

MOTOGP. A Valencia il motomondiale si è chiuso con la vittoria dello spagnolo Dani Pedrosa su Honda. Il titolo a Lorenzo



VALENTINO ROSSI, CON LA SUA «DESMOSIEDICI» HA CHIUSO CON UN MALINCONICO DECIMO POSTO I DUE ANNI DI CONVIVENZA SENZA GIOIA CON LA DUCATI

Valentino, il calvario è finito ora torna in sella alla Yamaha

VALENCIA (SPAGNA). Finalmente è finita. L'avventura di Valentino Rossi con la Ducati si è conclusa con la gara di Valencia. Sono state 36 gare di passione in due anni, di cui solo 3 di piacere, quelle dei podi in Francia e di Misano. Si chiude, con la gara vinta da Pedrosa (con il collaudatore della Yamaha Nakaguma e con Stoner sul podio) un'era del motociclismo. Una gara in cui Valentino è giunto solo decimo, con l'onta del doppiaggio. Due anni di aspettative mancate, di prestazioni non all'altezza, di screzi. Il «matrimonio del secolo» è finito con un divorzio consumato nei giorni precedenti a ferragosto, con l'ufficializzazione del ritorno in Yamaha.

Due anni buttati con la Ducati, per tornare ora alla Yamaha, accanto al tanto osteggiato Lorenzo, che nel frattempo è pronto a riaccogliere Valentino con il titolo mondiale del 2012. Ma anche dalle sconfitte si può imparare, pure se le ultime stagioni hanno rischiato di affossare la carriera di Rossi.

«Ho fatto tre podi, due sull'asciutto e uno sul bagnato. Il più bello quello ottenuto a Misano, che è casa mia e anche casa della Ducati - ha analizzato Rossi - per i momenti brutti non saprei dire in particolare quale, ce ne sono stati tanti».

Quel che conta, adesso è ricominciare. «Ho salutato i ragazzi nel box - ha detto Valentino - tutti molto bravi con i quali ho lavorato bene. Ma adesso è tempo di cambiare. Da martedì proverò la nuova moto, speriamo di avere bel tempo. Proverò certamente la Yamaha 2012, ma non so se ce ne sarà anche una in versione 2013».

Due anni importanti comunque, perché Rossi è diventato più umano agli occhi dei suoi avversari.

Se ne va sicuro di aver fatto il possibile per far crescere la Desmosedici. «Quest'anno - ha detto Valentino - da subito abbiamo cercato di capire quali fossero i problemi, io ho provato a spiegare alla Ducati ed a Filippo Preziosi (il direttore generale di Ducati Corse, messo in discussione dall'Audi in questi giorni, ndr) cosa ci fosse da cambiare ma non ci siamo riu-

sciti. Quando sono sceso l'ultima volta dalla Ducati è chiaro che ci sia stata un po' di tristezza, ma ora bisogna guardare avanti».

Dice addio al mondo delle due ruote Casey Stoner. Il campione del mondo uscente della MotoGP, che ha ottenuto il suo ultimo podio a Valencia non sarà più parte del circo iridato.

Stoner aveva annunciato la sua decisione durante il Gp di Francia lo scorso 17 maggio e non ha mai cambiato idea. «Non sono molto soddisfatto della gara - ha detto Stoner - ma alla fine c'è stato da combattere. Voglio ringraziare tutti quelli che mi hanno aiutato in questi anni. È strano, in effetti, pensare che non sarò più coinvolto nella vita del paddock. Qui tutti stanno già pensando ai test, io invece sarò di ritorno a casa e mi riposerò». Ma il futuro di Stoner non sarà solo quello del baby pensionato. Si parla da qualche tempo di un interessamento di Stoner per le quattro ruote, nel campionato V8 australiano. «Abbiamo avuto dei contatti - ha detto l'ex pilota Honda - ma non c'è nulla di deciso ancora. Prima mi prenderò una pausa per riposarmi e non sarà breve».

Stoner è stato uno dei migliori avversari di Rossi.

Valentino ha perso contro l'australiano la lotta per il titolo nel 2007, quando questi era con la Ducati. Poi ci sono i duelli per la vittoria tra i due, il più famoso dei quali è certamente quello di Laguna Seca, quando Rossi passò Stoner all'interno della variante in discesa del Cavatappi. «Per me - ha detto Rossi - è stato un grande avversario. È un peccato che smetta così presto. Evidentemente quando un pilota arriva a prendere una decisione del genere ha sempre ragione. Se non ti va più di correre è meglio smettere».

Sulla moto di Stoner domani salirà Marc Marquez, neocampione del mondo della Moto2 che ieri ha compiuto un miracolo rimontando dalla 33/a posizione sino al gradino più alto del podio. Per gli italiani, in questa classe, una specie di Caporetto con Andrea Iannone, il migliore, soltanto undicesimo.

F. 1: per Alonso una sola strada per il titolo iridato Vittoria in Texas e Brasile

ALESSANDRO STEFANINI

«Ala delle mie brame, sarai la più efficiente del reame?» Lo specchio della F. 1 non ha ancora dato la sua risposta ufficiale al «question-time» della Ferrari e degli appassionati del Cavallino Rampante. L'unica risposta plausibile e necessaria deve essere «Assolutamente sì!» come ormai diventato di moda, «plagiando» la primogenitura di Lapo Elkann. Una cosa è certa la Ferrari, le cui due F2012 sono già state spedite in Texas, a 30 km. dalla capitale Austin, dove è stato realizzato un nuovo tracciato, non ha lasciato nulla al caso. Sviluppi aerodinamici nella galleria del vento di Colonia (ex Toyota), lavoro continuativo al simulatore di guida di Maranello (Davide Rigon e Jules Bianchi), aerotest a Idiada, in Spagna (diventata la pista di riferimento di buona parte delle squadre di F1 per i test di velocità massima ed efficienza aerodinamica) dopo aver abbandonato la pista di Vairano a Pavia, ed infine simulazioni di guida da parte di Fernando Alonso, sul simulatore che il pilota di Oviedo possiede a casa sua.

Cosa si è fatta mancare la Ferrari? Proprio nulla, se si esclude che non si è fatto ricorso all'utilizzo di Felipe Massa. D'altronde, come è già avvenuto nelle ultime gare, il brasiliano non avrà a disposizione l'ultimo up-grade aerodinamico che è riservato alla monoposto di Alonso. Una scelta obbligata. I nuovi pezzi, da portare in pista, vengono realizzati, quasi «just in time» a fronte delle risultanze di questo enorme e, pensiamo, costoso lavoro. Sono realizzati in esemplari unici, in funzione dei tempi necessari per la loro fabbricazione in fibra di carbonio e raggiungeranno il Texas prima e il Brasile poi solo nelle giornate di giovedì per essere montati sulla monoposto n° 5 in «zona cesarini». Si ricordi che la realizzazione di un nuovo componente, che interviene ad incrementare le prestazioni di una F1 in un settore specifico, deve essere accoppiato con altri componenti, o regolazioni, che bilancino la F1 nel suo complesso.

Non si pensi che in casa Red Bull si sia da meno. I tecnici di oltre Manica hanno metodi di lavoro differenti da quelli dei progettisti Ferrari. Che stiano lavorando a pieno ritmo lo stanno ad indicare le dichiarazioni dei diretti interessati e il progressivo incremento delle prestazioni ri-

scontrato nelle quattro gare vinte da Vettel e dalla «iperbolica» rimonta ad Abu Dhabi. Hanno da gestire un «tesoretto» di 10 punti che potrebbe garantire una certa strategia negli ultimi due Gp. Questo, anche se Vettel ormai ci ha abituato al fatto che, quasi incurante delle sollecitazioni alla moderazione dai box, fulmina il suo giro veloce proprio sotto la bandiera a scacchi. Sono ben altri i problemi per Vettel e Webber. Non sono le prestazioni delle loro RB8, ma il livello di affidabilità e gli errori di gestione commessi, come il mancato e incompleto rifornimento di carburante per le qualifiche che è costato a Vettel una penalizzazione che poteva essergli fatale.

Senza di quella dire che sarebbe stato lui a vincere è assereire l'ovvio.

Solo due vittorie nelle ultime gare del mondiale di F1, possono dare la certezza a Fernando Alonso di conquistare il suo primo titolo iridato in Ferrari, andando ad interrompere l'egemonia di Sebastian Vettel che invece rincorre il suo terzo titolo iridato consecutivo. Questi risultati



PER ALONSO UNA SOLA STRADA PORTA AL TITOLO



Pedrosa, chiusura con vittoria

Dani Pedrosa festeggia la sua vittoria a Valencia nell'ultima gara del MotoGP

Auto: «Ronde Scicolone» a Cefalù trionfo di Totò Riolo davanti a Novelli

CEFALÙ. È finita come preventivato alla vigilia della gara. Ossia con il dominio dell'asso cerdese Totò Riolo, del navigatore Max Alduina e della loro Peugeot 207 Super 2000 preparata dalla novarese di Sicilia Ferrara Motors (ma schierata da Trinacria Corse). Miglior battesimo sul campo di gara, il neonato Rally Ronde Scicolone «Circuito Cefalù e Madonie» non avrebbe davvero potuto averlo. È merito dell'entusiasmo e della passione che hanno sostenuto tutti i principali protagonisti della corsa madonita, dal Team Palikè Palermo promotore della sfida alla Fondazione Scicolone e agli altri collaboratori che hanno fortemente voluto la sfida sportiva. Merito anche di tutti gli 87 equipaggi in gara, suddivisi tra Moderne e Autostoriche, che mai si sono tirati indietro nell'offrire emozioni e spettacolo al folto pubblico presente sul tracciato che anni addietro ospitò la cronica Cefalù-Gibilmanna valevole per l'Europeo montagna.

Ha dunque vinto il pilota più meritevole ed esperto, Totò Riolo (che ha prevalso su tutti i quattro passaggi previsti

dalla tabella di marcia), senza demerito da parte degli avversari. Primo tra tutti il giovane santateresino Danilo Novelli, secondo assoluto con altrettanto merito al suo rientro dopo lunghi mesi di stop ed al debutto al volante della prestante Peugeot 207 Super 2000 dell'ennelese Lb Tecnorally (ma schierata dalla scuderia Sumbbeam Motorsport). Fa comunque festa pure il cefaludese Marco Runfola, «figlio d'arte» e idolo di casa, alla fine 3° assoluto con la Renault Clio Rs R3 della Lrm di Giovanni Tusa, per i colori della New Turbomark. Marco Runfola è stato leggermente sfavorito dal fatto di partire per primo su un tracciato reso umido dall'umidità della notte, nonché da una fuoriuscita di olio localizzato nel vano motore della sua vettura, ma lui e il suo copilota Salvatore Cimino poco avrebbero comunque potuto fare contro lo strapotere di Riolo e le quattro ruote motrici della sua 207 S2000. Medesima situazione per Danilo Novelli e Marcus Salemi, i quali da metà gara si sono dedicati alla messa a punto della vettura, staccata alla fine di 52°6 dalla vetta, mentre per

Runfola il divario ha toccato quota 1'22".

Buona, inoltre, la gara del collesanese Filippo Vara e del copilota palermitano Giovanni Rappa, quarti al traguardo sul lungomare Giardina di Cefalù, a bordo della Renault Clio Rs R3C iscritta dalla Catania Corse. Vara non è così riuscito a vincere la sfida per la supremazia nel gruppo R3C, andato al citato Runfola. Vittoria in gruppo N e 5a piazza finale per l'alcamese Mauro Cacioppo, con al fianco l'agrigentino Montana Lampo, i quali hanno ancora una volta portato in fondo la loro Mitsubishi Lancer Evo X della Lb Tecnorally mentre il messinese Giuseppe Alioto ha chiuso al 6° posto assoluto dopo una bella rimonta, con la Renault Clio Rs R3C.

Il gruppo A è andato all'alessandrino di Sicilia Giuseppe Cacciatore (su Renault Clio Rs Light), mentre il musso-mesele Totò Farina si è aggiudicato il gruppo N con la «piccola» Citroen Saxo Vts. Il pilota-preparatore Mimmo Guagliardo non ha avuto rivali tra le Autostoriche, su Porsche 911 Rs.

FLAVIO LIPANI

Greco-romana: la «Lotta Club Ionio» pronta ai due appuntamenti tricolori

Sono giorni di intensa attività sportiva quelli che si apprestano a vivere gli atleti della società Lotta Club Ionio, alle prese con la preparazione per le ultime gare di questa stagione che ha visto la società catanese del presidente Salvatore Campanella e dei tecnici Santo Tringale, Salvatore Di Dio e Gianni Mecì, sempre ai primi posti della classifica a squadre. Risultati che hanno portato la società catanese ad essere leader in Sicilia nella disciplina della greco-romana e navigare tra le prime dieci posizioni della classifica nazionale. Sarà, dunque, importante per la società etnea, riuscire a fare bene in questi ultimi due impegni previsti dal calendario di lotta di quest'anno: i campionati italiani categoria Giovanissimi, a fine novembre, riservato alle classi ragazzi ed esordienti, competizione che da sempre ha messo in luce tutti i giovani talenti di questa antica e nobile disciplina sportiva e il campionato Italiano a squadre in dicembre, per gli atleti delle classi juniores e seniores, torneo riservato alle migliori



GLI ATLETI DELLA LOTTA CLUB IONIO

società del panorama nazionale. Questi gli atleti che prenderanno parte ai tricolori. Delio Solano, Salvatore Cavallo, Antonino Giuffrida, Ivan Contrafatto, Salvatore Di Dio, Ignazio Sanfilippo, Carmen Di Dio, Gaetano Ardizzone, Christian Chiarenza, Angelo Milici, Patrizio Fiorito, Ariel Garcia, Federica Giuffrida.

La squadra è composta da Gianni Mecì categoria kg. 60, Benedetto Bonamico categoria kg. 66 e Simone Benfat-

to categoria kg. 96, tutti appartenenti alla società Lotta Club Ionio, completeranno la rosa della squadra anche Amarildo Puglisi del Cus Catania categoria kg. 84 e Salvatore Ruggieri categoria kg. 74.

Il presidente Salvatore Campanella, che come sempre non nasconde l'entusiasmo e la passione per questa disciplina e per la sua squadra, sottolinea: «Questi risultati non sono frutto del caso, ma scaturiscono da un intenso e duro lavoro e di sacrifici fatti oltre che da me anche dai miei collaboratori. In questi anni abbiamo scommesso sui giovani per avere quel fisiologico ricambio generazionale. Il mio lavoro e quello dei tecnici è stato quello di infondere ai ragazzi quei valori di lealtà ed amicizia che nella vita sono fondamentali oltre che ovviamente sull'insegnamento delle tecniche di lotta».

Considero la nostra società come una grande famiglia pertanto sono ingredienti importanti la sincerità e la lealtà».

PAOLO BOCCACCIO