il leader del Mondiale Marc Marquez*



CACCIA A MARQUEZ!



"costruire" la moto giusta per la gara. Dovizioso, in sintesi, non è un improvvisatore, mentre Marquez guida sopra i problemi con apparente facilità. Viñales, invece, ha fatto vedere due cose: la sua inefficacia quando la pista è bagnata e i problemi della Yamaha che non sempre riesce a far lavorare bene le gomme. Ma le novità sono due, ed entrambe targate Spagna: Pedrosa e Lorenzo. Il primo resta un pilota fortissimo che quando è in giornata arriva sempre nelle posizioni che contano, come Lorenzo che continua a provare la sua stra-

IN CARENA

di MARCO MASETTI

ROSSI IL DURO

Tre settimane da una doppia frattura e subito in pista, a lottare, senza, come si dice nel calcio, tirare indietro la gamba. Anche quella inchiodata. Una pazzia? No, non esistono pazzie nello sport di oggi: Rossi prima di scendere in pista si è curato, ha ascoltato pareri di professionisti della medicina e poi ha deciso: si va. Lo ha fatto spinto dalla voglia di essere della partita a far sentire agli altri che il vecchio leone non ha nessuna intenzione di mollare.

È la stessa passione che spinge migliaia di sportivi a gareggiare anche se gli "anta" sono passati da un pezzo, perché un pilota sta veramente bene quando corre e quando può provarci. E' la risposta alla penosa campagna diffamatoria fatta da leoni della tastiera che hanno deciso di seguire ridicole forme di complottismo per sminuire l'impresa di Rossi. Lo hanno fatto sorretti da odio e ignoranza, ma soprattutto hanno fatto vedere che non sono sportivi. Probabilmente loro, con un infortunio come quello di Rossi, sarebbero stati "in mutua" per mesi. In ogni caso, Valentino ha corso perché poteva farlo, dopo essere stato valutato dai medici e perché voleva farlo, anche se poteva benissimo non correre. Ma a lui il fatto di avere 38 anni, milioni sul conto e celebrità importava meno di essere protagonista in pista. Questo si chiama amore per lo sport, non miracolo e nemmeno sceneggiata. Tutto il resto è fastidio.

tegia di gara. Ovvero, scatto deciso in partenza e galoppata in solitario fino al traguardo. Ad Aragon non ci è riuscito, ma i due soli secondi di distacco da Marquez fanno capire che da qui a fine stagione potrebbe vincere. La MotoGp, fino a quando i rivali riusciranno a mettere pressione a Marquez è destinata a vivere una delle sue annate migliori, spettacolare e appassionante, con molta incertezza. Mettiamola così: in vista della volata finale diamo un 50% di preferenze a Marquez e il resto a Dovizioso (40%) e a Viñales, Pedrosa e Rossi (il restante 10%). Prendetela come un gioco, in realtà la pista non si lascia influenzare dai pronostici!

In Moto2 la solidità e la grinta di Morbidelli stanno sgretolando la resistenza di Luthi, mentre Mattia Pasini sta vivendo la sua più bella stagione di sempre. In Moto3, nonostante le scorrettezze tra prove e gara siano veramente troppe, conferma che Joan Mir il titolo può solo perderlo. Lo spagnolo del team Leopard è davvero un talento che sta crescendo con grande rapidità e l'inseguimento da parte di Fenati sembra davvero un'impresa disperata.

Ah, la gara di Aragon ci ha detto un'altra cosa: Rossi è davvero il simbolo per quelli che non mollano mai, ma questo lo leggete nel box qui sopra. ●

Per chi ha la moto dentro.

9-12 Novembre
MILANO, Rho Fiera



ESPOSIZIONE
INTERNAZIONALE
CICLO E MOTOCICLO

In collaborazione con



Official Car



COVER STORY

Sotto, la Fontanesi in azione e (a fianco)
la festa con la squadra
per il quinto titolo mondiale



LA "MANITA" DI KIARA

QUINTO MONDIALE
VINTO ALL'ULTIMO GIRO!
NESSUNA MAI COME LEI

WMX MONDIALE



Una scelta vincente a inizio anno (cambiare moto tornando alla Yamaha), una grande stagione, e un'altra decisione determinante nell'ultima gara del Mondiale (pensare solo a non commettere errori). **Kiara Fontanesi** ha reso indimenticabile il suo 2017 grazie ad una serie di assi nella manica messi sul tavolo al momento giusto. Tra questi, anche la vittoria al GP d'Italia in Trentino, sede del secondo round iridato. Così la parmense ha vinto il **quinto titolo Mondiale Motocross** donne, entrando **nella storia** come pilota più titolata della disciplina femminile. "E' stato un finale di stagione pazzesco - spiega la parmense. - Che però trae origini dal cambio di moto a inizio anno. Tornando sulla Yamaha ho ritrovato quel grande feeling che nel 2016 mi era mancato con la Honda. Nelle ultime due manche poi, corse in un mare di fango, l'obiettivo era non commettere errori e questa è stata la mia arma vincente. Conquistare gara 1 su un fondo così difficile è stato fantastico perché mi ha permesso di restare in corsa per il mondiale; un successo arrivato dopo una serie di gare andate male e il collasso del mattino. Davvero incredibile, così come l'arrivo di gara 2. Una volta passata terza sotto la bandiera a scacchi non

COVER STORY



Guarda il video



Vai alla foto gallery

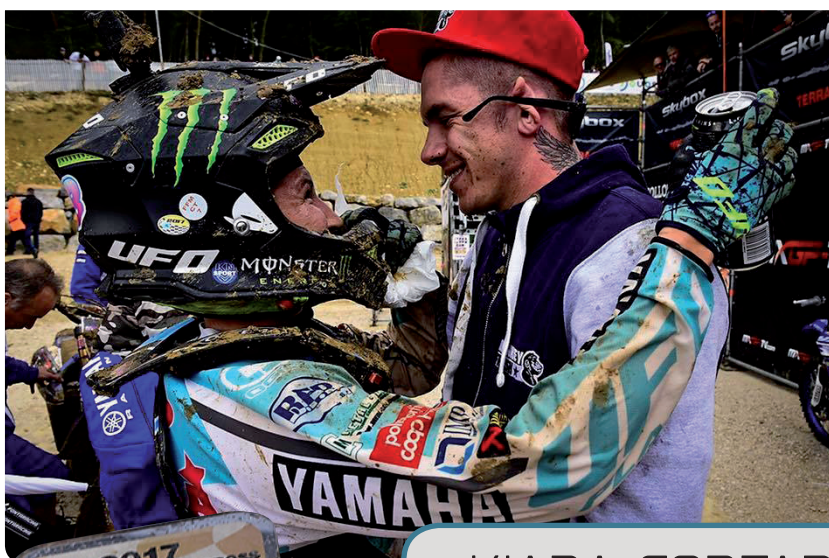


mi aspettavo di aver vinto il mondiale. Poi quando me l'hanno comunicato ho provato sensazioni indescrivibili". Che magari non rivivrà in Giappone, dove Kiara - laureatasi a fine agosto anche Campionessa Italiana - correrà l'ultima gara del campionato nazionale mentre Motitalia è in uscita; ma l'avventura in oriente sarà sicuramente interessante: "Rimango due settimane per correre ma soprattutto per partecipare a numerosi eventi promozionali Yamaha". Un bel modo per chiudere un 2017

da record! E così Kiara si aggiunge al mondiale vinto da Cairoli, confermando come il Motocross in Italia sia senza dubbio ai vertici. Certo, Tony e Kiara sono due fuoriclasse ma anche due atleti esemplari che hanno lavorato con sacrificio e passione credendoci sempre e non mollando mai: proprio come ha dimostrato Kiara che in pratica ha vinto all'ultimo giro dell'ultima manche. Oltre ai loro mondiali però ci sono affermazioni azzurre che fanno ben sperare anche per il futuro. ●



Sotto, la partenza con Kiara (n. 8) subito in evidenza. A destra (al centro) l'abbraccio con Scott Redding



KIARA FONTANESI

Nata a Parma il 10/3/1994

Moto: Yamaha YZ 250

Team: MX Fontaracing Syneco

PALMARES

2008: 1° Campionato Italiano Motocross Femminile

2010: 1° Campionato Italiano Motocross Femminile

2012: 1° **Campionato del Mondo Motocross**

Femminile

2013: 1° **Campionato del Mondo Motocross**

Femminile

2014: 1° **Campionato del Mondo Motocross**

Femminile

2014: 1° Motocross delle Nazioni Europee

Femminile

2015: 1° **Campionato del Mondo Motocross**

Femminile

2015: 1° **Motocross delle Nazioni Europee**

Femminile

2017: 1° **Campionato del Mondo Motocross**

Femminile

2017: 1° Campionato Italiano Motocross Femminile



PER LA PRIMA
VOLTA UN
ITALIANO
CONQUISTA
L'IRIDE NELLA
DIFFICILE
ENDURANCE

CANEPA CAMPIONE

30 luglio e 17 settembre 2017. **Due date impossibili da dimenticare per Niccolò Canepa**, di quelle che segnano la carriera del pilota ligure: primo italiano a diventare Campione del Mondo di Endurance (a luglio) e a trionfare al Bol d'Or (a settembre). Due tasselli che mancavano nel motociclismo italiano, e che non possono che riempire di orgoglio il genovese. "E' vero, sono il primo italiano a vincere nell'Endurance – racconta Niccolò – noi italiani siamo da sempre un popolo di motociclisti ma

questo titolo mancava, e il fatto di essere stato il primo a conquistarlo mi riempie di orgoglio". Senza contare che, con la vittoria al Bol d'Or – gara valida come primo appuntamento della stagione Mondiale Endurance 2017-2018 – Canepa ha iniziato come meglio non poteva il suo 3° anno nell'Endurance. Vittorie arrivate con il team Yamaha GMT94 insieme ai compagni Mike Di Meglio e David Checa.

Niccolò un 2017 fantastico per te. Se un anno fa ti avessero detto come sarebbe andata, ci avresti creduto? "Eh.. (ride). Devo ammettere che lo scorso anno, alla mia prima esperien-

za con l'Endurance, abbiamo perso il mondiale per un punto, per cui sapevo che potevamo essere competitivi. Onestamente però non immaginavo un anno così bello e ricco di soddisfazioni. È stato straordinario, abbiamo vinto tutte le gare tranne quella di Suzuka, dove però è arrivato il titolo".

Per anni sei stato protagonista in pista, mai con l'endurance però. Come è nato questo cambio vincente?

"Il mio ultimo anno nel Mondiale SBK era stato positivo, poi avevo ricevuto diverse offerte per restare ma nessuna con moto competitive. A quel punto Yamaha mi propose di lavorare come



abbiamo le stesse sensazioni quando si tratta di modificare la moto e ci sproniamo a vicenda ad andare più forte. Una delle cose più importanti poi è che tutti andiamo forte con gli stessi tempi. La differenza la facciamo come squadra, altri team infatti sono composti da piloti veloci e altri meno. Noi invece siamo tutti allo stesso livello, anche sul bagnato”.

Qual è stato il momento più bello e il più difficile di questa stagione?

“Li ho vissuti entrambi a Suzuka. Il podio dopo la conquista del titolo è stato l’emozione più bella. Ho scolpita nella mente l’immagine della gente che esulta. Indimenticabile... il più difficile è stato sempre a Suzuka ma un po’ prima... Nella seconda ora di gara ci giocavamo il mondiale ma avevamo un problema all’elettronica della moto e siamo stati costretti a correre tutta la seconda parte di gara senza elettronica. Quando per tutto l’anno hai corso in un modo e nel momento decisivo ti ritrovi senza elettronica non è facile. Abbiamo cercato di non mollare e alla fine questa tattica ha pagato”.

Ora arriva il difficile, replicare nel 2018...

“La nuova stagione è iniziata al meglio con la vittoria al Bol d’Or, dove come team abbiamo preso il massimo dei punti in palio. Riconfermarsi campioni certamente non è mai facile, ma noi ci siamo...”.

collaudatore per la SBK e di fare il Mondiale Endurance con il team ufficiale. L’idea di essere parte di un progetto e di una squadra ufficiale, anche se in un campionato non conosciutissimo, mi allettava molto per cui mi sono lanciato. Yamaha mi ha dato fiducia e sono davvero contento di averla ripagata. Oltretutto lo scorso anno ho fatto qualche wild card positiva sia nel Mondiale SBK che al CIV e per il 2018 ho già in programma due wild card con la Yamaha in SBK”.

Hai dovuto cambiare qualcosa nel tuo stile per vincere nell’Endurance?

“Alla fine no. Inizialmente pensavo che l’Endurance fosse una disciplina dove bisognava amministrare, invece col tempo ho capito che se vuoi vincere

devi dare il massimo dall’inizio anche qui, per cui affronto tutto come se fosse una gara di SBK. Sicuramente mi alleno tanto e mi sono dovuto abituare a elementi diversi, come il traffico in pista – che a volte c’è – e a tutta la parte della guida in notturna, emozionante ma dove devi conoscere bene sia la pista che te stesso per dare il massimo. E ho imparato che anche qui non ci si può permettere la minima distrazione”.

Quanto è importante il feeling con i tuoi compagni di squadra per raggiungere buoni risultati?

“È fondamentale. Con Mike e David siamo prima amici e poi compagni di team, con un rapporto che si è creato nel tempo. Tutti e tre lavoriamo tanto,

Phantom Racing Team
Al servizio del Vostro talento!

Info: 338 5785745
minimotophantom.it
Info@minimotophantom.it
FB Phantom Corse Minimoto

Minimoto - Minigp - Premoto3



SPORT



Guarda il video

NEW GENERATION

GRANDI
RISULTATI
PER I NOSTRI
GIOVANI



MORGAN LESIARDO CAMPIONE EUROPEO MX 250

Difficile trattenere l'entusiasmo nel descrivere la stagione di **Morgan Lesiardo**. Il suo è stato un 2017 pieno di risvolti: l'inizio con il Maggiore Park

Racing Team, dovendo scegliere tra Europeo e Mondiale, il prosieguo con Kawasaki, la possibilità di correre in entrambi i campionati e, infine, l'aspetto più bello: **la conquista del Campionato Europeo MX 250**. Il tutto, a due anni di distanza dai titoli ottenuti con il **TM FMI Racing Team**: Internazionali d'Italia ed Europeo Supercross oltre all'Italiano MX Junior 125.

Il giovane pilota lombardo a mente fredda dopo la conquista del Campionato continentale, non ha nascosto la sua felicità: "E' stata una grande stagione. Inizialmente con il team di Maggiore eravamo indecisi se disputare le

gare del Mondiale MX2 in Italia o se correre nell'Europeo. Abbiamo scelto la seconda opzione e già al primo round in Trentino ho vinto una manche chiudendo la giornata al secondo posto. In seguito abbiamo ottenuto ottimi risultati nelle gare in Olanda e Lettonia. Dopo quest'ultima prova, il team manager della squadra Kawasaki MX2 (Jean Jacques Luisetti) mi ha chiesto di correre il Mondiale con loro visto l'infortunio occorso ad Adam Starry (strappo ai tendini del ginocchio, ndr) ma io volevo continuare anche l'Europeo visto che avevo la tabella rossa. Così, dopo aver chiuso il mio rapporto con Maggiore in piena sintonia, con Kawasaki abbiamo fatto entrambi i campionati e per me è stata una grande opportunità. Nel Mondiale si impara molto perché girando tanto in pista, turno dopo turno le condizioni del tracciato cambiano più volte, di conseguenza si fa molta esperienza anche relativamente al set up





Morgan Lesiardo

Nato a Cantù (CO)

Il 15/4/1999

Moto: Kawasaki 250

Team: Kawasaki MX2 Racing Team

Palmares

2015: 1° Campionato Italiano MX Junior 125

2015: 1° Campionato Europeo Supercross

2015: 1° Internazionali d'Italia Supercross

2017: 1° Campionato Europeo MX 250

della moto. Sono soddisfatto della mia stagione iridata, ma ho vissuto il momento più bello dell'anno nell'Europeo quando, al termine di gara 1 dell'ultimo round in Francia, appena tagliato il traguardo sono partiti i festeggiamenti. Ora però sono concentrato sulla ricerca di un nuovo team, perché quello della Kawasaki ha dovuto cessare l'attività e siamo già a fine settembre (abbiamo intervistato Morgan il 20 del mese, ndr). Spero di trovarlo al più presto". Per poter inseguire un sogno chiamato – ancora una volta – Mondiale! ●



Francesco Cecchini

Nato a Rimini

Il 9/1/1997

Moto: Honda CRF 450

Team: Alonso Racing

Palmares

2014: 1° FIM Flat Track Cup

2015: 1° FIM Flat Track Cup

2015: 1° Campionato Italiano Flat Track

2016: 1° FIM Flat Track Cup

2016: 1° Campionato Italiano Flat Track

2017: 1° FIM Flat Track Cup

FRANCESCO CECCHINI CHE POKER NELLA FLAT TRAK FIM CUP

Nell'arte del traverso, **Francesco Cecchini** è il migliore da quattro anni. Senza soluzione di continuità. A soli 20 anni, a inizio settembre ha vinto per la quarta volta consecutiva la **FIM Flat Track Cup** che si è disputata su tre prove. Il romagnolo, arrivato alla tappa decisiva con una spalla malconcia, a causa di una brutta caduta rimediata il 29 luglio nel campionato spagnolo, ha vinto con pieno merito l'ultima gara in Francia, a Macon, e il campionato. Filotto di successi nelle manche di qualifica, che lasciavano presagire una manche finale tutta in discesa per Cecco. Così è stato, al termine dell'ultima batteria che lo ha visto vincere sui compagni del team Honda Alonso, Adrian Garin Vera e Franc Serra, oltre all'altro italiano in gara, Marco Buzzi. Il tutto, al termine di una FIM Cup che lo ha visto dominare anche a Marianske Lane (Repubblica Ceca) e in Italia, a Lonigo, dove si sono tenuti i primi due dei tre round. "Appena infortunatomi – spiega il campione, figlio di Francesco Cecchini, capotecnico del team Gresini nel Mondiale Moto3 - pensavo di non poter recuperare per l'ultima gara. Ma con il passare dei giorni ero sempre più fiducioso, il braccio rispondeva bene alle sollecitazioni e qualche giorno prima di partire per la Francia ho fatto un test a Misano, con buoni riscontri. Quest'anno più che altro è stato difficile mentalmente: fino allo scorso anno c'era Marzotto che mi ha sempre dato del filo da torcere, eravamo più o meno allo stesso livello. Voglio ringraziare il mio meccanico Giovanni Verdenelli, l'allenatore Graziano Magnani, papà Fabrizio e l'equipe medica nelle persone del dottor Porcellini e della dottoressa Sangiorgi. E' grazie a tutti loro se ho vinto la FIM Flat Track Cup!". Ora, l'obiettivo è conquistare il tricolore, di cui mancano ancora due tappe mentre scriviamo. ●



Vai alla foto gallery

MOTITALIA

9 OTTOBRE 2017

21

SPORT

ANDREA ADAMO ECCO IL NEO CAMPIONE EUROPEO MX 150

Come Tony! Sì, **Andrea Adamo** è siciliano come **Antonio Cairoli** e anche lui quest'anno ha vinto dei titoli. Ma piano con i paragoni perché la strada per arrivare così in alto è ancora tortuosa. Come quella che da Trapani porta al celebre borgo medievale di Erice, paese natale del Campione Europeo MX 150 e Campione Italiano MX Junior 85 Senior 2017. Adamo si è assicurato il titolo continentale e quello tricolore dopo essere stato protagonista di una grande stagione: **sette vittorie su dieci manche** a livello internazionale, tre su sei nelle finali del tricolore. "Vincere l'Europeo non è stato per niente semplice - spiega Andrea - perché abbiamo avuto diversi problemi. In Portogallo ho forato quando ero primo a metà della seconda manche, quindi non ho potuto far altro che concludere al terzo posto e la giornata al secondo. Poi a Lommel ho rotto la frizione all'ultimo giro mentre ero in testa e ho raccolto solo sei punti in gara 1. Però nelle rimanenti prove ho dato il massimo e ho conquistato il titolo con sette punti di vantaggio sullo svedese Anton Nordstrom Graaf". Sarà un trampolino di lancio? Spetta al futuro deciderlo, intanto il pilota Honda vuole prepararsi al meglio al terreno: "Vivo a Bologna da sei anni sia per motivi lavorativi dei miei genitori che per favorire la mia crescita in questo sport. Quando torno in Sicilia? Raramente perché d'estate preferisco andare ad allenarmi a Lommel, in Belgio, piuttosto che in vacanza. Utilizzo sempre una Honda 150, con la quale ho corso entrambi i campionati (nell'Italiano Motocross Junior 85 Senior possono correre piloti con moto 85 2 tempi o 150



Andrea Adamo

Nato a Erice (TP)
Il 22/8/2003

Palmares

2012: 1° Campionato Italiano MiniEnduro Baby
2017: 1° Campionato Europeo MX 150
2017: 1° Campionato Italiano MX Junior 85 Senior

4 tempi, ndr) e mi ci trovo molto bene. Per l'anno prossimo resterò con il team Pardi, ma dobbiamo ancora decidere a quali competizioni iscriverci". ●





IT TAXI E CLUB PREMIUM: Prendo taxi, prendo punti, prendo premi!

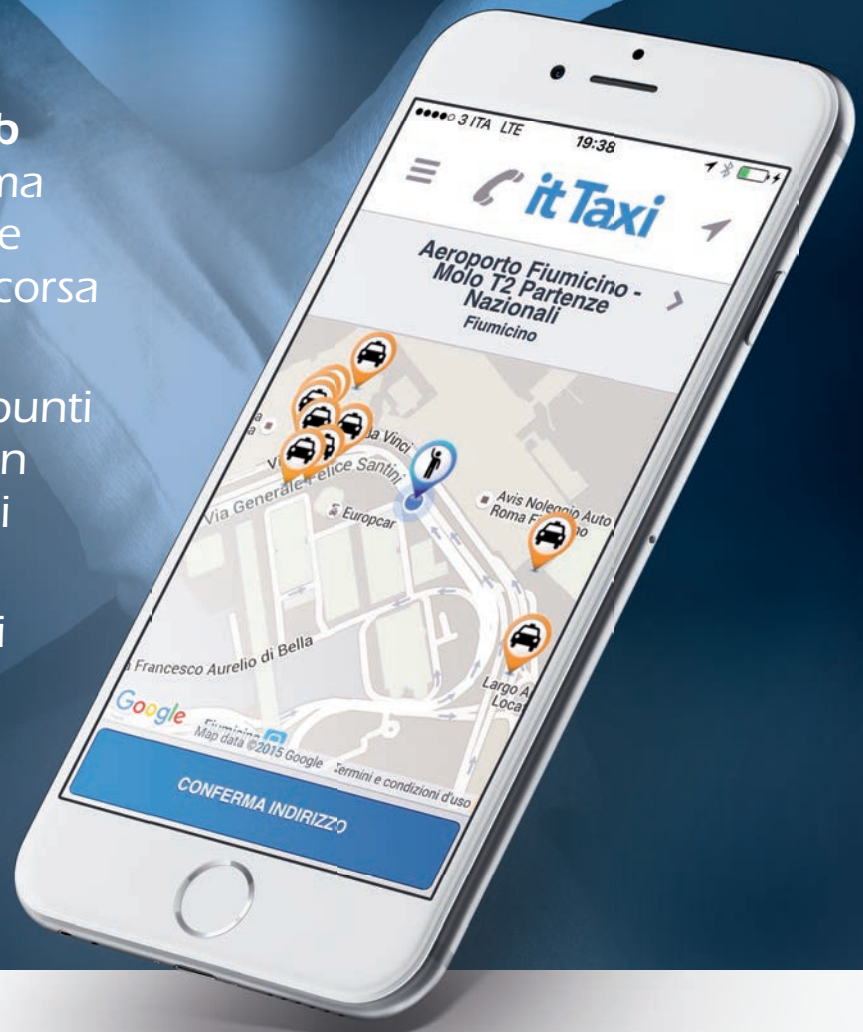
Prendi il taxi con la nostra app **it Taxi**, iscriviti al **Club Premium** e, con la massima trasparenza, puoi calcolare in anticipo la tariffa della corsa prima di acquistarla.

Inoltre, puoi accumulare punti a chilometri da riscattare in corse taxi o utilizzare con i nostri partner.

In arrivo tante promozioni in esclusiva per te!

Iscriviti subito su:

www.ittaxi.it



CON **IT TAXI** PUOI PAGARE CON CONTANTI, CARTA DI CREDITO, ABBONAMENTO AZIENDALE, PAYPAL.
Per ulteriori informazioni: www.ittaxi.it



SPORT

Qui sotto il Presidente Copioli con Cairoli, Cervellin e Lupino. A fianco, Tony in azione e più a destra Lupino. Al centro, la spedizione italiana all'MXON e (sotto) i francesi vincitori sul podio



Guarda il video



Vai alla foto gallery

CUORE E SFORTUNA



POKER STORICO DELLA FRANCIA DAVANTI A OLANDA E GRAN BRETAGNA. ITALIA SETTIMA

MX OF NATIONS

I Motocross delle Nazioni è una gara atipica. Come in una partita secca, se qualcosa va storto è difficile recuperare. E la **Maglia Azzurra** sulla fangosa pista inglese di Matterley Basin ha dovuto fare i conti con diversi inconvenienti. A partire dal ballottaggio. Nella mattinata di sabato infatti, la procedura con cui sono state estratte a sorte le posizioni di partenza delle manche di qualifica ha relegato la nostra nazionale in 32° posizione. In un cross moderno in cui lo start è diventato la fase cruciale della gara, scegliere il cancelletto tanto in ritardo non ha favorito affatto i nostri piloti. Che però hanno rimediato ottenendo un ottavo posto al termine della giornata di

sabato. **Antonio Cairoli** nella MXGP, **Michele Cervellin** nella MX2 e **Alessandro Lupino** nella Open hanno dato il massimo in gara, senza riuscire però a centrare un risultato che ne rispecchiasse le doti. Il nove volte Campione del Mondo e Cervellin - non pienamente in forma dopo l'infortunio all'adduttore della gamba sinistra di inizio settembre - nella prima manche (MXGP-MX2) si sono classificati 11° - anche a causa di una caduta nel primo giro - e 27°. Nella seconda (Open - MX2) uno splendido "Lupo" ha ottenuto il 4° posto con Cervellin 23° mentre nell'ultima (MXGP - Open) 7° e 18° sono stati i risultati di Cairoli e Lupino. Il tutto mentre **Anstie** si aggiudicava gara 1 e gara 3, con Her-

lings capace di vincere gara 2. L'Italia ha concluso al 7° posto mentre la **Francia** ha conquistato il trofeo per la quarta volta consecutiva. **Gautier Paulin (MXGP)**, **Christophe Charlier (MX2)** e **Romain Febvre (MX Open)** hanno preceduto **Olanda** e **Gran Bretagna**. A livello individuale Max Anstie, Hunter Lawrence e Jeffrey Herlings hanno vinto le classi MXGP, MX2 e MX Open. Rispettivamente 6°, 11° e 4° Cairoli, Cervellin e Lupino.

A spiegare le motivazioni dei risultati azzurri è il **Commissario Tecnico FMI, Thomas Traversini**: "Non si può certo parlare di un fine settimana fortunato. Siamo stati penalizzati fin dal sabato con un ballot che ci ha relegato in



LA CLASSIFICA

1	Francia	20
2	Olanda	31
3	Gran Bretagna	32
4	Belgio	53
5	Svizzera	56
6	Australia	58
7	Italia	63



32° posizione nelle manche di qualifica. Inoltre abbiamo avuto problemi di grip sulla griglia dello start in quattro occasioni su nove. Una per pilota la domenica e una il sabato. Il risultato finale sarebbe potuto essere migliore, ma i ragazzi hanno dato il massimo e formato un ottimo gruppo". Lo testimoniano i numerosi meeting tecnici avvenuti tra il venerdì e la domenica o semplicemente le ore trascorse nella stessa hospitality. A cementare lo spirito di squadra è intervenuto il **Presidente FMI, Giovanni Copioli**, presente in Inghilterra e ringraziato pubblicamente dai piloti anche dopo il Nazioni per il supporto: "La fortuna non è stata dalla nostra parte ma tutti i piloti si sono impegnati senza riserve", ha spiegato il numero uno della Federazione. "Abbiamo fatto squadra anche con i team, elemento non di secondo piano. Dobbiamo guardare gli aspetti positivi, anche se certamente speriamo di ottenere risultati migliori nel 2018". Quando il Trofeo delle Nazioni si terrà a Red Bud, nel Michigan, una delle più spettacolari piste statunitensi. ●



LE DICHIARAZIONI DEI PILOTI

Alessandro Lupino: "La prima gara è stata davvero ottima. Nei giri iniziali ho tenuto un grande ritmo, mi sono divertito e sono rimasto tra il terzo e il quarto posto. Quando ha iniziato a piovere ho preferito rimanere tranquillo e portare a casa il risultato. Nella seconda manche ho trovato la griglia sporca e appena ho lasciato la frizione si è girata la moto, quindi ho toccato l'avversario più vicino ripartendo ultimo. Non sono pienamente soddisfatto ma sono felice di aver indossato nuovamente la Maglia Azzurra".

Antonio Cairoli: "Non sono riuscito a correre come speravo. In gara 1 alla quarta curva sono passato all'interno e mi sono toccato con Paulin, cadendo e perdendo diverse posizioni. Ho provato a rimontare ma in queste condizioni era davvero difficile. Nella seconda manche ho avuto, come Alessandro ed altri piloti, problemi in partenza sulla griglia e non sono uscito bene dal cancelletto. Un weekend sfortunato, ma tutti noi abbiamo dato il massimo per l'Italia".

Michele Cervellin: "Ho provato a fare del mio meglio ma i due risultati non sono stati del tutto soddisfacenti. Probabilmente a causa del problema alla gamba avuto nelle scorse settimane non mi è stato possibile esprimermi al massimo su un terreno di questo tipo. Dopo le difficoltà in partenza nella prima heat, nella seconda sono partito bene ma dopo qualche minuto ho avuto problemi di visibilità".



SPORT



Guarda il video

SUBITO SUL PODIO

LA GIOVANE SQUADRA ITALIANA SI CONFERMA
DIETRO ALLA FRANCIA E ALLA GERMANIA



MAGLIA AZZURRA - SUPERMOTO

La Maglia Azzurra Supermoto è una garanzia: il podio non sfugge mai. E' stato così anche quest'anno in Francia, a Carole, dove il 24 settembre è andato in scena il **Trofeo delle Nazioni**. **Edgardo Borella, Diego Monticelli ed Elia Sammartin** sono stati protagonisti di ottime gare, al termine delle quali hanno ottenuto un meritato terzo po-

sto dietro alla dominatrice Francia e alla Germania. Nella gara iniziale Edgardo Borella è passato 9° al primo passaggio, risalendo fino alla quinta posizione. Buona rimonta anche per Diego Monticelli che dalla 15° piazza è riuscito a risalire fino all'8°. In gara 2 Elia Sammartin ha mantenuto il 4° posto fino al quinto giro, quando ha dovuto cedere posizioni

agli avversari per poi passare 7° sotto la bandiera a scacchi. Alle sue spalle, Diego Monticelli ancora 8°. Terza nella classifica per Nazioni prima dell'ultima heat, la Maglia Azzurra non ha lasciato nulla di intentato e anche in gara 3 ha ben figurato: Borella è rimasto al comando per i primi quattro giri e si è classificato terzo al traguardo con Sammartin 7°.

Sotto, la partenza con Sammartin in evidenza.
A fianco, Borella festeggia dopo il traguardo.
In basso, il team Maglia Azzurra al completo



Al termine di una giornata dominata dai transalpini, la Francia ha vinto il Supermoto delle Nazioni con 9 punti davanti alla Germania (23) e all'Italia (30). Un risultato degno di nota, "che rispecchia le attese", sottolinea il **CT Massimo Beltrami**. "I nostri ragazzi si sono comportati molto bene: Sammartin e Mon-

ticelli erano alla loro prima esperienza con la Nazionale maggiore di Supermoto, Borella alla seconda. Abbiamo dato il massimo fino all'ultimo metro e alla fine abbiamo conquistato un terzo posto molto positivo". Soprattutto considerando la giovane età di una squadra che ha dato filo da torcere a



SPORT



Guarda il video

TRIAL IN CRESCITA

La **Maglia Azzurra Trial** è cresciuta. Per verificarlo è sufficiente confrontare i risultati del 2016 con quelli del Trofeo delle Nazioni svoltosi il 23 e 24 settembre a Baiona, in Spagna. Sia la squadra maschile che quella femminile hanno avuto modo di sorridere.

I ragazzi hanno chiuso la gara al **quarto posto**, migliorando il quinto di un anno prima. A seguito del secondo posto nelle qualifiche del sabato, **Matteo Grattarola, Daniele Maurino e Gianluca Tournour** sono partiti penultimi lottando – dietro all'inarrivabile Spagna – con Gran Bretagna, Giappone e Francia per la seconda posizione nelle fasi iniziali del Nazioni. A causa di qualche errore di troppo da parte degli azzurri sulle ultime Zone del Lap 1, britannici e giapponesi si sono avvantaggiati andando ad assicurarsi le ultime due posizioni della top 3. I piloti italiani però non hanno mollato e, anzi, hanno lottato con la Francia per il quarto posto riuscendo a conquistarlo nonostante siano stati svantaggiati dalla pioggia, caduta mentre dovevano affrontare alcune sezioni già superate dai transalpini. La Spagna ha conquistato il successo con sole 6 penalità davanti a Gran Bretagna (42), Giappone (45), Italia (84) e Francia (86). Alle 7 Nazionali che hanno preso parte alla categoria World, la top class, si sono aggiunte le 13 della International, in cui ha vinto l'Australia.

Anche la **Nazionale femminile** il sabato ha ben figurato. **Sara Trentini** nelle prove ha ottenuto un buon terzo posto ed è stata protagonista, insieme ad **Alex Brancati** ed **Elisa Peretti**, di una prestazione positiva. Nel primo giro le atlete azzurre hanno accumulato 16 penalità mentre nel secondo si sono messe in mostra ottenendone solo 7, una in meno della Germania, quarta al termine della competizione. Le atlete azzurre non sono riuscite ad esprimersi al massimo livello nella parte iniziale della gara, ma successivamente sono riuscite a migliorare. La **Spagna** ha vinto il Trial delle Nazioni Femminile con una sola penalità all'attivo, seguita da Gran Bretagna e Norvegia. 23 i punti dell'**Italia, quinta**. "Sono soddisfatto del quarto posto dei ragazzi - ha dichiarato il **CT Fabio Lenzi**. - L'obiettivo iniziale è sempre il podio, ma per come si è sviluppata la gara credo che i risultati abbiano rispecchiato i valori in campo. Inizialmente abbiamo messo pressione agli avversari, che poi però hanno avuto qualcosa in più di noi. Tutti gli azzurri sono stati comunque molto abili migliorando quanto fatto nel 2016. Sono abbastanza soddisfatto anche per quanto riguarda



la competizione riservata alle ragazze. Abbiamo ottenuto lo stesso piazzamento dell'anno scorso, ma con uno score nettamente inferiore". 12 mesi fa il trio azzurro chiuse a quota 69, a Baiona a 23: "E poteva andare anche meglio se non avessimo commesso certi errori nel primo giro. Le ragazze erano tese nelle prime zone, ma con il procedere della gara si sono messe in evidenza compiendo un giro finale di grande livello". ●



A fianco la partenza del Sidecross. Al centro, gli USA vincitori nel Quadcross delle Nazioni

CLASSIFICA QUADCROSS DELLE NAZIONI

1	Stati Uniti	9
2	Francia	16
3	Irlanda	40
10	Italia	82

CLASSIFICA SIDECARCROSS DELLE NAZIONI

1	Olanda	14
2	Francia	22
3	Belgio	29
7	Italia A	52
9	Italia B	79

SFORTUNA A CINGOLI

La fortuna è cieca ma la sfortuna ci vede benissimo. E il **24 settembre a Cingoli (MC)** ha preso di mira l'Italia durante il **Quadcross e Sidecross delle Nazioni**. Tra le quattro ruote, i piloti azzurri hanno potuto dimostrare le loro qualità solo a tratti perché sono sempre stati bloccati dalla dea bendata in una competizione che ha visto partecipare anche gli assi statunitensi (vincitori), Argentina e Australia.

Dopo le positive qualifiche del sabato, concluse al terzo posto, ci si aspettava un podio che sarebbe stato sicuramente alla portata. Invece le sventure sono iniziate dalla prima manche. Mentre **Andrea Jr. Cesari** conquistava la seconda posizione, a Mario Cinotti si spegneva il mezzo a causa di un guasto alla batteria. Nella seconda heat **Simone Mastronardi** è scattato bene dal cancelletto ma prima si è toccato con un avversario e poi, mentre era in rimonta dopo essere ripartito ultimo, si è ritirato per via della rottura del telaio. Intanto **Cinotti** chiudeva solo 18° vista una foratura e conseguente passaggio in pitlane nel corso della manche. Nell'ultima gara - interrotta a 5'+2 giri dal termine per la nebbia calata sul crossodromo Tittoni - Andrea Jr. Cesari è stato vittima di una rottura della catena mentre era in bagarre per il comando. Mastronardi nell'occasione ha chiuso 7°.

Non particolarmente fortunata nemmeno la **Maglia Azzurra Sidecross**: il motore del mezzo di **Compalati - Ravera** nell'ultima manche ha sbiellato, impedendo alla squadra A di lottare per la top 5. A conquistare il titolo è stata l'Olanda. Visti questi episodi, l'Italia ha terminato al 10° posto il Quadcross delle Nazioni e rispettivamente al 7° e al 9° il Sidecross delle Nazioni con la squadra A e la squadra B. Delusione nelle parole dei due Tecnici FMI a fine giornata: "Avremmo potuto puntare al podio e credo che ci saremmo saliti senza troppi problemi vista la velocità dei nostri piloti. Invece siamo qui a recriminare", ha spiegato **Nicola Montalbini, CT della Maglia Azzurra Quadross**. Sulla stessa linea le parole di **Marco Ceresa, CT della Nazionale Sidecross**: "Avremmo potuto concludere in posizioni migliori, ma non è stato possibile. In ogni caso sono soddisfatto dell'atteggiamento dei ragazzi, che hanno fatto una grande esperienza internazionale". ●



SPORT



Guarda il video



Vai alla foto gallery

QUESTO È L'ELF CIV!

DOPO UNA STAGIONE COMBATTUTA ANCHE L'ULTIMO ROUND A VALLELUNGA METTE IN SCENA GARE EMOZIONANTI



ELF CIV 2017

Tutto all'ultimo giro. Tutto all'ultimo metro. Così è andata in Moto3 e in SS600. Due battaglie intense, che ti fanno sobbalzare ad ogni sorpasso. Dove forse dovrebbe esserci più di un vincitore, ma nello sport solo uno può diventare campione. Ed è così che il titolo Moto3 è andato a **Nicholas Spinelli**, quello SS600 a **Davide Stirpe**.

Ma senza Kevin Zannoni e Ilario Dionisi non avremmo vissuto lo stesso spettacolo. Se a questo poi aggiungiamo due piccoli talenti come **Matteo Bertelle** e **Pasquale Alfano**, rispettivamente Campioni Premoto3 125 e 250, il quadro è (quasi) completo. Quasi perché a Vallelunga, per gli ultimi due Round dell'ELF CIV il pubblico era tanto, gli eventi non sono mancati e il circuito ro-

mano si è presentato con alcuni lavori di restyling e di riasfaltatura di parte della pista che si sono fatti sentire, soprattutto a livello di tempi. Ma andiamo per gradi e partiamo dalla Moto3.

MOTO3 – Spinelli (Pro Racing Team KTM) partiva con un piccolo vantaggio di 16 punti. Zannoni (MF84 Pluston Althea) doveva non solo recuperare ma



Guarda il video



fare i conti con l'infortunio al polso rimediato al Mugello. L'epilogo è stato da brividi, una battaglia forsennata in pista con la gara vinta da Alessandro Delbianco (Max Racing Team Mahindra), il secondo posto conquistato da Leonardo Taccini (Miralux Pos Corse) salvo poi essere escluso per irregolarità tecnica e consegnare quindi la 2° posizione a quel Kevin Zannoni che ha dato tutto,



stringendo i denti fino all'ultimo, non mollando mai. Uno sforzo reso vano dal 3° posto del nuovo Campione Italiano Moto3: Nicholas Spinelli, che ha corso in maniera intelligente, senza prendere troppi rischi, lui che aveva tutto da perdere, autore di una stagione concreta, con 2 vittorie e 4 podi, che gli hanno consegnato la targa di Campione. Al terzo posto della classifica finale, dopo Spinelli (185 p.) e Zannoni (178 p.) c'è Delbianco. Una grande crescita quella mostrata dal pilota di Max Biaggi, che nelle ultime 4 gare ha fatto 2 vittorie e 2 podi. Maggior numero di vittorie che gli consentono di essere 3° nonostante sia a pari merito con Edoardo Sintoni (3570 MTA Mahindra). Dietro di loro, a 114 ha chiuso Anthony Groppi (Gresini Racing Junior Team KTM).

SS600 – Che la SS600 sarebbe stata la battaglia più bella era facile da prevedere alla vigilia, con 5 piloti racchiusi in 28 punti. E con il leader Ilario Dionisi (MV Agusta Ellan Vannin) che doveva vedersela contro 4 giovani agguerriti. Già al sabato però l'aria si faceva pesante per Ilario, arrivato molto dietro a causa di un problema tecnico alla moto, Davide Stirpe (Extreme Racing Service MV Agusta) che invece trionfava. Alla domenica così non c'erano da fare particolari calcoli per tutti e due. Chi

fosse arrivato davanti avrebbe vinto. E una premessa del genere non può che sfociare in una battaglia durissima. Dura ma corretta, dove Stirpe è riuscito a tirare fuori qualcosa in più, conquistando una doppietta a Vallelunga ma soprattutto il titolo di Campione Italiano SS600 con 198 punti. A Ilario Dionisi (193 p.) va il merito di averci creduto sempre, fino a che la matematica non lo ha condannato. Dietro di loro hanno chiuso gli altri protagonisti di questa agguerrita stagione in SS600: Marco Bussolotti (Gas Racing Team Yamaha) 170 p., Nicola Morrentino (Renzi Corse Kawasaki) 165 p. e il compagno di squadra di Bussolotti: Lorenzo Gabelini, 161 punti.

PREMOTO3 – La 250 4T è arrivata a Vallelunga con equilibri incerti, e con molti piloti vicini al leader Thomas Brianti (2WheelsPolito). Ma alla fine è stato Pasquale Alfano a trionfare. Il pilota Kuja Racing Beon, da Misano in poi, ha conosciuto solo la vittoria e il podio e vincendo 3 delle ultime 4 gare, compresa quella del sabato a Vallelunga, ha conquistato meritatamente l'alloro di Campione Italiano con 202 punti. Dietro di lui ha chiuso Brianti, che non è riuscito ad andare oltre due terzi posti a Vallelunga. 3° posto per il vincitore dell'ultima gara, Alberto Surra (VL Te-



am SpeedUp) a 156 p., gli stessi di Elia Bartolini (RMU VR46 Riders Academy). Nella 125 2T la partita si è conclusa già al sabato nonostante il campione non sia arrivato al traguardo. Matteo Bertelle (Team Minimoto Honda) è stato out a causa di una caduta, ma un ruolino di marcia fatto di 5 vittorie e 3 podi lo ha decretato Campione Italiano Premoto3 con 194 p. Dietro di lui la rivelazione della seconda metà della stagione, quel Matteo Boncinelli (RMU) che ha vinto le ultime 4 gare, facendo doppietta anche a Vallengunga e chiudendo a 192 con la terza posizione finale per l'alfiere SIC58 Honda Matteo Patacca, a podio nell'ultima gara.

SBK – E' stata una passerella per Michele Pirro. Il pilota Ducati Barni Racing, dopo il titolo conquistato al Mugello a fine settembre, ha vinto alla sua maniera anche le due gare di Vallengunga, chiudendo con il fantastico bottino di 11 vittorie e 1 secondo posto. Poco da aggiungere a numeri del genere per il tester Ducati, che

ora sarà impegnato con la wild card Valencia in MotoGP. Dietro di lui, secondo in Campionato, l'unico capace di batterlo in pista: Lorenzo Zanetti (Ducati Motocorsa) che ha vissuto un weekend lontano dai primi a Vallengunga. Terzo posto in Campionato per Matteo Baiocco (Aprilia Nuova M2 Racing), sempre 2° a Vallengunga, con Matteo Ferrari (DMR Racing BMW) 4° nella generale ma autore di due podi nelle gare finali.

SS300 – Anche la 300 aveva già incoronato il Campione: Luca Bernardi (Yamaha) che con il 2° posto del sabato ha ottenuto ancora più margine in classifica (218 p.). Dietro di lui, con 142 p. ha chiuso Marco Carusi, apparso in grande crescita. Il pilota GP Project Kawasaki ha ottenuto un 3° posto e una vittoria a Vallengunga con Kevin Arduini (Yamaha) sul terzo gradino del podio finale con 140 p. ma lontano dai primi in una Vallengunga che ha visto anche la prima vittoria di Kevin Sabatucci (ProGP Yamaha).



NICHOLAS SPINELLI

PRO RACING TEAM KTM, CAMPIONE MOTO3

"E' stata una gara davvero dura l'ultima di Vallengunga, dove abbiamo battagliato fino alla bandiera a scacchi, ma io non ho mai mollato. E alla fine è arrivato questo titolo che speravo e sognavo. Devo ringraziare tutti, a cominciare dalla mia famiglia ma soprattutto il mio Team, che mi ha sempre messo nelle condizioni migliori. Il futuro? Ora vedremo, stiamo lavorando per provare ad andare al Mondiale Junior ma ancora non c'è niente di certo".



DAVIDE STIRPE

EXTREME RACING SERVICE MV AGUSTA, CAMPIONE SS600

"La nostra tenacia, costanza e anche ignoranza nel crederci durante tutto l'anno quando eravamo ancora molto dietro in classifica, ha pagato. Questo titolo davvero è per loro, per il Team Extreme, che ci ha messo l'anima per darmi sempre una moto al meglio. E poi ringrazio tutti, la mia ragazza, la mia famiglia, e tutti quelli che hanno creduto in me. A Vallengunga siamo stati noi i primi, siamo noi i Campioni!".



HANNO DETTO:



Guarda il video



MICHELE PIRRO

DUCATI BARNI RACING, CAMPIONE ITALIANO SBK

"Missione compiuta. Sono molto contento per questo titolo, devo ringraziare Ducati, team Barni e tutte le persone che credono in me. Dopo quello che era successo lo scorso anno, non è stata facile, soprattutto all'inizio. Il nostro obiettivo era quello di migliorarci e di puntare a vincere tutte le gare. Anche quest'anno ho dimostrato il mio talento e capacità di adattamento. La scorsa stagione abbiamo vinto con le Michelin, quest'anno con le Pirelli. Il livello del Campionato si è alzato, ma abbiamo tenuto testa" Queste le parole del tester Ducati dopo il titolo conquistato al Mugello, dopo il quale il pugliese ha vinto anche le ultime due gare di Vallelunga.

PASQUALE ALFANO

KUJA RACING BEON, CAMPIONE ITALIANO PREMOTO3 250 4T

"Una vittoria straordinaria, sono troppo contento. E' stato bellissimo, ancora non ci credo e voglio ringraziare tutta la mia famiglia e tutti quelli che hanno creduto in me fin dall'inizio". Queste le parole del giovane Campione Premoto3, che ha ottenuto il titolo con 6 vittorie e 3 podi.



LUCA BERNARDI

YAMAHA, CAMPIONE ITALIANO SS300

"Sono contentissimo per questo titolo. In ogni gara ho dato sempre tutto quello che avevo e le vittorie non sono mancate. Dedico questo titolo a Simone Mazzola e voglio ringraziare il mio team e tutta la mia famiglia". Così si era espresso il Campione italiano al Mugello, dove ha conquistato il titolo con due gare di anticipo. A Vallelunga Bernardi ha chiuso con un secondo e un 4° posto.



MATTEO BERTELLE

TEAM MINIMOTO HONDA, CAMPIONE ITALIANO PREMOTO3 125 2T

"Sono davvero contento per questo titolo. Mi è dispiaciuto non poter correre le ultime due gare, sto bene dopo la caduta, solo qualche graffio e un po' di dolore. A parte questo però quest'anno mi sono davvero divertito e dedico il titolo alla mia famiglia e al mio team e a tutti quelli che mi hanno aiutato".





CHE SPETTACOLO!

L'ultimo round dell'ELF CIV non ha regalato solo lo spettacolo dei Campioni ma ha anche mostrato una **Vallelunga rinnovata**. I lavori di restyling hanno interessato il paddock, il rifacimento dell'ingresso con il tunnel pedonale e la riasfaltatura di parte della pista, che ha contribuito ad abbassare i best lap di molte categorie, regalando gare ancora più avvincenti. Il fiore all'occhiello della "nuova" Vallelunga è senz'altro il **grande lavoro fatto a bordo pista e in direzione gara**. È stato installata infatti lungo il circuito una serie di segnalatori led che fungono da bandiere luminose, unite a rilevatori che permettono di seguire metro dopo metro l'andamento del pilota in pista, dando così rilevamenti precisissimi sui tempi di percorrenza, eventuali problemi tecnici o condotte di gara da tenere d'occhio. Un sistema di rilevamento intertempi e bandiere luminose modello F1, che fa di Vallelunga l'unico circuito in Italia ad averlo fisso (a Monza viene montato solo in occasione della F1). Il tutto unito ad una direzione gara con strumenti rinnovati, che permettono di lanciare la procedura automatica (segnali luminosi, avviso dei 5 minuti al via e spegnimento semafori) di via alle gare. A Vallelunga **non è mancato di certo il pubblico**, che oltre alle gare ha potuto partecipare all'aperitivo offerto da **ELF dove c'è stata l'occasione di festeggiare i 50 anni dell'azienda** leader nel settore di carburanti e lubrificanti. ELF intollererà uno dei premi speciali del CIV (quello per il miglior Under17 nella SS600) alla memoria di Francesco Gentile. Oltre a questo non è mancata la presenza di **3570**. L'azienda di taxi, title sponsor del round di Vallelunga, ha avuto infatti una saletta dove poter accogliere i numerosi suoi ospiti e dal quale vedere lo spettacolo delle gare, oltre a mettere in pista alcuni dei suoi taxi. Il sabato di Vallelunga invece è stata la volta della **conferenza di presentazione del National Trophy 2018**, che anche nel prossimo anno sarà al fianco dell'ELF CIV, confermandosi partner di spessore del campionato. Conferenza impreziosita dalla presenza del responsabile del CIV **Simone Folgori** insieme a **Daniele Maletti** di Pirelli e ovviamente all'organizzatore del Trofeo, il Presidente del Moto Club Spoleto Daniele Cesaretti.



corsica ferries
sardinia ferries
elba ferries



TANTISSIME OFFERTE PER CORSICA, ELBA E SARDEGNA.



corsica ferries  **sardinia ferries**

CORSICAFERRIES.COM



ECCO I CAMPIONI 2017

I campioni 2017. **Roberto Rolfo** a battaglia tra i protagonisti. E ancora, oltre **160 piloti** presenti e una festa con le premiazioni finali che ha chiuso una grande stagione. Tutto questo è andato in scena nell'ultimo round del **CIVS dello scorso 24 settembre sul tracciato Pieve - Passo dello Spino**, un percorso di 2,5 km dove Rolfo ha corso con una moto del Team Manici, sotto la pioggia che ha messo in difficoltà i piloti senza rovinare però l'organizzazione del Pro Spino Team. L'elenco di chi ha trionfato è lungo a cominciare dalla classe pit bike con **1° classificato Maurizio Vettor** seguito da Dario Bursi e da Gabriele Dolfi che si è aggiudicato il titolo di Campione Italiano 2017.

Prima posizione per il campione italiano 2017 nella classe scooter: **Matteo Ridolfi**, seguito da Claudio Chesi e da Tiziano Rosati, mentre nella 125 si è aggiudicato la vittoria **Tiziano Rosati**, già laureatosi campione italiano 2017 a Spoleto, seguito da un agguerrito Loris Guerrino e da Massimiliano Cangiano.

Guido Testoni, già campione europeo della classe 250, si è aggiudicato la vittoria seguito dal suo diretto avversario Marco Queirolo e da Dario Montaldi, mentre a dominare la Mo-

to 3 è stato **Marco Lombardi**, già campione italiano 2017, seguito da Giovanni Ronzoni e da Luciano Adami, con la giovane Eva Bosi al debutto nella classe (quarta classificata). Nella 600 Stock **David Lignite** - campione italiano - ha vinto la giornata seguito da Stefano Nari e da Francesco Mastrullo, che ha firmato l'assoluta. L'ospite d'eccezione, **Roberto Rolfo**, ha trionfato nella **Naked**, seguito da Riccardo Marchelli con Fabrizio Rivellini terzo, mentre **Stefano Manici**, campione italiano 2017, ha corso solo nella 600 Stock.

Nella 600 Open ha trionfato Lori Pedriali seguito da Federico Mosti con in terza posizione **Daniele Stolfi** che si è aggiudicato il campionato italiano 2017. Quarto Yuri Storniolo. Nella supermoto, primo classificato e campione italiano 2017 è stato **Giacomo Gubbini**, che ha battuto Marco Ricci con Fabio Buzzetti assente per infortunio.

Oltre a vincere la gara nella Supermoto Open, **Manuel Dal Molin** si è aggiudicato il titolo di campione italiano 2017 seguito da Alberto Moseriti e da Fabio Volpe. In quarta posizione il campione europeo Andrea Majola. Trionfo per **Francesco Maria Piva** nella 1000 Open, seguito da Enrico Rocchi, in terza posizione Giovanni Lazzeri. Quarto il campione italiano **Fabrizio Lannutti**.

Tra i sidecar, l'equipaggio **Barbi-Padoan** si è aggiudicato la vittoria di giornata e il titolo di campioni italiani 2017 seguiti da Manfredi-Rocchi e da Bonanni-Porretti.

"E' stata una stagione positiva - ha raccontato **Maurizio Simonetti, Responsabile della Velocità in Salita** - nella quale in ogni appuntamento abbiamo superato abbondantemente i 100 piloti presenti anche grazie al **Trofeo Crono Climber** e alle **Moto d'Epoca**. Da sottolineare poi la sicurezza degli allestimenti che ha ridotto gli incidenti quasi a zero. Ottima la formula Crono Climber, che serve da trampolino di lancio sia per i piloti sia per gli organizzatori. In questo ultimo round abbiamo festeggiato i campioni 2017 con una bella cerimonia, mentre a livello sportivo il CIVS si conferma competitivo visti anche i pregevoli risultati dei nostri piloti nelle gare dell'Europeo. Oltre a questo poi, l'ultima gara è stata impreziosita anche dalla presenza di un pilota con esperienza mondiale come Roberto Rolfo". ●





18 19 20 21 GENNAIO 2018
VERONA



LA FIERA DEDICATA AL **MOTOCICLISTA**

In occasione della decima edizione, Motor Bike Expo aprirà al pubblico da giovedì.

VERONAFIERE S.p.A.

FOCUS

PASSIONE VERA



IL CONSIGLIERE LUIGI FAVARATO SI RACCONTA E SPIEGA IL SUO IMPEGNO NELL'EPOCA

Luigi Favarato è un appassionato di motociclismo a tutto tondo. 56 anni, Consigliere Federale eletto in quota affiliati Area Nord, nel corso della sua carriera si è occupato di due ruote a motore a livello locale, nazionale ed internazionale.

Come si è appassionato alle moto?

"Abitando a Treviso, la cui provincia ha una lunga storia motociclistica, fin da ragazzo sono stato appassionato di moto. Personalmente ho fatto in tempo ad assistere alle ultime gare del Campionato Italiano del 1971 e 1972 e inoltre, con il mio Piaggio Ciao, riuscivo a raggiungere facilmente le località in

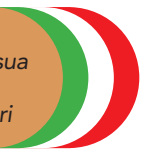
cui venivano organizzate le competizioni di cross e regolarità da Moto Club, tuttora attivi, come il Tenni, il Paese, il Montello e la Marca Trevigiana. Un altro ricordo legato a questa passione: già all'età di 15 anni mi recavo in quel di Giavera del Montello (TV) per commentare via radio (Radio Libera) in diretta le gare di Speedway, una specialità nuova per la nostra zona e molto seguita; inoltre per qualche rivista locale seguii il settore delle due ruote".

Quale percorso l'ha portata a divenire Presidente di Comitato Regionale e poi Consigliere FMI?

"Nel 2001 ero Presidente del Moto Club Tenni di Treviso da tre anni. Il Comitato Regionale Veneto venne commissariato verso giugno e a Misano, ad agosto, l'allora Presidente del Co.Re. Friuli Venezia Giulia - Giuliano Gemo - mi presentò all'ex Presidente FMI, Paolo Sesti, e al Vice Presidente Morresi proponendo la mia candidatura alla guida del Co.Re. Veneto. Candidatomi alle successive elezioni, fui eletto dai Moto Club veneti. Il ruolo di Presidente regionale è stato impegnativo, ma ricco di soddisfazioni e ho lavorato con validi collaboratori. Nei tre mandati olimpici in cui sono stato Presidente



Nell'altra pagina, il consigliere Favarato con la sua preziosa Triumph T 100 del 1969 e durante una premiazione. Qui a fianco, con amici restauratori



ho approfondito la conoscenza delle differenti specialità del motociclismo, ma soprattutto ho incontrato un mondo fatto di piloti e di persone con le quali avevo in comune la stessa grande passione. In questi anni ho costruito con i colleghi del Trentino Alto Adige e del Friuli Venezia Giulia una ottima sinergia, in particolare per lo svolgimento di campionati Triveneti. Conoscevo e stimavo Giovanni Copioli da tempo, così quando mi propose di entrare nella sua squadra per il nuovo Consiglio federale, accettai ben volentieri questa nuova sfida”.

Lo spirito di squadra del Consiglio Federale FMI può essere il punto di forza del nuovo corso presidenziale?

“Per essere vincente, ogni squadra deve essere coesa e deve avere gli stessi obiettivi: avere una comune esperienza sul campo, condividere la linea politica e sportiva, guardare al futuro con spirito innovativo sono condizioni fondamentali per sviluppare ogni progetto e raggiungere risultati positivi. Il nuovo Consiglio Federale si è formato su questi presupposti”.

In passato è stato anche Vice Presidente della UEM, l'attuale FIM Europe. Rispetto alle altre Federazioni europee, può indicarci le peculiarità della Federazione Motociclistica Italiana?

“La FMI è storicamente una delle più importanti federazioni al mondo, riconosciuta leader e con propri qualificati rappresentanti all'interno di comitati e commissioni internazionali di specialità. Ho avuto la fortuna di far parte della FIM Europe quando era presieduta da **Vincenzo Mazzi** e nel contempo ho conosciuto il Presidente onorario della FIM, l'avvocato **Francesco Zerbi**. Negli ultimi tempi notiamo che il motociclismo si sta affermando ed evolvendo anche in Paesi emergenti per questo sport, come ad esempio i Paesi dell'Est Europa, dove vengono messe a disposizione nuove piste e strutture, oltre che risorse per lo sviluppo del nostro sport. E la competizione con queste nazioni è forte. La FMI è comunque tuttora un riferimento per tante federazioni straniere: è ben strutturata e ben gestita, con una importante rete di Club e dirigenti in tutto il Paese, con una buona struttura tecnologica sui campi di gara e negli uffici, all'avanguardia e pronta per mantenere ed accrescere la propria posizione di rilievo”.

In qualità di Consigliere FMI eletto in quota affiliati Area Nord, di cosa si è occupato maggiormente in questi primi

mesi del nuovo corso presidenziale?

“Dopo aver preso conoscenza delle norme che regolano l'attività federale e quella di componente del Consiglio in particolare, mi sto dedicando alla specialità che il **Presidente Copioli con il Consiglio** mi hanno affidato: sono **coordinatore del Comitato Moto d'Epoca** quindi seguo l'attività del settore, i relativi regolamenti, i calendari e le gare sul territorio nazionale. La FMI ha un ottimo ufficio dedicato al settore, guidato da Raffaele Bigioni, funzionario preparato e capace. Siamo ormai a fine stagione 2017 e stiamo per improntare calendari, regolamenti e ulteriori attività per la stagione 2018, che mi vedranno ben volentieri impegnato già dai prossimi giorni. Inoltre mantengo i contatti con la base degli associati ed i Moto Club in particolare del territorio di mia provenienza e riferimento, il Nord-Est”.

Relativamente a questo Comitato, quali sono le iniziative già intraprese nei mesi passati e gli obiettivi 2018?

“Ho trovato un settore veramente in pieno fermento in tutte le specialità, con un clima di vero sport dei piloti e dei team. Quest'anno le gare dei campionati nazionali sono state una quarantina, tutte molto seguite. Da parte nostra, c'è il massimo impegno affinché anche la prossima stagione possa offrire interessanti week end di buon motociclismo”.

Il Misano Classic Weekend, in programma dal 6 all'8 ottobre (mentre Motitalia andava in stampa). Eventi di tale portata, come contribuiscono alla crescita dell'Epoca Sport in Italia?

“In maniera decisamente positiva: si svolgono gare con oltre 400 piloti per l'epoca in pista di velocità, mentre il fuoristrada con il motocross e la regolarità supera i 250 piloti. Questi numeri confermano il crescente interesse nell'Epoca Sport italiano, uno tra i campionati più seguiti e professionali a livello europeo; lo stesso vale per il Trial e la Velocità in salita d'epoca, che chiudono il cerchio della effettiva attività sportiva del settore. Importante è anche la formula dei meeting in pista dei Gruppi 3 e 4, frequentati dalla cerchia di appassionati che non si vogliono cimentare nelle gare vere e proprie, ma che partecipano ai meeting con le loro moto, alcune veri pezzi storici e unici, permettendo a tanti appassionati di ammirarle”.

Lei è proprietario di moto d'epoca iscritte al Registro Storico FMI? Come alimenta la sua passione per il motociclismo?

“Per le mie uscite di fuori porta e turistiche uso una Triumph Tiger 100 Trophy del 1967, mentre nella mia collezione spicca una Norton Manx 350 del 1959, un vero gioiello di tecnica corsaiola, tra le più blasonate degli anni '50/60! Frequento nel tempo libero gli amici del Moto Club Trevigiano, esperti conoscitori di motori e modelli storici che spesso restaurano personalmente. Ho partecipato ben volentieri alla realizzazione del libro biografico sul pilota trevigiano d'adozione Omobono Tenni, in particolare nella ricerca della documentazione storica e fotografica. Naturalmente mi documento e mi aggiorno costantemente con riviste e pubblicazioni del settore storico, che leggo sempre volentieri. Ma soprattutto, ogni qualvolta posso, frequento le piste ed i paddock, gustandomi dal vivo le gare e il rombo dei motori”.

FOCUS



REGIONE AUTONOMA FRIULI VENEZIA GIULIA

IN FRIULI C'È UN NUOVO AMICO

GIOVANI E CONTATTO CON I MOTO CLUB. QUESTE LE PRIORITÀ DEL PRESIDENTE DANIELE BERGAMASCO



Pilota di fuoristrada, dirigente del **Moto Club Isontino**, **Delegato Provinciale FMI** e **Consigliere Regionale del Co. Re. Friuli Venezia Giulia**. Senza dimenticare il lungo percorso nel **Comitato Impianti**, anche come membro della Commissione Nazionale. A giudicare dai ruoli ricoperti in passato, l'esperienza non manca al **nuovo Presidente del Co. Re. Friuli: Daniele Bergamasco**. Appassionato motociclista a 360 gradi e in carica dallo scorso maggio, per lui sono tanti i progetti messi in cantiere.

Presidente, quali attività ha già portato avanti dal momento della sua elezione?

"Ho raccolto un'eredità pesante, quella lasciata dal mio predecessore **Mario Volpe**, al quale voglio riconoscere il merito di aver diretto la nostra regione in modo esemplare. A cinque mesi dall'elezione mi sento di dire che solo ora mi sto ambientando a pilotare la complessa macchina regionale della FMI. Il primo obbiettivo sul quale ho voluto puntare, assieme a tutto il Consiglio Regionale, è il settore giovanile. Ritengo indispensabile infatti diffondere la cultura e i principi di questo sport partendo proprio dalle nuove leve".
C'è già qualcosa di concreto da questo punto di vista?

"Abbiamo costituito la **Commissione Sviluppo Settore Giovanile**. Sono stati coinvolti tutti i coordinatori delle varie discipline (Enduro, Motocross, Velocità, Trial e Speedway) e il referente regionale del **Dipartimento Educazione Stradale**. Vogliamo dare la possibilità ai ragazzi dagli 8 ai 14 anni di avvicinarsi agli sport motoristici attraverso campus, centri estivi e attività extra scolastica. Oltre a questo pianifichiamo allenamenti collettivi multi disciplinari per licenziati agonistici under 17, finalizzati a formare piloti in specialità diverse affinché ne traggano vantaggio per la disciplina già praticata".

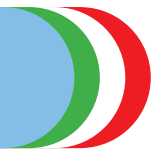
Cambiamo argomento. Visto il suo passato come pilota di fuoristrada e la grande presenza di strade bianche in Friuli, come giudica le recenti proposte di modifiche che, se dovessero

passare, limiterebbero moltissimo le attività offroad?

"La situazione è complessa. La nostra attività principale è proprio l'Enduro. Basti pensare, oltre al grosso spazio che la disciplina ha nel calendario agonistico, ai continui record raggiunti in termini di partecipanti a gare di Enduro territoriali e all'impegno dei Moto Club nel promuovere l'attività giovanile. Senza dimenticare la tradizione legata alla "Regolarità". Il continuo interfacciarsi con istituzioni ed **Enti locali ha permesso di raggiungere uno standard ottimale, fondato sul reciproco rispetto dei ruoli**. Sono il primo a pensare che c'è ancora molto da fare, soprattutto nelle attività estranee alle manifestazioni autorizzate, ma le soluzioni ci sono e verranno valutate. Le limitazioni proposte in Parlamento annullerebbero quanto di buono è stato fatto, oltre a influire in negativo sull'attività non solo sportiva, ma anche economica, turistica e culturale che gravita intorno ad una manifestazione offroad".

Oltre all'Enduro, quali sono le discipline più praticate in Friuli e quali invece quelle su cui ci sono margini di miglioramento?

"Enduro e Motocross sono le attività predominanti, ma in questi cinque mesi di mandato, osservando in prima linea l'attività svolta, mi sono accorto che non mancano altre discipline pronte ad emergere, parliamo di Trial, Velocità e



ve dei vari Club legati ad una definizione classica di Motoraduno, il futuro sarà rivolto ad una nuova tendenza, magari non più così fondata sul momento di aggregazione tra motociclisti, quanto su un'opportunità di scoprire il fascino del Friuli in moto. Sono convinto che questa opportunità non dovrà essere diretta solo ai motociclisti provenienti da fuori, ma avrà il compito di mostrare la bellezza del nostro territorio anche ai bikers locali. Quest'anno la nostra regione ha avuto l'opportunità di ospitare la 6ª Festa Bikers Nazionale, che dopo il FIM Mototour of Nations del 2013 è indubbiamente, a mia memoria, l'evento mototuristico di maggior rilievo mai organizzato". ●

Speedway. Questo anche grazie ai rispettivi coordinatori che stanno pianificando un percorso di promozione e sviluppo territoriale pur non essendoci in regione un campionato agonistico".

Il nuovo corso federale, come sottolineato dal Presidente Copioli, si basa sul dialogo con la base. Quanto è importante rafforzarlo?

"Fondamentale! Istituire un rapporto basato sul dialogo, sul rispetto reciproco tra **Moto Club e Comitato Regionale**, ma soprattutto un rapporto confidenziale con i **Presidenti di Moto Club** è importantissimo. Il mio obiettivo è far sì che tutti i Presidenti di Club si sentano tutelati e sorretti da un organo territoriale amico, che oltre a garantire la regolarità dell'attività deve promuovere e non ostacolare l'operato dei sodalizi. Un Comitato Regionale che deve anche essere in grado di curare i rapporti con l'organo centrale e farsi portavoce delle esigenze che emergono dal territorio".

A proposito di territorio, ci sono attività particolari per quanto riguarda il Mototurismo nella vostra regione?

"Più che Mototurismo, da noi sento parlare sempre più spesso di Turismo in moto. Senza ostruzionismo alle iniziati-





AD ARICCIA NON SOLO PORCHETTA

Dal 15 al 17 settembre 2017 è andato in scena Il **Motarduno Itinerante d' Eccellenza della Porchetta - Città di Ariccia**, valevole per il Campionato Italiano e il Trofeo Turismo Centro FMI.

Venerdì 15 settembre i centauri hanno potuto iscriversi in Piazza di Corte ad Ariccia, celebre piazza progettata nel 1661 da Gian Lorenzo Bernini e da Carlo Fontana. Il pomeriggio seguente, giro turistico a Grottaferrata, per il primo check point e visita guidata alla Basilica di San Nilo nella Fortezza di Grottaferrata. La visita ha consentito di scoprire la biblioteca con testi antichissimi, le molte opere d'arte conservate nella Chiesa e la cripta dove pregava San Nilo.

Più tardi, entro le ore 19.00, secondo check point a Nemi, sull'omonimo lago, cittadina di 2.000 abitanti con un bel borgo antico, famosa per la coltivazione ed il commercio delle fragole. A causa delle avverse condizioni meteo che in serata hanno causato piogge intense nella zona, il previsto giro turistico in notturna a Roma è stato annullato.

La domenica mattina, partenza dal parco in Piazza Di Corte di Ariccia, dopo la colazione offerta dal Moto Club, con destinazione Castel Gandolfo, sul lago di Albano, sede della residenza estiva dei Papi. A dare il via al giro turistico ci ha pensato il Sindaco di Ariccia, Roberto Di Felice.

Tutti in fila per il terzo check point dove è stata offerta ai partecipanti una

maglietta ricordo dell'evento; subito dopo di nuovo tutti in moto, direzione Monte Cavo con rientro ad Ariccia per il pranzo e le premiazioni.

Il primo posto è stato appannaggio dei **Centauri del Tirreno**, secondo posto per il **Moto Club Mugnano**. Al terzo posto il **Moto Club Bikers Solitari** di Lamezia Terme.

Alla vigilia dell'ultima prova del Campionato Italiano Turismo, il motarduno "L'Altra Calabria", organizzato dal **Moto Club Le Aquile del Sud**, che si tiene a Bova Marina (RC) nel weekend 7-8- ottobre 2017 (mentre questo numero di Motitalia è in stampa), la classifica generale vede al primo posto I **Centauri del Tirreno**, seguiti da I **Lupi Bianchi**. Al terzo posto I Vesuviani. ●



DA SCANZANO IONICO A SALANDRA

Sabato 26 agosto ha preso il via il **20° Motoraduno Nazionale d'Eccellenza Itinerante di Salandra**, organizzato dal **Moto Club Salandra**, presieduto da **Vincenzo Castellano**, valevole per il Campionato Italiano Turismo 2017 FMI e per il Trofeo Turismo Sud, inserito inoltre nel cartellone degli eventi della kermesse "E...state a Salandra 2017" organizzata da Associazioni locali con il patrocinio dell'Amministrazione Comunale di Salandra. La settima prova del Campionato Italiano si è svolta in due località, il sabato nel parcheggio del Lido Torre sul lungomare di Scanzano Ionico, la domenica nella piazza principale di Salandra. Il primo giro turistico ha avuto come destinazione il porto turistico di Marinagri (la Venezia del Sud). Al rientro presso il Lido Torre, tutti a pranzo con la presenza di motociclisti francesi e belgi, a testimonianza del carattere internazionale della manifestazione. La tappa successiva è stata a Montalbano Jonico, piccolo centro tra i fiumi Covone e Agri, costruito su formazioni argillose conosciute con il nome di calanchi, dove l'accoglienza è stata calorosa; con il **Sindaco Piero Marrese**, che ha fatto gli onori di casa. A Montalbano i motociclisti, inoltre, hanno potuto visitare il Museo dei Calanchi ed il centro storico. Sulla via del rientro all'area del motoraduno a Salandra, in molti hanno deciso di percorrere la strada che passa per Craco, con sosta presso il paese abbandonato, borgo fantasma arroccato su una montagna rocciosa. L'indomani mattina, terzo check point presso la Chiesa Madonna del Monte con annesso parco e zona attrezzata per picnic. Presenti il Presidente della Commissione Turistica Rocco Lopardo e il Presidente del Co.Re. Basilicata Rosario Basile. Al primo posto troviamo **I Centauri del Tirreno**; secondo posto **I Lupi Bianchi** mentre al terzo posto c'è il **MC Coast Riders**. Il **Presidente Rocco Lopardo**, nel corso delle premiazioni, ha affermato che il Campionato Italiano Turismo 2017 sta dimostrando un autentico spirito di amicizia e condivisione; non ci sono state, infatti, notizie di screzi o denunce alla giustizia sportiva, con grande soddisfazione per i vertici federali.

A FEROLETO MUSEI E CULTURA

Organizzato dal **Moto Club Feroletum**, nel weekend del 22 e 23 luglio si è tenuto il **13° Motoraduno Itinerante d'Eccellenza "Città di Feroletto Antico"** (CZ), valevole per il Campionato Italiano Turismo e per il Trofeo Turistico Sud. Per raggiungere Feroletto Antico, borgo medievale edificato su una collina, i centauri hanno trovato indicazioni stradali già a Lamezia Terme, a conferma della buona organizzazione.

Dopo aver accolto i motociclisti per l'iscrizione, con colazione offerta dal Moto Club Feroletum, si è raggiunta la Piazzetta San Domenico a Lamezia Terme per visitare la Chiesa di San Domenico ed il Museo Archeologico Lametino. I centauri hanno fatto poi ritorno a Feroletto dove hanno visitato il Museo Storico Comunale nel Palazzo Cosentini, risalente alla prima metà dell'Ottocento, ricco di decori. Al rientro presso l'area del motoraduno i motociclisti hanno trovato ad accoglierli il **Presidente del Co.Re Calabria FMI, Giò Piomalli**. Domenica 23 luglio 3° check point al Parco Dossi nel Comune di Lamezia Terme, 60 ettari di pineta e giardino botanico curati da associazioni locali mentre al rientro presso l'area del motoraduno i centauri e le passeggere hanno potuto degustare specialità culinarie tipiche della zona.

Per le classifiche i **Centauri del Tirreno** sono riusciti ad avere la meglio anche a scapito del Fattore K e, pur concorren-



do nella loro Regione, hanno conquistato il primo posto. Al secondo posto il **Moto Club Mirabello Monferrato**, terzo posto al **Moto Club I Lupi Bianchi**. L'evento è stato un successo sia sotto l'aspetto della partecipazione, sia sotto l'aspetto organizzativo. ●



L'HAT SI È FATTA IN 3



EDIZIONE PIÙ DURA DI SEMPRE CON NUMERI DA RECORD

La migliore **Hardalpitour** di sempre. Non per il percorso, vista la bellezza degli scenari anche delle edizioni passate, ma per il numero di partecipanti. La **9ª edizione dell'evento di caratura nazionale ed internazionale (fa parte sia del calendario FMI che FIM)** si è tenuta dall'8 al 10 settembre e ha fatto segnare il record di partecipanti: **470** iscritti, provenienti da **21** nazioni, che hanno attraversato lo spettacolare sistema di strade sterrate ex militari d'alta quota lungo il confine italo - francese e sulle Alpi Occidentali seguendo un percorso che ha unito Sanremo (IM) a Sestriere (TO).

Dopo la serata di apertura al **Teatro del Casinò** della città ligure, la Hardalpitour è partita nella notte di venerdì 8 settembre con i protagonisti della HAT Extreme (880 chilometri), mentre la mattina successiva hanno preso il via i motociclisti della **HAT Discovery (360 km)** e **HAT Classic (520 km)**, che ha visto il maggior numero di partecipanti

(260). La prima parte del percorso è stata caratterizzata da una pioggia battente che ha messo tutti a dura prova. Molto apprezzata la sosta a Pigna (IM) prima del check point a Limone Piemonte (CN) che ha preceduto la sosta notturna tra il sabato e la domenica a Becetto (CN) prima di arrivare a Sestriere proprio il 10 settembre. Nomi altisonanti quelli di alcuni iscritti: ai più giovani Manuel Lucchese, Livio Mettelli, Ottavio Missoni, si sono affiancate le "vecchie" glorie Maurizio Sanna, Bruno Birbes e Claudio Mana. Di rilievo la partecipazione di Ahmed Fahad Al-Kuwari, pilota di livello internazionale proveniente dal Qatar. Degna di nota anche la partecipazione dei due equipaggi Quadro Vehicles, che con i loro sei Quadro4 (scooter a 4 ruote) hanno percorso tutti i chilometri della HAT Classic, affrontando salite, discese, rocce e pioggia, per raggiungere senza problemi Sestriere. Presente per l'ottava volta anche il **Moto Club Ténéré Italia**, con il Presidente Stefano Valla e 10 motociclette Yamaha. L'organizzazione, oltre a numerosi Enti e Associazioni, ha tenuto a ringraziare la FMI e la FIM nella figura di **Thomas Viale**, che all'interno della nostra Federazione è il Responsabile Innovazioni Tecnologiche della Commissione Turistica. Ora l'appuntamento è per il 2018, quando si celebrerà il decennale della Hardalpitour! ●

17



I 6 CAMPIONI ITALIANI

*Superbike Michele Pirro Ducati - Pirelli
Supersport 600 Davide Stirpe MV Agusta - Pirelli
Moto3 Nicholas Spinelli KTM - Dunlop*

*Supersport 300 Luca Bernardi Yamaha - Pirelli
PreMoto3 - 2T Matteo Bertelle Honda - Dunlop
PreMoto3 - 4T Pasquale Alfano Beon - Dunlop*

Title sponsor



A brand of TOTAL

Sponsor Ufficiali



Fornitori ufficiali



Partner tecnici



Manufactures



Tyres



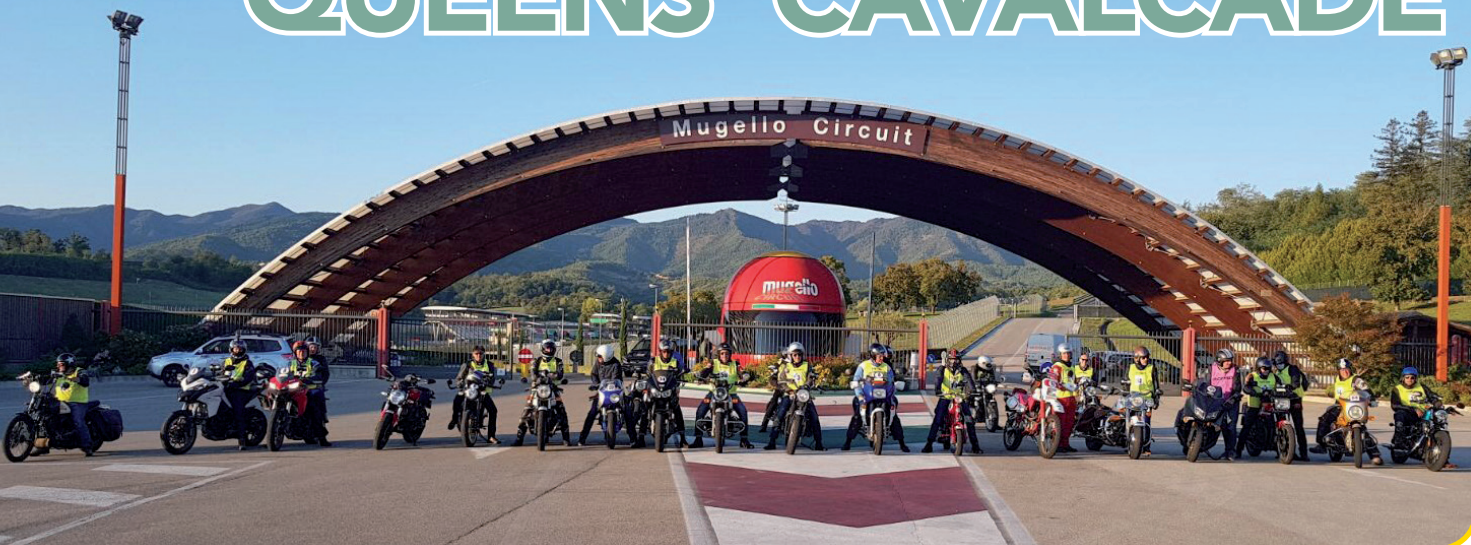
Trofei Abbinati



Charity Partner



QUEENS' CAVALCADE



La **Queens' Cavalcade 2017**, partita il 20 settembre dalla Versilia, dopo aver percorso oltre 900 km attraverso Toscana, Umbria e Lazio, è giunta alla tappa finale. Dopo la prima edizione svolta nell'ottobre 2016 nelle Isole Canarie (Spagna), la manifestazione turistico sportiva, sotto l'egida della **Federazione Motociclistica Internazionale ed Italiana**, che ha visto impegnate moto d'epoca e moderne in una gara di regolarità per tappe, è arrivata in Italia. I bikers giunti da più parti del mondo, hanno scoperto le meraviglie della Toscana, dal celebre litorale della Versilia,

come Forte dei Marmi e le cave di marmo di Arni. Nel secondo giorno, dalle pieghe del Passo del Giogo e della Futa si è passati all'**Autodromo del Mugello**, dove i riders e le loro amate regine hanno effettuato un giro del tracciato toscano. La terza giornata ha portato i nostri motociclisti verso Firenze e poi verso le colline senesi: Monteriggioni, San Quirico d'Orcia e Montepulciano, dove i partecipanti hanno scoperto la bellezza dell'antico borgo. La **Queens' Cavalcade** è arrivata poi in Umbria costeggiando le rive del lago Trasimeno fino a Perugia. Poi verso poi Roma, dove era fissato l'arrivo di questa av-

ventura italiana, fatta di passione, di meravigliose "queens" e di sapori unici e sorprendenti. Al traguardo il vincitore è stato il pistoiese **Stefano Sala** che per il secondo anno consecutivo si porta a casa il **Queens' Trophy** realizzato dallo scultore Alfredo Sasso. Il campione in sella a BMW R100T è stato seguito da **Paolo Guercini** su BMW R90S del 1977 e da **Giampiero Findanno** in sella ad una Yamaha XT600. Fuori classifica ma degna di nota è stata la prestazione di un giovanissimo appassionato, Matteo Dami che in sella alla sua Lambretta del 1960, con i suoi 18 anni compiuti ha seguito il padre in questa avventura. ●



TORNA LA TARGA FLORIO

Dopo **87 anni** torna la **Targa Florio Motociclistica** nelle Madonie, in Sicilia. L'ultima volta fu nel 1929, la prossima sarà il **4 e 5 novembre** e avrà come base la storica struttura di Floriopoli, il complesso architettonico realizzato da Vincenzo Florio, palermitano di ricca famiglia che nel 1906 ideò la "Targa Florio", corsa automobilistica tra le strette e tortuose strade delle Madonie. Lui stesso nel 1920 diede vita anche alla Targa Florio Motociclistica e l'edizione del 1929, la decima, fu l'ultima nelle Madonie; le altre 8 edizioni si disputarono al velodromo del Parco della Real Favorita di Palermo. Oggi la **De Petri Adventure** (società di **Ciro De Petri**, campione degli anni '80 e '90 dei grandi rally africani), in collaborazione con l'Automobile Club Palermo ed il Motoclub Limite 90 Cerda, organizza la 19° Targa Florio Motociclistica nel leggendario circuito del Parco delle Madonie. La riedizione storica sarà suddivisa in: rassegna moto historic - con moto da Gran Premio e della Dakar disposte in un tratto chiuso al traffico a ridosso di Floriopoli - ed un evento motoristico non competitivo a numero chiuso ma aperto a tutte le moto regolarmente immatricolate, targate e assicurate che percorreranno un giro del medio circuito delle Madonie (104 chilometri). Una giuria e i partecipanti dell'evento motoristico decreteranno, a votazione, una classifica della moto e del pilota più rappresentativi. Per informazioni ed iscrizioni www.depatriadventure.com/targa-florio.html



OGIO COLLECTION 2017

Perfetti per sport motoristici, outdoor, viaggi e lavoro

- Finiture di **alta qualità**
- **Materiali e tessuti** estremamente **resistenti**
- **Tasche imbottite** per proteggere oggetti di valore
- Facile accesso a tutti gli **scompartimenti**
- **Pannelli equipaggiati** per organizzare al meglio tutti gli oggetti

Scopri la gamma completa e scegli il tuo prodotto preferito su www.athenaevolution.com

IL VINTAGE NELL'ERA DI INTERNET

TANTE INFO MA ANCHE PERICOLI:
OCCORRE FARE ATTENZIONE



Internet, una rivoluzione epocale che ha coinvolto anche le moto d'epoca e il relativo mercato. Una gran parte di vendite o acquisti, infatti, si concludono partendo da annunci sul web. Vari siti contengono migliaia di annunci che riguardano le vintage, con il primo che ha addirittura una vastissima sezione specifica. Il problema è che Internet presenta anche insidie e pericoli. Ci sono appassionati che hanno messo annunci e sono stati raggirati da abilissimi truffatori, in quanto dopo aver ricevuto un finto bonifico, perfino maggiorato per le spese di trasporto, hanno spedito il mezzo e poi l'amara scoperta che l'importo era inizialmente stato accreditato sul conto, ma il trasferimento dei fondi non è mai avvenuto. Non solo, il malcapitato oltre a rimetterci la moto ha dovuto pure pagare le spese alla banca. E questo accade frequentemente anche sulle richieste di un anticipo. In questo caso per smascherare il falso venditore che risiede in una città lontana, può essere utile quello di dirgli di avere un amico che abita nella sua zona e che sarà lui a vedere subito la moto. Stene certi: se è un truffatore, sparirà. Tanta attenzione anche a chi si fa venire in casa. Rispondono all'annuncio, vengono a vedere la moto in vendita e poi la brutta sorpresa: il colpo al

box dove è custodita. Facile pensare che l'autore del furto sia chi è venuto a vedere... Ma non ci sono le prove e un fondato sospetto non basta!

Insomma, bisogna stare non attenti, ma attentissimi. Primo consiglio quindi: diffidare di bonifici o assegni inviati a distanza, poi non far entrare sconosciuti nel box. Indipendentemente dalla presenza di truffatori e malintenzionati, resta il fatto che molti affari si concludono tramite gli annunci in rete. "Va detto però – fa osservare il trevigiano **Alessandro Altinier**, uno dei più importanti commercianti di moto d'epoca in Europa – che la maggior parte degli annunci su Internet vanno a conclusione con moto di scarso interesse storico e di basso costo, fino a 3-4000 euro. In questa fascia il mercato è molto attivo. Per i pezzi più impegnativi assai meno, anche se so di alcuni acquisti di mezzi pregiati fatti tramite l'on line, ma sono eccezioni. Per le moto di maggior valore le mostre scambio restano importanti, perché fanno da vetrina, poi però quasi sempre la trattativa viene perfezionata e conclusa in un secondo tempo, dopo la manifestazione. Le truffe su Internet? Ne ho sentite di tutti i colori. Diffusissime quelle con gli assegni esteri, poi quelle con le richieste di anticipi".



Il web è composto anche dai social che stanno recitando un ruolo sempre più importante nell'Epoca. Su Facebook ci sono molti gruppi di appassionati dove si postano annunci e ci si scambiano opinioni e consigli, o addirittura vengono diffusi gli annunci truffaldini in modo da mettere in guardia l'eventuale interessato. Ad esempio il gruppo "Moto d'Epoca" su Facebook conta circa 18.000 appassionati, e insieme a questo generalista ce ne sono altri specifici per quasi tutte le marche.

Il web si rivela prezioso anche nella ricerca o la vendita di ricambi. In questo caso la parte del leone la recita Ebay. Occorre un po' di pratica, ma una volta che si acquisisce dimestichezza Ebay può essere prezioso. Basta inserire il ricambio che si cerca e si procede all'acquisto e questo può avvenire anche se il venditore è all'estero. Di solito si paga con Paypal e qui per l'acquirente c'è qualche garanzia in più grazie ai cosiddetti feedback (ossia i giudizi) lasciati dai precedenti acquirenti che danno le credenziali sull'onestà e la qualità del venditore. Ci sono appassionati del resto che con questo mezzo hanno creato vere e proprie attività, ecco perché i feedback sono importantissimi. Addirittura ci sono persone che inizialmente hanno venduto a prezzi ultraconvenienti proprio per acquisire quei giudizi positivi e ottenere il pedigree del venditore serio, affidabile e corretto. Un feedback negativo "sporco" irrimediabilmente l'immagine di chi vende ed ecco perché su Ebay i rischi sono minori.

"Internet - aggiunge **Altinier** - è diventato un mezzo uti-

lissimo, direi providenziale per i restauri. Su Ebay si trova tutto e ha annullato le distanze. Una prova? Richard Hacker, il più importante rivenditore di ricambi per moto inglesi, un vero punto di riferimento per gli appassionati del "made in England", da parecchio tempo ha chiuso il suo negozio ed opera esclusivamente con Ebay, ottenendo così un considerevole risparmio su costi di gestione della sua attività".

Naturalmente un ruolo importante lo recitano i siti degli operatori, specie i più qualificati. Il sito di **Mauro Pascoli** ad esempio è il "paradiso" dei vespisti. Pascoli ha un catalogo sterminato di ricambi sul suo portale e la sua serietà e professionalità rappresenta un importante aiuto per tutti i possessori dello scooter di Pontedera, sia italiani che stranieri. Il suo megapullman poi non manca mai alle principali mostre-scambio perché, inevitabilmente, la presenza fisica alle manifestazioni è essenziale per mantenere e consolidare i rapporti con la clientela.

Anche **Paolo Ciabini**, titolare della Ciabini.com, il più importante rivenditore italiano di ricambi Honda Four, si divide tra Rete e mostre scambio. "Devo dire però - rivela Paolo - che il 90 per cento della mia attività si snoda sulla Rete. Le mostre continuo a farle, vado solo alle più importanti e qualificate. Ad ogni modo Internet è stata la mia fortuna, sono conosciuto grazie al web, ma va detto che il valore aggiunto è che, dietro al mio sito, c'è il sottoscritto che fornisce assistenza e consigli agli acquirenti. Ci sono tanti siti qualificati che vendono ricambi, alcuni stranieri sono famosissimi, la differenza è che dopo l'approccio avvenuto con Internet non c'è alcun contatto personale, mentre generalmente gli italiani preferiscono quei siti dove poi vi è un contatto con chi può fornire spiegazioni".

"I veri appassionati di moto vintage non perdono comunque i classici appuntamenti come la Mostra Scambio di Imola o quelle di Novegro e Reggio Emilia - afferma **Salvatore Pascucci, Coordinatore Tecnico del Registro Storico FMI** - in quanto è lì che possono dare sfogo alla propria passione cercando, anzi "ravanando" tra ricambi poggiati alla rinfusa nei vari stand. Spesso è nelle mostre scambio, specialmente in quelle più piccole, che l'appassionato ha la speranza di fare il tanto sospirato "affare" scovando qualche rarità sfuggita ad un meno esperto visitatore. Il **Registro Storico FMI** è presente alle principali fiere di settore e sempre più è un punto d'incontro per appassionati e collezionisti, oltre che un presidio per ricevere informazioni sui servizi. Il prossimo appuntamento con il Registro Storico è alla **Mostra Scambio di Novegro**, dove sarà festeggiato il trentennale".

Roberto Pontiroli Gobbi



MOTOCLUB

MC 2000 MODENA MOTOR GALLERY

Grande successo del **Moto Club 2000** al Modena Motor Gallery. Il sodalizio ha contribuito alla riuscita di questa ormai storica manifestazione con mostre riguardanti i 70 anni della Lambretta e le mitiche moto fuoristrada degli anni '70. Moto che hanno calcato il circuito come la MV Agusta 500, la Benelli 500, la H-D 350 (ex Walter Villa) e la Morbidelli 125. Ferme anche l'attività organizzativa per un ottobre ricco di eventi. Il sodalizio organizza il 15 ottobre la gita "Il bello dei nostri monti"; in collaborazione con Motori Modena, si terrà successivamente la "Festa dei Motori" presso l'autodromo di Modena il 22 ottobre (evento a scopo benefico).

MC CENTAUROMENIUM MOTORADUNO "DONNA IN MOTO"

Edizione bagnata, edizione fortunata. Si è concluso con grande soddisfazione il Motoraduno 2017 del **Moto Club Centauromenium**, tenutosi dal 22 al 24 settembre a Castelmola (ME). Quest'anno il tema della violenza sulle Donne è stato il focus dell'evento, che ha visto la presenza di 78 partecipanti, numero generoso visto il periodo. Grande partecipazione da parte degli amici calabresi dei club "Praia Mare", "Reggio Bikers" e dei gruppi "La banda a limitatore" e "Bikers riviera Jonica". Gradita presenza quella del **Vicepresidente del Comitato Regionale Sicilia della Federazione Motociclistica Italiana, Andrea Chillemi**. Presente pure una grande amica del presidente: una motociclista turca impegnata in un giro d'Europa, che ha fatto il possibile per essere ospite del club da domenica sera fino a giovedì. Gli altri partecipanti sono arrivati da molte parti della Sicilia.



MC CITTA' DI STRADELLA VINUVA

Stradella (PV) è conosciuta per la sua enogastronomia. Ma per i motociclisti significa ben altro. È in questa simpatica cittadina dell'oltrepò pavese che nascevano infatti le **Alpino** e le **Ardito**, moto che per anni sono state assai apprezzate da un gran numero di utenti per le loro eccellenti qualità. In particolare la prima di queste due aziende è arrivata ad avere dimensioni considerevoli con esportazioni all'estero. Per



tenere giustamente viva la loro memoria, il **Moto Club Città di Stradella** ha organizzato un raduno che ha inserito nella ormai classica **Vinuva**, svoltasi dal 31 agosto al 3 settembre. Svariate decine di splendide moto, fornite da collezionisti entusiasti - come Luciano Battisti che da Pesaro ha portato alcune vere "chicche" (tra le quali lo scooter 150 costruito in un unico esemplare) - sono state esposte nei giardini pubblici e centinaia di persone hanno potuto ammirarle.

MC ROMA CON NOI PER AMATRICE

Il 24 settembre scorso l'**Associazione Moto Club Trevignano Romano**, sezione del Moto Club Roma, ha organizzato Con Noi per Amatrice. Partiti dal lago di Bracciano dove si sono ritrovati gli 87 partecipanti. "Arriviamo ad Amatrice da nord - scrive **Fabrizio Battaglia**, Tesserato FMI del MC Roma - e si vede quello che le TV hanno trasmesso. Ma la realtà della vita è diversa: i cumuli di macerie ammutoliscono qualsiasi emozione. Nell'alzare gli occhi verso queste montagne, si nota comunque che qualcosa ha rifiutato la legge della natura: la Torre Civica di Amatrice che resiste con orgoglio, volontà e forza; due bandiere sventolano il Tricolore Italiano e quella della Città di Amatrice, a simbolo di un futuro che ci sarà! Arriviamo all'Area Food a San Cipriano, e senti che oltre la Torre Civica un'altra cosa ha rifiutato la legge della natura: gli amatriciani, che con le loro tradizioni sono ripartiti. Non hanno più i loro luoghi storici, ma in quelle nuove strutture senti il calore, la forza, la voglia e la tenacia per andare avanti. Viaggiare in moto è vivere i luoghi dove sei avvolto nell'essere della natura e della popolazione. Noi motociclisti possiamo aiutare con poco questa meravigliosa gente, e diciamo "se serve noi ci siamo!".

E' SCOMPARSO GIORGIO MAZZILLI

E' estremamente triste aver appreso la notizia della scomparsa di Giorgio Mazzilli (al centro nella foto), prima pilota di Regolarità ed in seguito ideatore delle omonime e pregevoli moto da fuoristrada negli anni '70. Da costruttore ebbe il piacere di vedere le proprie moto trionfare in importanti competizioni di regolarità: oggi queste moto sono molto apprezzate dai collezionisti che le custodiscono gelosamente. A Giorgio Mazzilli va attribuito un plauso per quanto è stato in grado di pensare, progettare e realizzare. La FMI si stringe con cordoglio alla famiglia di questo autentico artista delle moto.



MAGLIAZZURRA '17



magliaazzurra.it



Federazione
Motociclistica
Italiana

www.federmoto.it



Maglia Azzurra: una stagione di emozioni, passione, sacrificio.

#magliaazzurra



La storia ha un solo colore, la pelle una sola maglia.

OFFICIAL SUPPLIER

MEDIA PARTNER



MERCATO



UN "ALIENO" MADE IN ITALY

INTERVISTA A VITO CONSOLONI
DA QUARANTA ANNI
PROTAGONISTA NEL FUORISTRADA
CON IL MARCHIO UFO PLAST

Se la tua passione è il fuoristrada vuol dire che ti piace stare all'aria aperta, nella natura, dove tutto è più vero e diretto. E se c'è un personaggio schietto e diretto nel nostro ambiente è **Vito Consoloni**, toscano come l'azienda che ha fondato quaranta anni fa esatti, la Ufo Plast.

Ufo Plast, praticamente la storia del mondo del fuoristrada in Italia. Vogliamo ripercorrere in breve le tappe principali della storia aziendale dalla sua nascita?

"Il passo più importante è stato quando dagli accessori in plastica per le moto da fuoristrada siamo passati a produrre protezioni e abbigliamento. Questo ci ha dato una immagine diversa e una visibilità maggiore, anche se la Ufo con il suo marchio dell'extraterrestre (negli anni '70 gli Ufo erano di gran moda) era partita subito bene grazie ad una forte caratterizzazione. Non mancò però allora anche una strategia molto azzeccata con la sponsorizzazione di Michele Rinaldi per le protezioni, un campione di fama mondiale. Dopo abbiamo ampliato il settore dei ricambi in plastica per tutte le moto da fuoristrada, siamo in assoluto l'azienda col catalogo maggiore al mondo. In magazzino, in pronta consegna, ci sono gli articoli dal 1987 ad oggi. E sono 30 anni. È stato un obiettivo importantissimo perché ci ha aperto fin da allora il mercato con gli Stati Uniti, da sempre il





di UGO PASSERINI



nostro fiore all'occhiello commercialmente parlando".

Si sono vestiti Ufo la gran parte dei campioni del Cross e dell'Enduro in Italia e in tutto il mondo.

"Per l'Enduro noi siamo stati sponsor per tanti anni inizialmente con KTM che a quell'epoca dominava. Nell'Enduro sono 5 i mondiali vinti col team Ufo Corse. Da **Mario Rinaldi a Gio' Sala**, solo per citare qualche nome tra i piloti che hanno vestito Ufo Plast. **Stephane Peterhansel**, che al solo ricordarlo mi dà i brividi, perché si è dimostrato dall'Enduro ai Rally, come in tutta l'attività agonistica anche al di fuori delle due ruote, un pilota semplicemente straordinario. Non ho mai conosciuto nessuno simile a lui. Ma come non ricordare **Fabrizio Meoni**, due volte vincitore della Parigi-Dakar con il nostro abbigliamento... Nel Motocross abbiamo abbinato il nostro nome a campioni e campionati del mondo vinti con le parti in plastica, ma anche e soprattutto con l'abbigliamento. Nel 1999 addirittura abbiamo vinto con i colori Ufo le tre classi nel Campionato del mondo, 125, 250 e 500. Posso citare, tra gli italiani, **Alex Puzar, Chicco Chiodi, Andrea Bartolini**, e proseguendo con gli stranieri con il campionissimo del mondo Stefan Everts, e Trampas Parker, Mickaël Pichon, Jacky Martens, il primo titolo in assoluto nel mondo con il 4T, e più di recente Romain Febvre. Questo ci ha

dato lustro nel mondo, dove ci siamo affermati perché la Ufo è stata sempre la prima nel portare avanti nuove proposte".

Parti della moto e abbigliamento richiedono reparti di R&D completamente diversi.

"L'abbigliamento ha bisogno di idee da parte dei nostri grafici che, oltre a scegliere i colori che potrebbero essere di moda nell'anno successivo, devono anche pensare a soluzioni innovative per migliorare il prodotto e rispondere alle esigenze trasmesse dai nostri piloti. Riceviamo infatti da loro delle indicazioni per poter sempre migliorare qualità, comodità e calzabilità. Poi ci si rivolge a stilisti e modellisti per passare alla fase pratica. Per le plastiche il discorso è più complicato, perché serve esperienza e professionalità per sviluppare gli stampi in un settore dove la tecnologia è in continua evoluzione".

Cosa ha oggi a disposizione il praticante di fuoristrada per la sua sicurezza?

"Soprattutto in Europa il discorso sicurezza viene molto tenuto in considerazione. In America un po' meno. Ci sono molti articoli che si stanno evolvendo, e si tratta di un processo che non dovrebbe mai arrestarsi. Evolvono anche i materiali".

La concorrenza dei prodotti dei Paesi emergenti si fa sentire?

"È evidente che l'Asia è diventata un

nostro concorrente. Oltre che nell'abbigliamento, siamo penalizzati nelle protezioni. Perché dove serve un minimo di lavoro e di manodopera, l'Europa, ma soprattutto l'Italia, va fuori mercato con i costi. Io sono un patito del Made in Italy, e mi piacerebbe fare tutto all'interno dell'azienda, ma poi devo fare i conti con i costi. Con il Made in Italy noi diamo garanzie, di qualità, di eleganza, di tecnologia, ma in Italia tutto ha un costo maggiore".

La vita del fuoristrada è sempre difficile, ostacolata da leggi e burocrazia che ne hanno limitato la pratica. In queste settimane stiamo vivendo il nuovo tentativo attraverso una modifica al Codice della Strada di impedire la circolazione su strade a fondo naturale. Proprio ora che il settore è in espansione con positivi riscontri economici per tutti gli operatori del settore. L'industria dovrebbe far sentire di più la sua voce?

"Non solo l'industria. In 40 anni non ho mai avuto incontri con altre aziende o associazioni di categoria per esporre a Governo, Province e tutti gli Enti interessati le richieste e le necessità che il nostro settore può avere, come ad esempio degli spazi riservati alla pratica delle attività fuoristradistiche. Siamo molto carenti in termini di iniziative per difendere un settore dello sport e dell'attività nel tempo libero che porta molti vantaggi al Paese". ●

TEST



IN ALTO SUGLI ALLORI

DOPO AVER VINTO TUTTO
LA KTM PER IL 2018
RINNOVA LA 250 E LA 125

KTM SX MY 2018

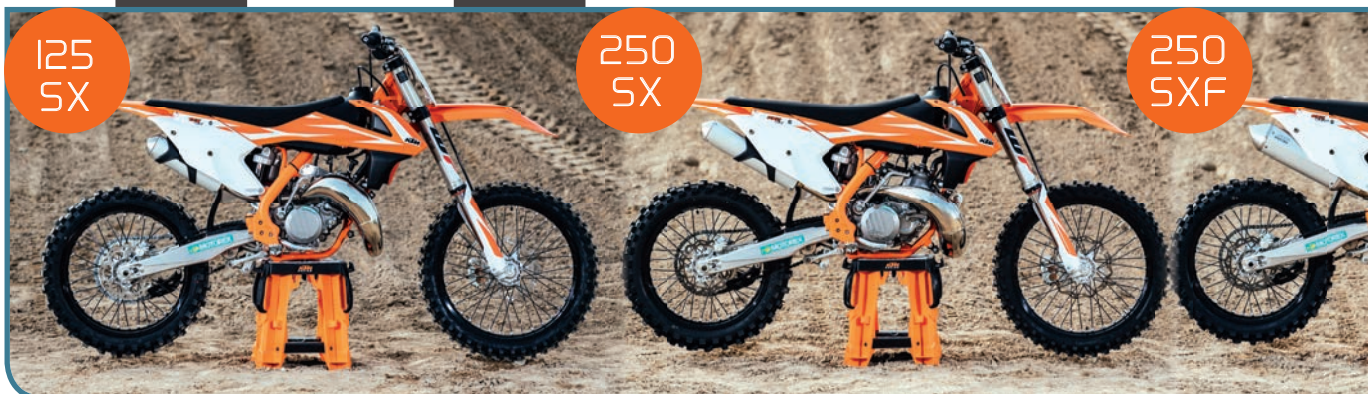


A fine 2017 cos'altro ha da dimostrare la Casa austriaca? Vittoriosa al Supercross USA, poi nelle classi MX2 e MX GP del mondiale, può permettersi di presentare una gamma SX 2018 dotata solo di piccoli aggiornamenti rispetto all'anno precedente e comunque perfettamente in grado di affrontare le avversarie anche per un altro anno. Eccezione che conferma la regola è la SX 85, gioia e gioiello per i mini crossisti, totalmente nuova e ora tanto sofisticata da assomigliare strettamente alla sorella maggiore di 125 cm³. Peccato non fosse disponibile durante il test! Oltre

alle nuove grafiche, per il 2018 tutta la famiglia SX adotta il telaio di colore arancione, da tempo emblema "racing" per le moto austriache. Su tutte è stata rivista la taratura della forcella asimmetrica ad aria WP AER di 48 mm Ø e su tutte le 4 tempi la nuova batteria al litio non richiede più di effettuare i cicli di avviamento quando le temperature sono inferiori ai 5 gradi.

Sulle 2 tempi troviamo un nuovo setting carburazione e una centralina più rapida ad agire, mentre sulla sola 125 le piastre si fissaggio testata-telaio sono ora più elastiche perché in alluminio.

TEST



Su tutte è offerto di serie il contaore fissato sulla piastra superiore, mentre sulle sole 4T è compreso il blocchetto al manubrio con i pulsanti per selezione delle 2 mappature motore, attivazione controllo trazione e innesco del launch control. A prescindere dalla presenza del contaore, la centralina registra comunque le ore motore e le aperture del corpo farfallato, in modo da fornire comunque una sorta di storico della moto, funzionale per i service e comodo per valutare un usato. Poi chi volesse lavorare di fino, sul listino Power Parts può acquistare lo User Setting Tool per modificare fino al 5% le mappature motore.

250 Sulla 250 F impressionano snellezza e perfette raccordature dei fianchi, che permettono ottimi spostamenti in sella. Il buon tiro presente sin dai bassi regimi diventa corposo e facile da gestire ai medi, per poi trasformarsi in cattiveria pura se lo si lascia salire di giri. Nel 2007 il limitatore era fissato a 10.500 giri, ora arriva a 14.000, come su una moto ufficiale di qualche anno addietro. Se tenuto sopra gli 8.000 giri non sembra nemmeno un duemmezzo, tanta è la spinta di cui è capace. Frizione morbida e cambio rapido e pulito negli inserimenti fanno il resto. Anche la ciclistica si conferma facile e leggera, e favorisce la stabilità rispetto all'ingresso in curva. Il poco tempo a disposizione non ha permesso di giocare con le tarature sospensioni, nulla da dire per la forcella, mentre al posteriore avremmo tolto un po' di freno in rilascio. La piccola 250 ha grinta da vendere e si conferma come la scelta più adatta per il semplice appassionato della domenica, come per l'agonista che gareggia regolarmente.

350-450 Convinti che la potenza della 250 sia più che sufficiente, dopo aver provato 350 e 450 siamo ancora più certi che, come con un buon vino, un quarto di litro possa bastare. Le sorelle maggiori richiedono parecchio manico per essere sfruttate a fondo, ma possono essere apprezzate da chi predilige marce lunghe e tanta coppia.

125 Convinti di patire sulla sabbia la poca coppia della 125, veniamo invece letteralmente rapiti dalla sua pronta erogazione, frutto anche di una rapportatura piuttosto corta. basta una lieve sfrizionata e il piccolo monocilindrico prende immediatamente a spingere, sfoderando una notevole cattiveria già dai medi regimi. Poi non conviene cercare

troppo allungo, perché la spinta tende a calare. Con i suoi 87,2 kg (a serbatoio vuoto) si galleggia con estrema facilità sulle buche. La ciclistica leggerissima e super reattiva permette immediata confidenza e appena assimilata la giusta sequenza di marce da utilizzare, questa diventa la più divertente, ma non la più facile, da guidare sulla sabbia! ●





TEST

OCCHIO ALLA MANETTA!

LA YAMAHA XSR 900 OFFRE
SUBITO CONFIDENZA
E DIVERTIMENTO.
MA SA DIVENTARE
ANCHE AGGRESSIVA

La XSR 900 si presenta con un gran bel biglietto da visita: è nel gruppo delle Heritage sul listino Yamaha. Quelle da vero "figo"! Una gamma tra le moto più modaiole di questo momento. Grazie alle sue forme e ai suoi colori (è di questi giorni la nuova colorazione Racing Red che fa il verso alle Yamaha XS degli anni '80) si è ingraziata il mondo della moda e sta seguendo un percorso nuovo, più modaiolo che prestazionale. Quindi... Quindi non ti aspetti che la XSR invece acceleri come un dragster e abbia qualità dinamiche elevate. E invece... le ha! E così invece di trovarti a bordo di una moto da poter strapazzare senza attenzione, sei a bordo di una super naked capace di fare quello che non ti aspetteresti mai. E il merito è tutto del gustosissimo tre cilindri fronte marcia che la equipaggia. Questo motore, chiaramente unito ad un'ottima ciclistica capace di supportarlo, fanno della XSR una moto capace di

far bene tutto: città, gita e... la sparata in montagna indossando la tuta in pelle. Quindi occhio alla manetta! È Euro-4 ed ha l'ABS di serie. Costa 9.890 Euro ed è disponibile in 3 colorazioni: rossa, nera e grigia.

COME È FATTA

La piattaforma è quella della MT-09, comune anche alla Tracer. Quindi la motorizzazione è il tre cilindri bialbero 4 valvole che ha una cilindrata di 847 cm³ ed eroga 115 CV a 10.500 giri con una coppia di 87,5 Nm. Il motore è il Crossplane: ha un albero motore a 120° con intervalli di accensione regolari a 0°, 240°, 480° e offre una generosa coppia ai bassi. Gli iniettori sono posizionati direttamente sulla testa ed il comando gas che li gestisce è elettronico ed è controllato da una centra-





Vai alla foto gallery





Vai alla foto gallery

TEST

lina che offre tre differenti mappature: 2 oltre alla STD. Per nessuna è previsto un taglio o una maggiorazione della potenza massima: cambia solo il carattere dell'erogazione. Lo scarico è del tipo 3 in 1 e il terminale è annidato sotto al motore.

Il telaio e il forcellone (con bracci asimmetrici) sono in alluminio pressofuso. Per il reparto sospensioni troviamo forcella a steli rovesciati da 41 mm Ø con piastre di sterzo in alluminio forgiato e regolazione in estensione e nel precarico. Il Monocross al posteriore ha l'ammortizzatore disposto quasi orizzontalmente ed annidato sotto la sella: è regolabile nel precarico della molla e nell'estensione.

Due i dischi anteriori da 298 mm con pinze radiali a 4 pistoncini contrapposti. Al retrotreno, il disco ha un diametro di 245 mm. Il sistema frenante è dotato di ABS. Alluminio per i cerchi sui quali sono alloggiati i pneumatici 120/70-ZR17" e 180/55-ZR17". Il peso totale dichiarato è di 188 kg con tutti i liquidi.

COME VA

Monti in sella e ti sembra di averla guidata da sempre. La posizione è comoda (anche se l'imbottitura è piuttosto

tonica), i piedi toccano bene a terra e il manubrio è alto e abbastanza largo. Il rombo è sopito e anche alla "sgassata" da fermo non ha un tono particolare. Se si parte snocciolando le marce si gode di un piacevole tiro ai bassi e una buona elasticità in fase di ripresa. Se invece il piglio sulla manetta è di tipo sportivo, questa Yamaha ti stupisce. Anzi, ti spiazza! Perché anche se non ha le linee, né lo stile e nemmeno l'aura di una moto aggressiva, invece lo è. O perlomeno lo è se ci si sbaglia a dare una manata di gas troppo repentina. Eh sì... perché se si "ribalta" l'acceleratore troppo in fretta, la XSR ti fa capire che sarebbe pronta a disarcionarti dalla sella. Poi non lo fa perché l'elettronica di bordo la ammansisce prontamente (ha un controllo di trazione e antimpennamento che funziona piuttosto bene) e quindi ti avvisa che è meglio usare le buone maniere per continuare a cavalcarla. Se si accarezza l'acceleratore invece di maltrattarlo, la XSR sa comportarsi civilmente. Mai un controllo di trazione è stato così azzeccato e ben cucito al mezzo: riesce a gestire le esuberanze del conducente senza essere troppo invasivo. Comunque, in prima marcia è un attimo trovarsi con la ruota anteriore in aria senza aver esagerato con la manetta.



YAMAHA XSR 900 ABS



Vai alla foto gallery





Ed in seconda si alza ancora di sola coppia, mentre in terza mani sapienti le fanno alzare di nuovo il naso verso il cielo pelando la frizione durante il cambio marcia: gustoso! Tonica di sospensioni nell'ambito cittadino, ha un setting che fa godere quando si spinge nel ritmo di guida. E nei tratti collinari guizza nei cambi di traiettoria repentini. Ambito nel quale emerge anche la qualità del cambio: rapido e preciso. All'altezza il

reparto frenante: potente e ben modulabile sia all'anteriore che al retrotreno. Ci è piaciuto poco il pulsante del clacson: introvabile quando se ne ha bisogno e non si ha il tempo di cercare con il pollice: Yamaha, come altre case costruttrici, sta invertendo la posizione del clacson con le frecce, in quanto la logica dà priorità all'avvisatore acustico che così è più vicino alla manopola; ma cambiare le abitudini è fatica per chi

non è un centauro novizio... Comodi invece gli specchi retrovisori: ripiegabili per quando si parcheggia negli spazi angusti (sono poche le moto che offrono questa reale comodità). Migliorabile infine il raggio di sterzata: qualcosa in più non guasterebbe per una Heritage che molto probabilmente si farà anche tanta città per i consueti dribbling fra le auto e nelle manovre a bassa velocità. ●



SHOPPING



PRODOTTO DEL MESE

NOVITÀ NELLA CALOTTA PER LO SHOEI VFX-WR 2018

Per il VFX-WR, Shoei ha adottato un nuovo meccanismo di calotta interna per l'assorbimento delle onde d'urto **MEDS** (Motion Energy Distribution System). Mentre gli strati esterni di EPS dissipano l'urto, uno strato aggiuntivo centrale di EPS dinamico riduce l'energia rotazionale in caso di sinistro. Ancorata tramite una colonna centrale più larga, la porzione di EPS oscilla durante l'impatto, permettendo alle tre colonne perimetrali di assorbire l'energia. Lo Shoei VFX-WR sarà disponibile in 6 taglie (XS-XXL), prodotte su 4 misure di calotta esterna realizzate in mescola di fibre Shoei AIM+. Il sistema di ventilazione è composto da 16 ingressi ed estrattori d'aria, il confort è garantito dagli interni realizzati in 3D Max-Dry interamente removibili e lavabili. Anche questo modello è equipaggiato con il sistema di sgancio di emergenza dei guanciali Emergency Quick Release System (**EQRS**) e una ampia finestra di visual per posizionare tutti i tipi di maschere sul mercato. Disponibile in diverse colorazioni, comprese anche le repliche dei piloti Malcolm Stewart e Josh Grant, verranno consegnati presso i rivenditori della rete europea a partire da metà marzo 2018. Per maggiori informazioni: www.shoei.it

HP CORSE PER BMW R NINE T

HP Corse lancia una nuova proposta per la BMW R nine T con lo scarico EvoXtreme (Black e Silver) nella doppia versione alta o bassa. La versione bassa dello scarico EvoXtreme segue il filo conduttore dettato dall'originale BMW, mentre la versione alta se ne allontana regalando alla moto un look nuovo e originale. Il corpo silenziatore ha forma irregolare e va a restringersi verso il raccordo senza far ricorso a saldature. Disponibile in acciaio (black o silver), ha il fondello in fibra di carbonio con profilo slash (tagliato) nella parte che va ad incontrare il corpo metallico. Sviluppato dal Centro R&D di Bologna, testato al banco prova e in pista, EvoXtreme per BMW R Nine T è dotato del raccordo per i collettori originali (resta pertanto anche il catalizzatore originale) ed è in vendita presso i concessionari HP Corse e sul sito www.hpcorse.com ai seguenti prezzi: EvoXtreme Basso Acciaio Satinato Chiaro (Silver) 450,00 euro + IVA. EvoXtreme Basso Acciaio Satinato Nero 480,00 euro + IVA. EvoXtreme Alto Acciaio Satinato Chiaro (Silver): 540,00 euro + IVA. EvoXtreme Alto Acciaio Satinato Nero: 570,00 euro + IVA.



ELITE

**SPIN
FOAM**

PIVESSO // PERSONAL

ENDURO / CROSS / RALLY / TRIAL



La rivoluzione del fuoristrada
Elite SpinFoam, la prima maglia con collare
interamente personalizzato

Disponibile la versione con camelbak
con 600cl di portata e comoda cannucchia
per bere anche in gara

**TUTTI I CAPI SU PIVESSO.COM SONO COMPLETAMENTE PERSONALIZZABILI
LIBERA IL TUO STILE**

www.pivesso.com

Pivesso veste la



INFO@PIVESSO.COM

0423-61.98.86



facebook.com/pivesso



SHOPPING



IL PIENO DI ENERGIA? MINERVIT DI KIRON

Minervit di Kiron contiene 12 vitamine (Vitamine A, B1, B2, B3, B5, B6, B9, B12, C, D, E, H) in una formulazione equilibrata e bilanciata. Oltre alle vitamine, Minervit contiene 7 oligoelementi (sali minerali richiesti in piccolissime quantità, indispensabili per le funzioni metaboliche del nostro organismo), presenti in forme altamente biodisponibili. La nuova formulazione di Minervit è stata inoltre arricchita con Luteina e Resveratrolo. Il flacone da 40 capsule costa euro 18,00. www.k-iron.com



SERBATOIO FRENO POSTERIORE DA VALTER MOTO COMPONENTS

Valter Moto Components presenta: il serbatoio olio freno posteriore. Il prodotto è realizzato con le seguenti caratteristiche: all'interno è presente un contenitore trasparente in polimero resistente alla corrosione, all'esterno una protezione ricavata da una barra in alluminio (Ergal 7075 T6) e finitura colorata con ossidazione anodica. Il prodotto è già utilizzato da piloti in diversi team WSBK e WSS. www.valtermoto.com

TUCANO URBANO RINNOVA LE GIACCHE

Le giacche **Tucano Urbano** si rinnovano. I capispalla invernali tornano alla ribalta con nuovi fitting, tessuti ricercati e dettagli ancor più rifiniti. Ecco quindi la Urbis 5G, giunta alla quinta generazione; il New Ficus, che prende il taglio "car coat" ma conserva il gilet interno staccabile e utilizzabile separatamente; Plusmatico, piumino impermeabile a camere termosaldate realizzato in tessuto wool-touch. Tre capi nuovi sono invece il Newmatico, giacca stretch imbottita dal look casual; il Green park, parka stile Mod in edizione limitata; e infine, Bibip, giacca motociclistica sportiva dal taglio corto.



MOTOCUBTV: La tua passione è più veloce!

WWW.SPORTUBE.TV/MOTOCUBTV



Il Protagonista della nuova WebTV della FMI sei Tu!

Inviaci i video del tuo M.C. li pubblicheremo insieme alle dirette dei grandi eventi nazionali alle interviste con i Campioni e agli highlights delle gare.

Scopri come su www.sportube.tv/motoclubtv

BELLA, PIÙ DEL PRIMO GIORNO.

BMW RENEW YOUR BIKE.

Hai presente la sensazione che hai provato quando sei salito per la prima volta sulla tua BMW? Adesso puoi provarla di nuovo.
Con il servizio **Renew Your Bike**, infatti, puoi effettuare tantissimi interventi estetici e tecnici per dare una nuova vita alla tua moto e ottenere condizioni imperdibili sul tuo prossimo cambio gomme.

MAKE LIFE A RIDE.



BMW Motorrad



BMW MOTORRAD SERVICE

END OF
WARRANTY
CHECK

LONG LIFE
CARE

RENEW
YOUR BIKE

EXTENDED
CARE

RIDING TOGETHER