



endurista

enduristamagazine.com

X TRAINER

BETA MOTOR



★ **HONDA**
CRF 250R-450R
ENDURO

GASGAS
EC RACING ★ **125**

TROFEO
★ **HUSQVARNA**

★ **RALLY**

ITALIANO MOTORALLY
15° TUAREG RALLY
DIAGONAL CHALLENGE

★ **VIAGGI** SUDAMERICA
TUNISIA



★ **TECNICA** IL CORRETTO SET-UP
DELLE **SOSPENSIONI**

★ **MOTOCALCATE**
ANÀBASI 300 • MARGHINE • FRITTELLE

www.endurista.com - Segreteria in Abbonamento People - D.L. 353/2003 (conv. in Legge 27/02/2004 n° 46) Art. 1, DCP - Perugia

TUAREG RALLY

Siamo a quota quindici edizioni disputate. Tanta roba. Una gara amatissima dai rallisti di tutta Europa che dopo due anni in Tunisia torna in Marocco, con un percorso tutto nuovo.

:: Come sempre la mia avventura comincia da lontano, da tanto lontano.

Dopo esser partito in moto dalle Marche, per andare alle verifiche tecniche dell'**Africa Eco Race**, in Francia, mi ero detto che non avrei ripetuto la galoppata di quasi 1500 km e invece... sono un "tira tardi" e per preparare la moto ho dovuto ripetere il trasferimento sovrumano tutto d'un fiato, allungando fino a Barcellona, dove la maggior parte dei concorrenti s'imbarcava per Tangeri.

Ho fatto un lungo viaggio tutto di corsa, ma in verità ero in grande anticipo, **la gara iniziava la settimana successiva! Dopo due anni in Tunisia il Tuareg**

Rally è tornato alle origini. La Tunisia è stata bella, ma a tutti mancavano le grandi dune da scalare a gas spalancato. L'organizzatore ha ascoltato le richieste (*magari si è accorto della diminuzione di partecipanti*) e così eccoci nuovamente nel sud del Marocco.

Il vecchio percorso partiva da Nador e scendeva fino a Merzouga, per poi fare ritorno a nord, ed è stato uguale per molte edizioni. **Ora si parte da Ouarzazat** per andare a **Zagora** e si torna indietro, variando le piste.

Il percorso è nuovo quasi completamente, tranne le dune naturalmente, poiché la sabbia in Marocco è bellissima, ma

meno estesa di quanto si possa credere.

Gli italiani al via sono divisi tra due team, con **Energia e Sorrisi** abbiamo il veterano Giampietro Dal Ben, alla sua decima partecipazione, poi Dante "Tino" Corbani, Giorgio "Apache" Apostolo, Denis Stella, Gianni Moretto, Paolo Caprioni del team GO&Fun, Raffaele Bacchi, Cecco Tonetti e Marco Borsi. Mentre nel team **Azzurrorosa**, Mirco Bettini, Alessandro Lombardo, Stefano e Maurizio Trovanelli. Undici piloti in moto e un duo imbattibile su quattro ruote.

Il tempo scorre lentamente all'Ibis Hotel di Ouarzazat, almeno fino alle verifiche tecniche. Nell'attesa provo il giocattolo


 SFIDE da
ENDURISTA


Testo e foto: Alessio Corradini

nuovo, un drone Frankenstein che ho assemblato con i resti di numerosi atterraggi sfortunati. **Sono pronto a cavalcare l'ultima frontiera della fotografia con le riprese aeree!** Finalmente i piloti saranno piccoli come moscerini nelle inquadrature e potremo godere di paesaggi da prospettive incredibili. Penso "beh dai, cominciamo con cose facili, un girotto in volo intorno all'hotel". Ma vengo cacciato. Allora provo nello spazio antistante, giusto qualche minuto per verificare la durata della batteria a pieno carico (con GoPro e giunto cardanico). Purtroppo caso vuole che si trovasse in zona il governatore della regione ed un uomo dell'intelligence.

Mi viene intimato di farlo atterrare immediatamente! Una settimana prima è passata una legge antiterroristica che vieta in modo assoluto l'importazione e l'utilizzo di droni in Marocco. Da quel che ho capito la verità è che ci tengono alla privacy, più che altro. Ad ogni modo faccio la persona educata e, insieme all'organizzazione, cerchiamo informazioni per ottenere un permesso (anche perché il mio è un giocattolo, mentre gli organizzatori hanno un octacottero da quattromila euro da far volare). Andiamo a parlare personalmente con il governatore. È un pallone gonfiato indolente, ma molto gentile e ci mostra una lista di documenti da presentare, ci dà

fiducia. Ci illude. Con la scusa che i droni sono stati importati illegalmente arrivano in albergo i servizi segreti e la dogana che ci confiscano l'attrezzatura. Ci rassicurano che al termine del rally ci restituiranno tutto in dieci minuti, visto che stiamo lasciando il paese. Beh, è passato un mese e i droni sono ancora lì, addirittura è arrivato da Rabat l'ordine di non dissequestrarli assolutamente. **Importare droni senza licenza è gravissimo!**

Torniamo alla gara, che gara!

Tutti non vedevano l'ora di scoprire nuove piste e Rainer, patron del rally, non ci ha deluso. Il 7 marzo è giorno di verifiche a Ouarzazat e tutto si svolge nel piazzale tra

A destra: la scalata della grande duna

Sotto: la meravigliosa partenza in stile Le Mans



l'Ibis Hotel e il Karam Palace, c'è un bel sole e la temperatura è perfetta, mentre in Italia c'è tormenta. **Quest'anno è stato introdotto obbligatoriamente il sistema di tracking SPOT**, finalmente. Sono soldi in più da spendere (non tanto come l'iritrack in affitto, dieci volte più costoso), ma anche una maggiore sicurezza in caso di guai ed assenza di copertura telefonica. Il device è in grado di mandare via satellite un segnale di aiuto e la posizione esatta del pilota. Il pilota deve essere in grado di premere il bottone di emergenza, ma è meglio di niente. Inoltre, è divertente seguire i piloti online.

La prima tappa inizia con un breve prologo, appena quattro chilometri nel letto di uno oued. Facile, ma non per tutti. Pronti, via, tutti in fila e contemporaneamente si parte.

Spettacolare. Temevo che sarebbe stato un disastro all'arrivo della brevissima speciale, invece il percorso era sufficientemente tecnico da creare fin dai primi metri

un gap di qualche secondo tra un pilota e l'altro. Sono arrivati incredibilmente in modo ordinato, uno dopo l'altro, anche i più veloci.

Fatto il prologo si parte per i circa 300 km che portano fino a Zagorà.

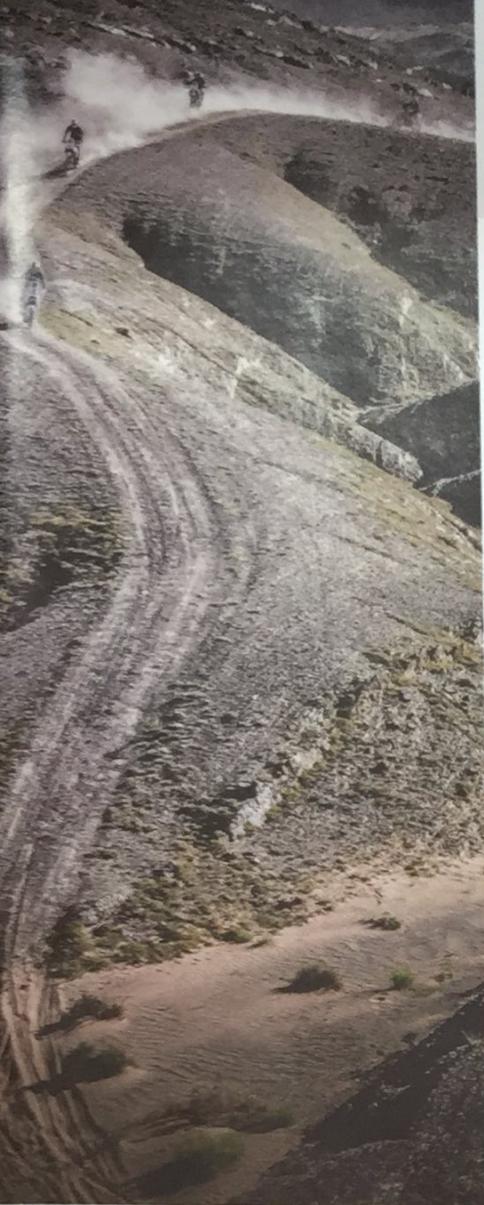
La classe profi allunga leggermente il percorso con delle parti più tecniche, mentre gli amatori tirano dritto. Le auto profi partono prima delle moto in questa gara e qualcuno in passato ha lamentato il problema. La realtà è che in una gara amatoriale è molto meglio. Sono pochi i piloti in grado di raggiungerle e chi ci riesce ha esperienza a sufficienza da non rischiare la vita. Molto peggio quando le auto più veloci raggiungono i motociclisti più lenti, in tutti gli altri rally. **Uno a zero per Rainer.** Stefano Trovanelli, purtroppo, ha subito un problema alla moto ed è costretto ad abbandonare la gara, a nulla è valso il pronto intervento dell'assistenza Azzurro-rosa. **Prosegue la gara, non senza difficoltà, il fratello Maurizio.**

Un vero eroe. Per me il simbolo di chi non molla mai, di fronte alle avversità della vita. Si è iscritto con una BMW HP2 alla classe amatori e già questo gli vale un elogio, come pure **Paolo Caprioni** in sella alla KTM LC8. Maurizio ha una gamba in meno, però. Ve l'immaginate, guidare quel bestione in fuoristrada, sulle piste sabbiose e sulle dune? In effetti, si è trovato un po' in difficoltà, ma non ha mollato. È stata la moto a chiedere riposo alla fine. La frizione a secco delle "vecchie" BMW non è amica della sabbia. Maurizio è stato anche bravo a riconoscere i limiti del mezzo e limitare i danni meccanici, portandola fino in fondo. **In effetti, non ho mai visto una BMW boxer finire la gara, in sei anni.**

La seconda tappa è più breve e porta fino a Merzouga, con qualche insidia in più nel fesh fesh. E in quella che è stata chiamata la "paradise valley" da Rainer, ma c'è un intoppo che rischia di rovinare il rally.

A sinistra: paesaggi incredibili

Sotto: le insidie nei rally sono di svariati tipi, dal fango invisibile per i mezzi pesanti al il fesh fesh traditore, per le moto



Sopra:
le casse da rally modello C80 prodotte dalla
Pierre Henry sono ormai il simbolo dei rally

A destra:
Paolo Caprioni sale in cima alla grande duna





Le forti piogge dell'ultimo mese hanno spazzato via una parte della pista, creando un pericoloso gradino alto quasi due metri. Per fortuna gli apripista segnalano in tempo la cosa e deviano i partecipanti su una pista parallela, per poi rientrare poco più avanti.

Un po' di caos ma nessun guaio.

La seconda tappa segna anche l'uscita di scena (dalle prime posizioni) del mio nuovo super eroe preferito: **Thornsten Kaiser**, l'alieno. Cari amici, se qualche volta vi siete sentiti figli per aver riparato la moto ed aver finito un viaggio o una gara, allora non conoscete quest'uomo.

Kaiser fa il meccanico alla Dakar da una vita e ogni tanto corre. Ogni tanto, quel che basta per vincere sei edizioni del Tuareg Rally.

La parte interessante è che in questa edizione è arrivato come meccanico di un team composto da 6/7 piloti a cui faceva assistenza, con la sua moto divisa in quattro scatoloni. Telaio, motore, forcella... e "senza" impianto elettrico. Il giorno prima delle verifiche l'ha costruita, incluso l'im-

pianto elettrico fatto a mano perché è più affidabile, a detta sua. La stessa Ktm 660 rally con cui ha vinto quattro edizioni.

Fin dalla prima tappa si gioca il podio ed il secondo giorno purtroppo rompe il motore mentre è in testa. Lo trovo tutto sconolato in mezzo alla pista e mi fermo a salutarlo.

Già che ci sono e visto che lui non ha fretta, mi faccio registrare il mono e la mia moto cambia totalmente. Mi dice che molla lì, non ha voglia di cambiare il motore e arrivare sessantesimo.

Ma il giorno dopo... era di nuovo al via. Nella notte ha fatto assistenza a tutti i suoi piloti e poi ha cambiato il motore sulla sua. Avete capito che meccanico del kaiser!

La terza tappa è un ritorno alle origini con 260 km e l'80% di dune.

Una monster stage a eliminazione, dove chi non riesce a chiudere gli anelli sulle dune è fuori e prende penalità.

Solo 17 piloti riescono nell'impresa. Meraviglioso. È per tappe come questa

che i piloti tornano dieci anni di fila, come Giampietro.

La quarta tappa è un giochino al confronto.

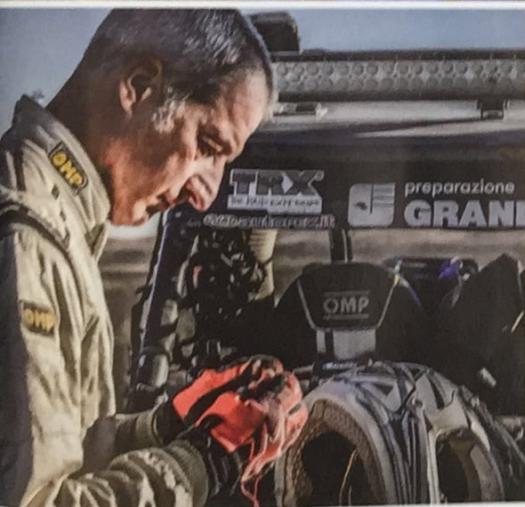
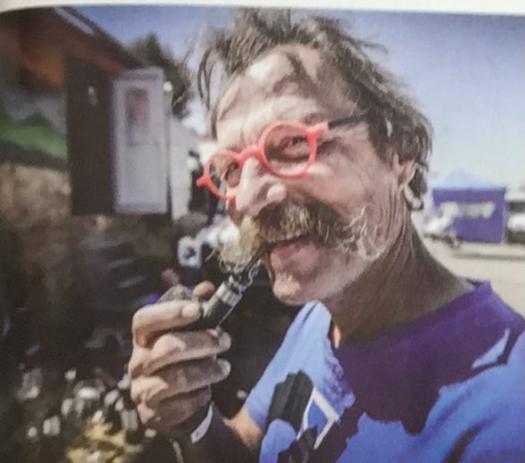
La "Dunerace" consiste in appena 80 km per i pro e 60 per gli amatori, ma segna il clou del rally, con l'arrivo in cima alla grande duna. Quattro anelli identici che hanno poco a che fare con i rally, ma sono divertentissimi, perché le dune si trasformano per qualche ora in un enorme campo da cross, dove bisogna andare a toccare i checkpoint sulle dune più alte.

Nella "Kingstage" e nella "Dunerace" si decide la classifica.

I distacchi che prima erano pochi minuti diventano ore. Qui Paolo Caprioni sboccia come una rosa. A un certo punto, dopo due giri, qualcosa fa click nella sua testa e impara a domare le dune senza faticare, con il bicilindrico. Il terzo giro lo completa in un baleno e sale sulla grande duna al primo colpo. Avendo parcheggiato in cresta, ma due metri più in basso della mia moto, non è contento. Quindi torna giù e sale più in alto, per poi ridiscendere e fare su e giù come un

Sotto: Martin è un tedesco che corre in SSV, riconoscerlo non è difficile

A destra: Mirco Bettini stremato in cima alla grande duna



Il lago a nord di Merzouga è bello, ma trovare dei laghetti in mezzo alle dune non ha prezzo



matto, fino a che l'organizzazione non gli chiede di smettere. Ora dovete sapere che la grande duna non è per tutti, tre anni fa sono riusciti a salire una decina di piloti, gli altri si son fatti una scarpinata per consegnare la tabella!

Grande Paolo, click!

Merzouga è anche il luogo in cui l'associazione Energia & sorrisi lavora di più. All'ombra della gara, al seguito di un manipolo di piloti, loro consegnano tonnellate di aiuti umanitari. E badate bene, non quattro cartoni buttati su un camion da rally. Loro portano un bilico intero soltanto di aiuti umanitari e lavorano tutto l'anno per organizzare le consegne.

Sport e solidarietà sembrano due cose diverse, ma Giampietro Dal Ben ha trovato il modo di unirle.

Si comincia a chiudere il cerchio e le ultime tre tappe ripercorrono la strada al contrario, Merzouga-Zagorà-Ouarzazat, con una tappa ad anello Zagorà-Zagorà in cui ci si spinge di nuovo sulle dune, ma a sud vicino a Mhamid. Una sabbia molto più in-

sidiosa, per le moto. Per certi versi molle come in Mauritania. **Qui, per complicare la vita ai piloti, il percorso fa a zigzag su dei lunghi cordoni.**

Un po' frustrante, quando non c'è un premio o un checkpoint segreto dall'altro lato! Ritrovarsi a Ouarzazat tutti interi è un piacere, ed è il momento di festeggiare. Energia & Sorrisi piazza per la prima volta un'auto (piccola) sul podio: **Marco Borsi** e **Checco Tonetti** dominano per tutta la gara anche nella generale, mettendo dietro persino auto da rally con il loro piccolo SSV. **L'esperienza dei due pluri-dakariani si vede!** E poi c'è Giampietro Dal Ben, primo degli italiani della over 50 profi. Lui è come il vino, migliora con gli anni. Nella amatori **Dante Corbani** torna sul podio con un glorioso secondo posto, seguito dal quarto posto di **Raffaele Bacchi** e dal sesto di **Giorgio "Apache" Apostolo**. **Mirco Bettini** chiude secondo della amatori over 50, cedendo lo scettro della prima posizione a causa di una lunga scarpinata sulla grande duna.

Paolo "click" Caprioni non sta nella

pele per il primo posto della classe bicilindrici. E ha ragione, ha corso tutta la gara confrontandosi con la classifica generale, dove si sarebbe piazzato gloriosamente decimo, lasciando nella polvere gli altri due terzi dei partecipanti con moto ultraleggere.

E kaiser? Sapete quanto è arrivato? Aveva sparato a caso e invece... sessantesimo! **Arrivederci al prossimo anno, il settimo. ||**



Sotto: il team Energia & Sorrisi consegna gli aiuti umanitari. Sembra ieri, ma l'avventura è iniziata già dieci anni fa