

**ENDU
RO**

RALLY DI SARDEGNA BAJA

Testo e foto Alessio Corradini

GIANDOMENICO NIEDDU, PERSA LA TITOLAZIONE MONDIALE DEL SUO RALLY DI SARDEGNA, LO CONVERTE NELL'ULTIMO APPUNTAMENTO DEL CAMPIONATO EUROPEO BAJA. TRACCIATO BELLISSIMO, MA SOLO CINQUE MOTO AL VIA

L'ALTRA Sardegna

I rally, si sa, sono fatti di numeri e, in questo Sardegna, ce ne sono. Cinquanta chilometri di speciale, trenta piloti (ma solo cinque di moto, anche a causa della concomitanza della tappa portoghese delle Dakar Series, che ha portato via i migliori, ndr), altri cinque aggiunti di domenica, tre maialini cotti in tre ore, tre gomme forate dal sottoscritto, un vitello investito, tanti litri di vino.

Questo Rally di Sardegna 2008 si avvale della formula "Baja", ancora sconosciuta al pubblico italia-

no. L'organizzazione, impeccabile, è di Giandomenico Nieddu, un uomo che viene da lontano (ha organizzato, fino all'anno scorso, il Rally di Sardegna formula road-book, valido anche per il Campionato Mondiale, ndr), con tutto il supporto di Perdasdefogu e del motoclub San Giorgio.

Sono un viaggiatore prestato ai rally e che deve lavorare fino a tardi, a Roma, quando il traghetto mi aspetta a Civitavecchia alle 18.30. Il traffico non concede scampo: arrivo trenta minuti dopo, in sella alla mia KTM LC8. Con faccia tosta inaudita, spiego alla signorina della biglietteria che ho forato e che ho



tardato per quello. Mi convertono il biglietto per un'altra nave che parte subito dopo, ma questa bugia mi si ritorcerà contro: mi aspettano tre forature, sull'isola! Da vero sprovveduto, cari amici, intendo affrontare il percorso di un rally in un paese che si chiama Perdasdefogu, senza le mousse. In sardo, significa "Pietre di fuoco"... a saperlo, il sardo! Sbarcato a Olbia, mi faccio una splendida passeggiata nell'alba sarda. Un tepore mi accompagna fino in paese e poi fino in hotel, dove l'organizzazione accoglie i partecipanti.

La mattinata viene consumata in iscrizioni e controlli fonometrici rigorosissimi mentre, nel pomeriggio, inizia lo spettacolo con il prologo, per stabilire l'ordine di partenza: un fettuccia-to preparato su una pista costruita ad hoc con il supporto del motoclub San Giorgio. Unica penalizzazione alla bellezza del percorso sono i tagli dell'ultimo momento, apportati per facilitare la vita ai quad che avrebbero rischiato troppo con panneltoni, tronchi, pietre, ecc. La formula baja si pone a metà tra l'enduro ed il rally clas-



Il ceko Karel Lezatka, 17° e 15° nelle due tappe, ha corso con la Honda XR650R, fino a poco tempo fa regina assoluta delle Baja americane.

sico: ha una sola prova speciale, per lo più scorrevole e veloce, lunghissima, tutta segnata, da ripetere più volte, ma anche una parte navigata per brevi attraversamenti. Qui in Sardegna, la varietà del percorso è spettacolare. Come sempre, percorrere più volte la speciale significa conoscerne, ad ogni giro, più dettagli e, quindi, aumentare sensibilmente le medie di percorrenza. Il portoghese Correia Simao, vincitore di questa edizione su un quad Suzuki, chiuderà con una media superiore ai cinquanta chilometri orari su un tracciato che comprende anche mulattiere. Nicola Dutto, specialista italiano delle baja (*nostra guida nella discesa del forte di Feneestre del numero scorso, ndr*), vincerà la categoria moto, staccato di poco da Simao.

Il tracciato si dipana su 77 km, con una piccola parte di trasferimenti, per averne circa 55 di speciale fuoristrada. C'è tutto: il pistone africano con larghi spazi per grandi velocità, la mulattiera tecnica, il sottobosco, la scarpata, i guadi... Bellissimo! E tutto ricavato all'interno dell'enorme poligono militare di Perdasdefogu, il Salto di Quirra, un classico anche dei precedenti **Rally di Sardegna**. Lo scenario del poligono è surreale quando si passa nella zona delle esercitazioni, cosparso di carcasse di carri armati che fanno da bersaglio. Non ci si sente per niente tranquilli, con questi mostri dormienti, abbattuti in una guerra mai avvenuta, eppure così vera da farci riflettere. Una passeggiata qui la consiglio a tutti.

Il primo giorno si fanno quattro giri, per 311 km totali, con i piloti lanciati al massimo dall'alba al tramonto. Il meteo gioca a favore, con una spruzzatina di pioggia nella notte che compatta il terreno: si sa quanto sia fastidioso respirare la polvere di chi sta davanti, così invece è una meraviglia. Le moto partono per prime, ad un minuto l'una dall'altra. Veramente

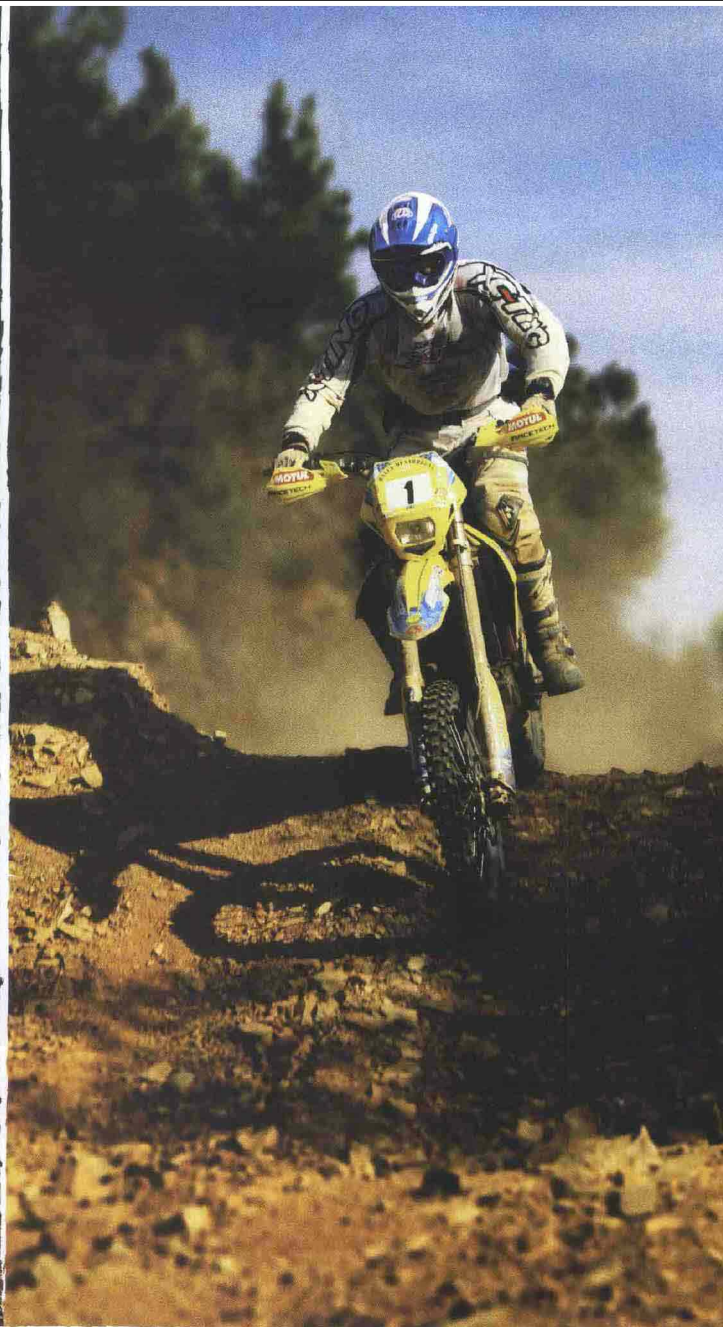
triste è vederne al via solo cinque, divise in quattro classi: una di esse, incredibile, è una pit-bike, guidata dal dakariano ceco Ivo Kastan. Quando tocca ai quad, si lasciano passare cinque minuti, che si riveleranno pochi, perché i ragazzi sulle quattro ruote hanno una bella manetta e recuperano il distacco in poco tempo. Solo Dutto riuscirà a tenere testa ai quad tenendoli dietro, ma non sempre.

Quad e moto sono due mondi diversi, completamente. Sia per tecnica di guida sia per percorsi praticabili. Il tracciato è stato progettato da motociclisti e si vede, con qualche passaggio tecnico, estremamente godibile anche per me in sella al "mammoth" KTM. I quad, però, hanno limiti fisici: non ci passano! Inoltre, le curve si impostano in modo completamente diverso, tutti intraversati di manetta. Corrono molto di più, ma abbisognano di spazi diversi. Vedere sovrapposti i concorrenti delle due specialità è stato esaltante.

Non mancano colpi di scena, per fortuna senza nessuna conseguenza grave: un quad vola nel sottobosco. Per fortuna, si ferma subito tra gli alberi e il pilota ne esce incolume. Costui segna il punto di uscita (per ritrovare il mezzo a fine tappa) con estrema fantasia: lega il laccetto di sicurezza ad un ramo alto tre metri, sparge a terra tre fazzoletti coi quali, forse, si era soffiato il naso e poi mette tre pietre una sopra l'altra, ad indicare il punto. Probabilmente, però, non si è accorto che: il laccetto lo ha stretto al ramo più di quanto non fosse al suo polso, rendendolo invisibile; i fazzoletti sono volati via; e ogni 50 metri ci sono tre pietre una sopra l'altra, probabilmente ad indicare gli innumerevoli quad dispersi nelle vallate. In sostanza, ci sono volute ore per trovare il mezzo e si è finito poco prima che facesse buio. Devo dire, con grande soddisfazione, che è stato il sottoscritto a svelare il mistero. Avendo forato



Nicola Dutto, quarto e quinto di tappa, ha vinto tra le moto, staccato di 15' rispetto alle 7 ore del vincitore. Sotto, lo slovacco Abraham ha corso con una sorta di KTM LC8 quad!



(eh, sì!) prima di concludere il primo giro, mi apposto qualche centinaio di metri più su per scattare qualche foto, ma: "Alberi e buio fratelli, vero buio di campagna" (da "Arancia Meccanica, ndr) mi separano da lui e ci metto parecchio, in ogni caso, a cercarlo in un posto abbastanza circoscritto. Peccato che sia uscito di strada, è proprio forte... Peccato anche che gripperà il giorno seguente. Sempre lui, è un bravo ragazzo, ma non è la sua gara... Mi dispiace. Il secondo giorno di gara consiste nella stessa speciale, percorsa al contrario e per tre volte invece che quattro, per 234 km totali. È incredibile quanto si possa rimettere tutto in discussione, facendo una strada al contrario. Tutto cambia. I viaggi andrebbero fatti prima in un senso e poi nell'altro, come questo rally baja, fantastico. Il meteo non è buono come il sabato e, verso la fine della gara, si abbatte un forte acquazzone su tutta l'area. I piloti più for-

tunati si trovano a fare il check point e riescono ad aspettare un po', per gli altri dev'essere dura. Gran finale in comune per classifiche e premiazioni e poi tutti insieme a mangiare. È Gianluca, presidente del motoclub San Giorgio, a cuocere per ore un prelibato porceddu. Che storia, mai successo di vedere 36 coppe per 32 partecipanti. Non oso immaginare cosa possa provare chi non ha preso nessun premio quel giorno! Scherzi a parte, è un giorno particolare, si tirano le somme, si chiude l'Europeo... Quindi, è tutto calcolato e qualcuno si merita ben più di un riconoscimento.

Ora c'è un po' di malinconia nell'aria. Perdasdefogu è poco più che un paese, situato nell'Ogliastra, all'interno e, per qualche giorno, ha avuto un po' di vita grazie alla manifestazione. La Sardegna è per tutti "sole e mare", invece ci sono luoghi come questo, tutti da conoscere.

Lo sfortunatissimo Pier Luigi Rovegno si è ritirato in entrambe le tappe: sabato è finito nella scarpata che vedete sopra, domenica ha grippato il suo quad. Sotto, una delle cinque moto: è Dante Corbani (Yamaha 450), 11° e 14° nelle due giornate.

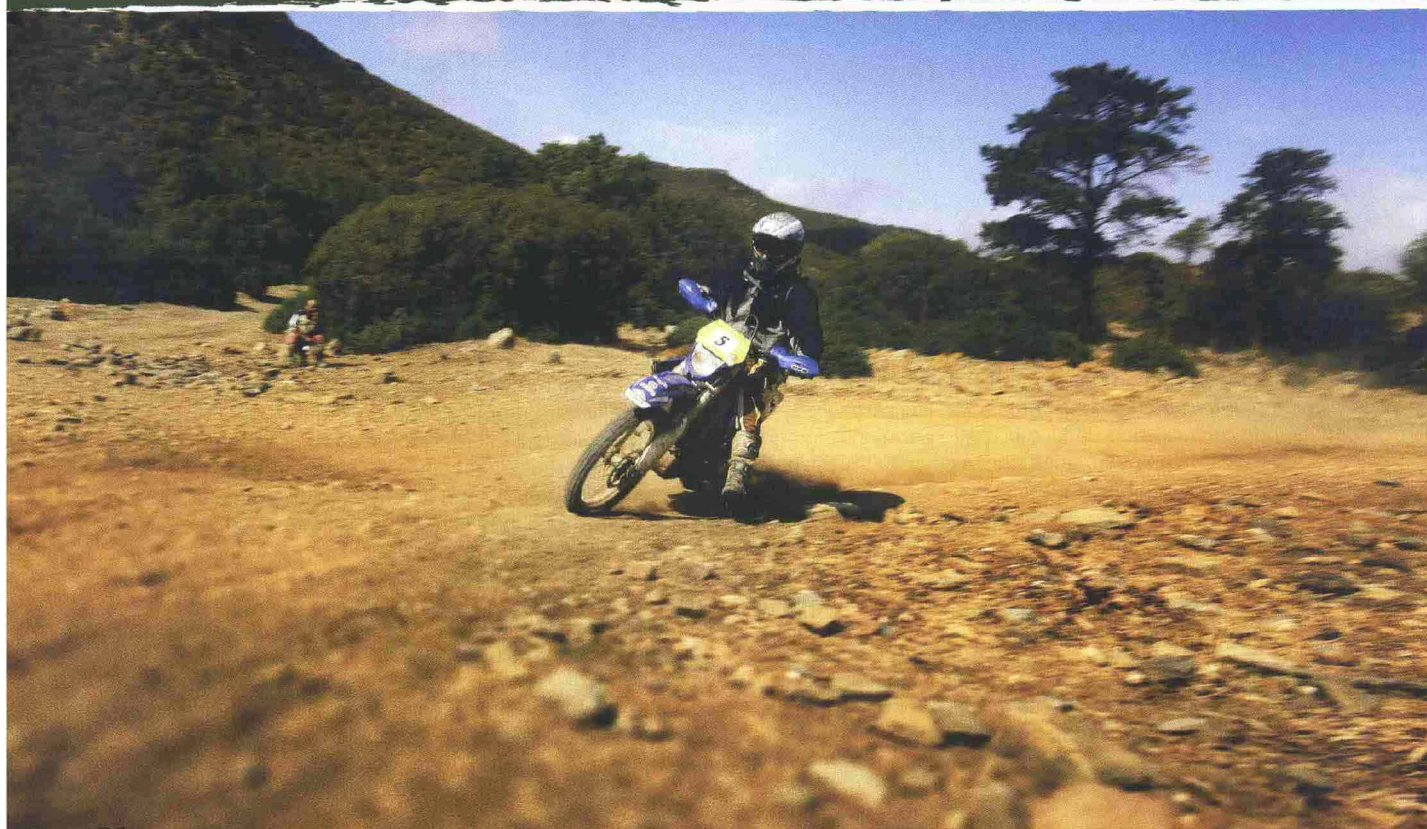


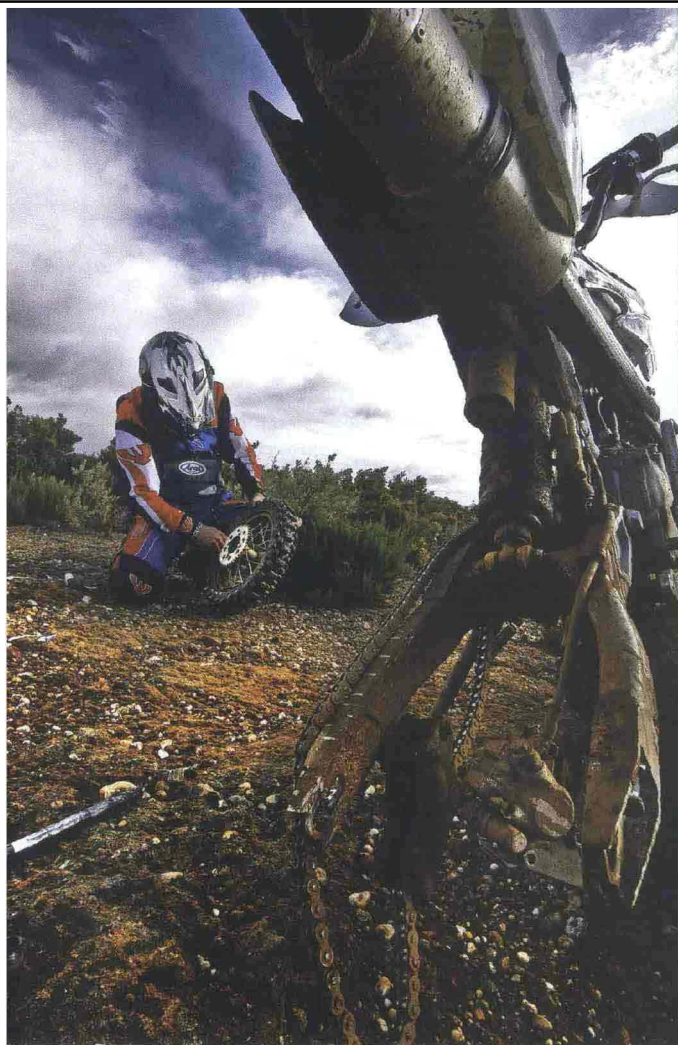
VALE UNA BAJA CALIFORNIA

L'ultima prova di Campionato Europeo Baja mi ha dato finalmente la possibilità di sporcare le ruote della moto di terra sarda: è buffo pensare che ho corso un po' dappertutto, tra Europa e Nuovo mondo ed un posto del genere in Italia non lo conoscevo affatto; sono rimasto affascinato dalla bellezza dei luoghi. L'organizzazione ha allestito un tracciato veramente bello, con un giusto mix tra percorsi veloci e tecnici: la Baja Sardegna non ha niente da invidiare ad una Baja 500 California! Ottima la segnalazione: non mi sono mai trovato nella situazione fastidiosa di non sapere se ero sul percorso corretto; sono stati addirittura superlativi nell'indicazione dei pericoli. Il consiglio che posso dare per il futuro è, visto che gli spazi ci sono, di allungare un pochino il percorso (basta arrivare a 70-80 km di speciale) e di avere la formula di gara non stop. D'altronde, le baja sono gare di resistenza con assenza di navigazione e troppe volte si è fatta confusione con enduro o motorally; troppi controlli orari e troppi tempi morti. Unico neo è stata la scarsa partecipazione di piloti sulle due ruote ed è un peccato, vedendo l'impegno profuso dai ragazzi di Perdasdefogu. Penso che la causa vada ricercata probabilmente nel cambio di data ma, soprattutto, in un promoter che non ha fatto il suo dovere.



Nicola Dutto





Il dakariano Ivo Kastan (sotto e a sinistra) ha finito entrambe le tappe con una pit-bike: ultimo sabato, 16mo la domenica. Sopra, i ristori di "Zietto" del MC Dorgali sono un'istituzione.

