

Sommario Rassegna Stampa

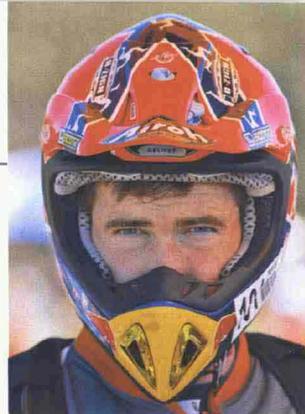
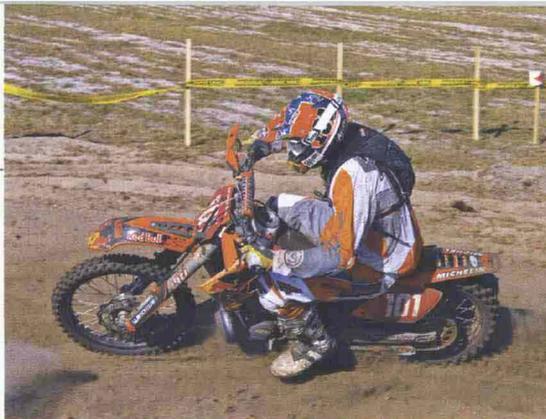
Pagina Testata	Data	Titolo	Pag.	
Rubrica: Rally di Sardegna				
114/17	Motociclismo Fuoristrada	01/04/2007	<i>ENDURO NEWS</i>	2
106/14	Motociclismo	01/04/2007	<i>FIATO ALLE TROMBE</i>	6
28	Motocross	01/04/2007	<i>RA RACING POINT</i>	15
62	L'Unione Sarda	07/04/2007	<i>RALLY SARDEGNA VALIDO ANCHE PER IL TRICOLORE</i>	16
	Moto.it	07/04/2007	<i>RALLY: LA SICILIA RINUNCIA, LA SARDEGNA RADDOPPIA</i>	17
46	La Nuova - Nuova Sardegna	07/04/2007	<i>IN SARDEGNA MONDIALE E TRICOLORE</i>	18
52/55	Motosprint	10/04/2007	<i>SUPPL. - DA TOGLIERE IL FIATO</i>	19
74/82	Motosprint	10/04/2007	<i>SUPPL. - UNDICI MOMENTI IRIDATI</i>	23
68	L'Unione Sarda	14/04/2007	<i>MOTOCROSS CAMPIONATO SARDO A TERRALBA</i>	31
22	L'Unione Sarda	18/04/2007	<i>CAMPIONI DI RALLY NEL GRIGHINE</i>	32
46	Ciociarra Oggi	25/04/2007	<i>IN BREVE- MOTOCICLISMO FUORISTRADA</i>	33
46	Nuovo Molise Oggi	25/04/2007	<i>IN BREVE- MOTOCICLISMO FUORISTRADA</i>	34
46	Latina Oggi	25/04/2007	<i>IN BREVE- MOTOCICLISMO FUORISTRADA</i>	35
61	Il Sardegna	27/04/2007	<i>UN SARDEGNA PIU' DURO VINCERLO NON E' FACILE</i>	36
61	L'Unione Sarda	27/04/2007	<i>RALLY DI SARDEGNA: E' SPETTACOLO</i>	37
52	La Nuova - Nuova Sardegna	27/04/2007	<i>MARC COMA FAVORITO N.1 DEL RALLY DI SARDEGNA</i>	38
18	Tuttosport	27/04/2007	<i>TUTTONOTIZIE- MOTOCROSS</i>	39
	Moto.it	27/04/2007	<i>RALLY DI SARDEGNA: PRESENTATO A CAGLIARI IL 21 RALLY DI SARDEGNA PROVA DEL CAMPIONATO MONDIALE E DE</i>	40
	Motorlandia.it	27/04/2007	<i>RALLY DI SARDEGNA: IL VIA DAL LIDO DI CAMAIORE</i>	41

ENDURO

NEWS

CON UNA MANO SOLA

Hanno suonato (si fa per dire) **David Knight**, nella foto a destra. A metterlo dietro, nella prima gara del GNCC a Vero Beach, nientepopodimeno che un certo Shane Watts, a bordo di una privatissima KTM. Knight ha chiuso secondo, ma c'è da dire che ha corso con una mano rotta...



www.ecostampa.it



REGISTRO STORICO ZUNDAPP

È nato il registro storico Zundapp, un punto di riferimento ed un aiuto per conservare, restaurare e conoscere le leggendarie tedesche. Lo annuncia con orgoglio Roberto Perere, figlio dello storico importatore Gianni. Il registro è affiliato all'FMI e a breve si gemellerà con altri registri storici Zundapp europei. Sul sito www.registrozundapp.org è possibile scaricare i moduli per

l'iscrizione e conoscere la storia Zundapp in Italia. Nella foto, una delle 125 GS esposte all'ultima mostra-scambio di Novegro, dove il registro è stato ospite dello stand FMI. Il 15 luglio si terrà il primo raduno ufficiale a Bobbio, in provincia di Piacenza. Il registro ha sede nello storico negozio di via Porta Tenaglia, a Milano. Per informazioni si può telefonare al 349/1031507.



UN 69 PER L'AMERICANO

Pare proprio che il 69 sia il numero degli americani. Dopo Nicky Hayden nella MotoGP, lo userà anche Nathan Kanney nel Mondiale Enduro. Sempre a proposito di piloti Husqvarna, è ormai certo che Guillaume correrà nella E3 con una WR300 2T.

CARRIERA FINITA PER POHJAMO

Petri Pohjamo, Campione del Mondo nel 2003 con la Gas Gas 125, smette di correre. Il finlandese aveva preso una pausa di riflessione per motivi famigliari e aveva deciso di disputare solo il Campionato Finlandese in sella ad una Honda 250 4T, non avendo la TM un importatore forte nel suo paese. Purtroppo, durante un allenamento, si è procurato la rottura del ginocchio sinistro, infortunio che pregiudicherà la sua

attività futura. Dopo l'operazione tornerà a camminare, ma con le corse ha chiuso, perché un ulteriore infortunio potrebbe compromettere del tutto l'uso dell'articolazione.

SCATTA IL CROSS COUNTRY

Pronto a ripartire il Campionato Italiano Cross Country, con la gara del 25 marzo, in località La Veggia (MO). Organizzato dalla Baboons (società tedesca che promuove molti eventi off-road) il

Cross Country è aperto ai piloti con licenza UISP, che hanno l'occasione di correre ad un costo particolarmente contenuto. Le singole manifestazioni si effettuano come gare di regolarità di 2 ore in un

circuito chiuso, a metà tra il Cross e l'Enduro, con giri cronometrati dopo una avvincente partenza in stile "Le Mans". Ulteriori informazioni sul sito <http://italian.cross-country-championship.com>.

PHARAONS 2007

Il Pharaons Rally 2007 si correrà dal 30 settembre al 6 ottobre. Le iscrizioni sono già aperte e prevedono un consistente sconto per chi si iscrive entro il 30 aprile. Per maggiori informazioni si può consultare il sito www.jvd.it, dove sono riportate anche alcune delle novità di regolamento per l'edizione 2007.

**EN
DU
RO****NEWS**

VIAGGIANDO SI IMPARA

Dopo gli esperimenti dell'anno scorso, sono diventati una realtà i corsi di guida per grosse endurone on-off, firmati dal Team Curve&Tornanti e dalla FMI. I corsi sono mirati a dare sicurezza a chi vuole mette-

re le ruote fuori dall'asfalto, senza rischiare di farsi male o distruggere la moto. Quattro le date previste, due presso il centro federale di Polcanto (FI) e due itineranti, realizzate in collaborazione con



www.stradanova.com. Questi ultimi prevedono un tour nelle crete senesi e un avventuroso viaggio da Firenze all'Elba. Info: centro.tecnico@federmoto.it - www.curveetornanti.it - www.stradanova.com.

Le iscrizioni si possono effettuare solo contattando il Centro Tecnico Federale di Polcanto, all'indirizzo centro.tecnico@federmoto.it o al numero di telefono 055.8409.006.



TROFEO HUSABERG

Nasce il challenge Husaberg Enduro 2007, abbinato al trofeo monomarca KTM Enduro. È aperto a tutti i piloti Husaberg. Modulo d'iscrizione e regolamento trofeo si possono scaricare dal sito www.husabergitalia.it.

Termine iscrizioni entro il 31 marzo 2007 o al raggiungimento dei 30 partecipanti. Prezzo iscrizione: 204,00 euro, kit accessori incluso. Per informazioni: betty@husabergitalia.it tel/fax 035/4499147.

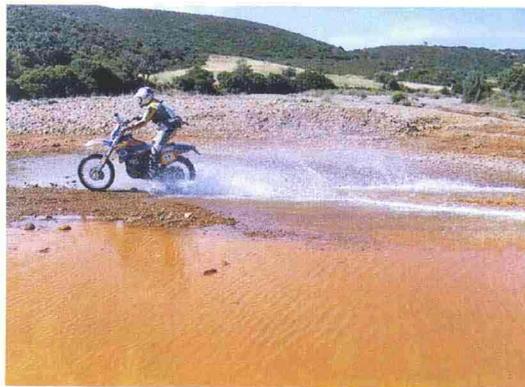
ARANCIONI IN FESTA

L'ultima edizione si svolse nel 2004, poi le autorità di Mattighofen ne vietarono lo svolgimento. Ora il KTM Festival ritorna, per la sua settima edizione. L'appuntamento è all'Hungaroring, vicino a Budapest, dal 7 al 9 settembre. La location è "pistaiola", ma sono previsti fettuccciati, percorsi e tour per le Enduro. Per ogni info www.ktm.com.



NOVITÀ AL RALLY DI SARDEGNA

Si avvicina il Rally di Sardegna, in programma dal 1° al 6 maggio. Organizzato dal Moto Club Sardegna, è stato confermato come prova del Campionato del Mondo Raid Tout Terrain. Il percorso, itinerante, attraverserà tutta l'isola. Si farà tappa soprattutto nelle zone interne, privilegiando la Barbagia, il Gennargentu, le zone minerarie del Parco Geominerario, la costa orientale del Nuorese, la costa gallurese: 5 tappe per un totale di 1.300 km con due prove speciali per ogni tappa. Quest'anno ci sono due novità. In una tappa si realizzerà una prova speciale di oltre 100 km. Inoltre, in contemporanea



al Rally ci sarà il Raid Tourist Sardegna, manifestazione non competitiva, aperta ad auto e moto, che vogliono trascorrere una vacanza in Sardegna sugli itinerari del Rally e seguire la gara come spettatori. Per le iscrizioni la segre-

teria (tel. 070-45.25.00 è in grado di fornire tutte le informazioni), disponibili anche sul sito www.rallydisardegna.org. Nell'area partecipanti tutte le tariffe e i moduli di iscrizione al mondiale e al Raid Tourist Sardegna.

Test

KTM
690 Supermoto

Fiato alle trombe

Svolta epocale in casa KTM: lo storico motore LC4 è tutto nuovo, rispetta la Euro 3 ed esprime la potenza record di 64 CV dichiarati.

La prima Kappa di serie ad adottare questo propulsore è la 690 Supermoto, una potente motard da tutti i giorni, ben fatta e molto, molto divertente.

Anche in versione Prestige

di Marco Marini

Supermoto



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

KTM

Test 690 Supermoto



Etutta nuova, vibra poco, va forte e diverte molto. È in estrema sintesi la KTM 690 Supermoto. In questi pochi fondamentali concetti è racchiusa una delle moto più nuove degli ultimi anni. Certo, non farà i numeri delle varie naked di media cilindrata, perché il fenomeno del supermotard stradale sebbene in crescita, è tutt'altro che esplosivo, ma attorno a questa moto si è creata in questi mesi una notevole aspettativa. Per diversi motivi. Primo fra tutti, il nuovo motore LC4, che ha debuttato quest'anno sulla Rally 690 (la splendida dakariana per i privati dal costo di 25.000 euro), ma che vede in questa Supermoto il suo primo utilizzo su una moto di grande serie.

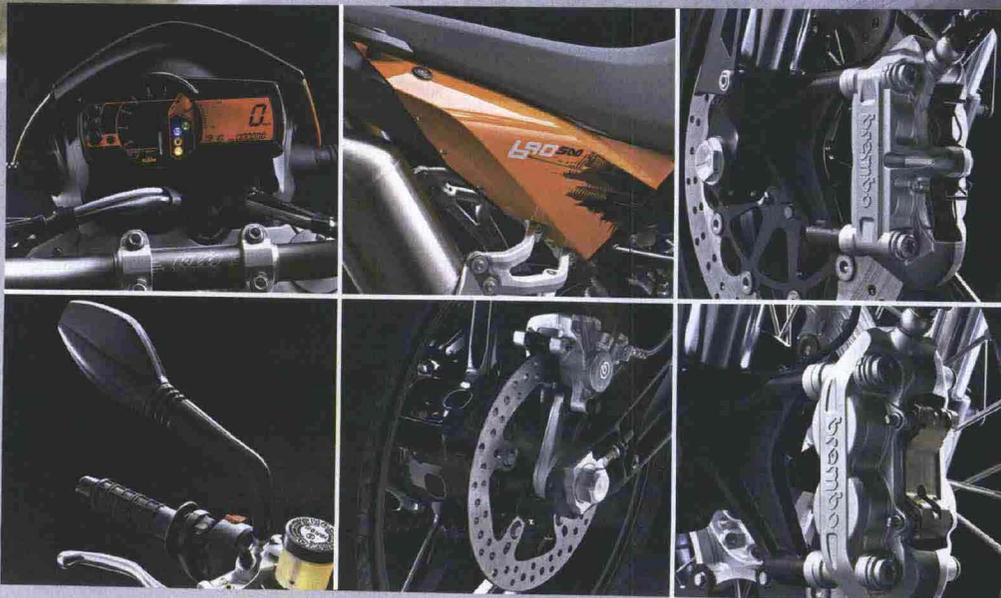
Il motore LC4 –il cui nome indica il propulsore raffreddato a liquido a 4 valvole– è nella storia della casa austriaca: nato nel 1987, è stato adottato per molte moto da enduro non estremo e dal 1994 sulla Duke 640, una delle antesignane delle motard di oggi. Dopo 20 anni di evoluzioni dovute alla necessità di rispettare le varie normative anti inquinamento, lo storico LC4 ha alzato bandiera bianca di fronte alla Euro 3. Per rispettarla i progettisti KTM avrebbero dovuto mortificare molto le prestazioni e questo non poteva essere accettato per quello che rappresenta uno dei simboli storici della produzione austriaca. Così si è deciso di voltare pagina progettando ex novo un propulsore estremamente

moderno e tecnologico: rispetto della Euro 3 e la bellezza di 64 CV in "soli" 653,7 cc sono un risultato impensabile per qualsiasi altro motore oggi presente sul mercato. Questa premessa spiega l'importanza della 690 per KTM e l'interesse che questa moto suscita negli appassionati. Ora occupiamoci di scoprire tutti i segreti della Supermoto, una motard nata come moto per tutti, ma che entusiasma anche e soprattutto gli amanti della guida sportiva. Questa 690, dicevamo, vibra poco. Quanti hanno avuto provato il "vecchio" LC4 ricorderanno pulsazioni molto intense a tutti i regimi. Il nuovo 690 è dotato di un contralbero con massa centrale e non più disassata che abbatte a livelli molto





www.ecostampa.it



Alta qualità
La strumentazione, completa e leggibile, è la stessa della Superduke (manca solo il livello della benzina). Sotto la sella c'è poco spazio utile a causa della voluminosa scatola filtro. Soggetti a vibrazioni e quindi non molto efficaci, gli specchietti. Ottimo l'impianto a doppio disco da 320 mm e pinza radiale a 4 pistoncini. La Prestige ha la pompa radiale e la pinza a 4 pastiglie anziché 2 (foto sopra). Nell'altra pagina accanto, in basso, quella grigia è la Prestige, che si riconosce per i cerchi in lega.

04/07 109
MOTOCICLISMO

060554

Test KTM
 690 Supermoto

supermoto

E' solo motard
 Il motore sarà sfruttato per tutta la famiglia di moto LC4 (probabilmente anche con cilindrata maggiorata), mentre la ciclistica della Supermoto è dedicata solo a questa moto. L'inclinazione del canotto di sterzo di 26° e la generosa avancorsa di 112 mm regalano un'ottima stabilità alla ciclistica.

Telaio a traliccio e niente PDS: la 690 è nuova non solo nel motore



bassi il tasso di vibrazioni, considerando che stiamo sempre parlando di un monocilindrico. Risultato: questa moto permette di passare una giornata intera in sella senza particolari indolenzimenti. Ma la Supermoto è molto di più. Un mezzo da divertimento estremo studiato per rendere la guida coinvolgente sia sui tortuosi passi montani, sia quando le velocità crescono, il tutto con il controllo di un mezzo di impostazione off-road. Il manubrio largo e vicino alla stretta sella e la posizione alta del busto la rendono efficace e divertente su diversi percorsi, dalla città alla montagna. Fiore all'occhiello, motore a parte, è il telaio che

per la prima volta su una supermotard monocilindrica ha una struttura a traliccio in acciaio, scelta che regala la rigidità necessaria a sostenere la cavalleria del nuovo LC4 e garantisce la necessaria precisione di guida anche in velocità. Questa struttura ha inoltre permesso di adottare un serbatoio sufficientemente capiente (13,5 litri), ma molto compatto che non disturba anche nella guida più sportiva. Il traliccio del telaio ha portato, per motivi di spazio, ad abbandonare il classico PDS KTM, affidando la progressione della sospensione posteriore ai tradizionali leveraggi universalmente adottati dalla stragrande maggioranza

delle moto sul mercato. Il livello qualitativo della 690 è elevato e i contenuti tecnologici sono ben sottolineati dal design di Kiska, designer delle spigolose KTM degli ultimi anni. Se il becco-parafango anteriore può a prima vista lasciare perplessi, a una seconda e poi alla terza occhiata finisce per piacere e finisce per esaltare e contraddistinguere il carattere rivoluzionario di questa moto. Altrettanto atipica è la vista posteriore, dove troneggiano i due "camini" in acciaio. La Supermoto è disponibile in due versioni: "base" e Prestige. Quest'ultima differisce per i cerchi, non a raggi ma a razze in lega (più leggeri di un chilo), le sospen-

110 0407



Due metalli
A destra, la sezione frontale della moto spogliata e l'ampio radiatore in alluminio ricurvo.



sioni con i registri della compressione (estensione e precarico sono regolabili anche sulla "base"), le pompe di freno a frizione radiali e la pinza freno anteriore a 4 pastiglie.

Guida allo stato brado

Dentro la prima, si scopre una frizione morbidissima, grazie al sistema APTC che riduce molto lo sforzo alla leva. La pompa radiale Magura della Prestige, invece, rende il suo azionamento più duro, a causa del pistone da 13 mm in luogo di quello da 11 che sarebbe stato ottimale per questa funzione. Quello che stupisce fin dai primi metri è la fluidità di

Angelo Crippa, A.D. KTM Italia

"Arriverà una famiglia di moto 690"

Con tutte le novità di questi anni motorizzate LC8 (bicilindrico di 998 cc), sembrava quasi che KTM avesse accantonato lo sviluppo del monocilindrico, da sempre suo cavallo di battaglia. Angelo Crippa, amministratore delegato di KTM Italia ci spiega che non è così. "Nel progetto del 690 è stata riversata tutta l'esperienza KTM, perché rifare lo storico LC4 è stata una vera scommessa. Siamo ancora al 100% orientati verso il grosso monocilindrico e il 2 tempi: non li abbandoneremo mai".

Che importanza ha per KTM il supermotard stradale?

"Molta. Nel 2006 sono stati vendute in Italia circa 1.000 motard (625 e 640 LC4). La 690 è una moto per tutti, con l'appeal del Supermotard".

Però nel segmento delle "moto per tutti" il fattore prezzo è preponderante e la 690 SM non è la più economica sul mercato. I clienti sono disposti a sborsare qualche euro in più per la qualità e le prestazioni?

"E' questo il punto: chi cerca una SM stradale guarda molto il prezzo e questo ci spiazza, perché la nostra 690 ha una componentistica di alto livello". Come comunicare questi valori ai possibili clienti?

"Occorre far provare la moto. Per questo nasce l'Orange Day (il 15 aprile, ndr), che prevede di poter provare previa prenotazione dai nostri concessionari la 690 Supermoto e le 990 Superduke 2007 e 2006".

Parliamo un po' del futuro. Cosa prevede la famiglia LC4 per i prossimi anni?

"Al Salone di Milano di fine anno vedremo la LC4 da enduro".

E una Duke, magari con cilindrata maggiorata?

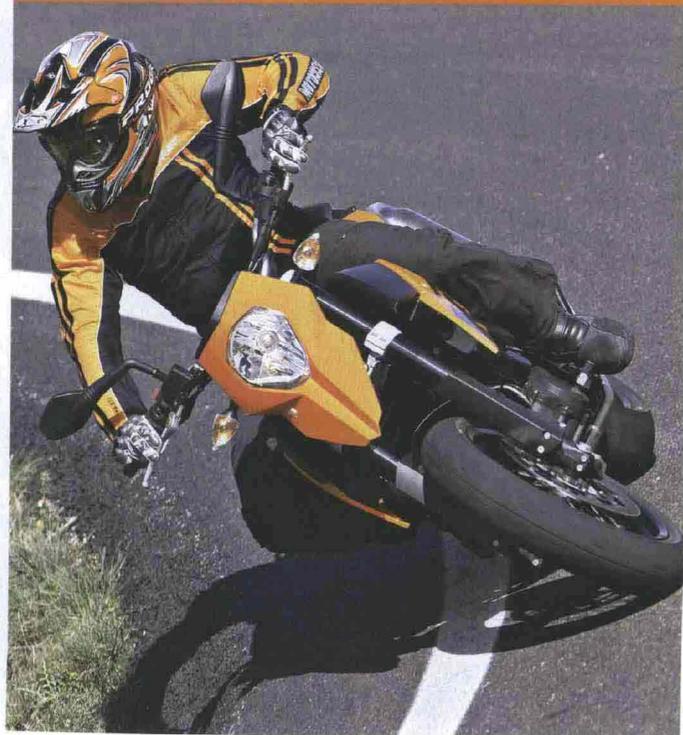
"Arriverà, statene certi, in primavera 2008".

Siamo curiosi e Crippa non si tira indietro. Approfittiamone. La 690 Rally Replica è stupenda, ma è in tutto e per tutto una moto da gara per privati e costa tantissimo. Vedremo a breve anche la "Adventure 690"?

"E' nei programmi e arriverà probabilmente a fine 2008".

Visto che si è sbilanciato, insistiamo un po'. Cosa pensa di una Supermono, tipo "Superduke 690" (o 790, perché no...), è fantascienza?

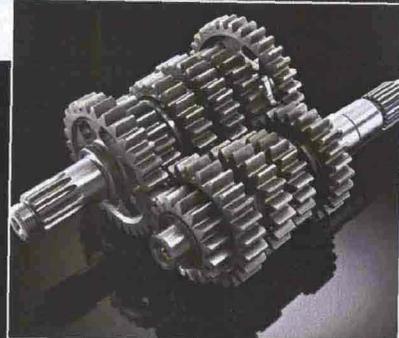
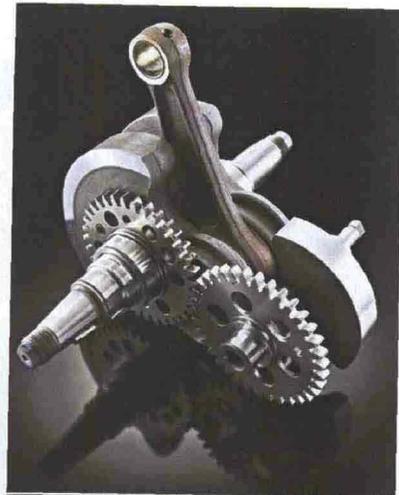
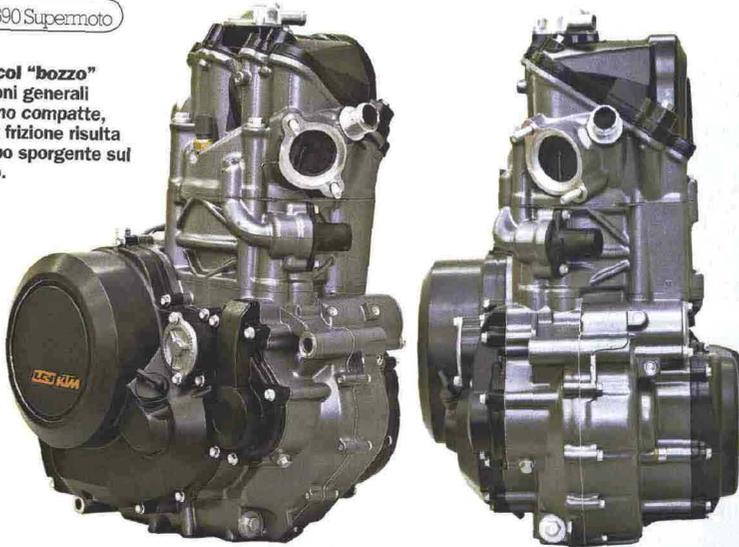
"Si vedrà, non è escluso che per il 2009 ci sia qualcosa del genere. Ma non mi fate dire di più".



KTM

Test 690 Supermoto

Compatto col "bozzo"
Le dimensioni generali dell'LC4 sono compatte, ma il carter frizione risulta un po' troppo sporgente sul lato sinistro.



Gas: quasi by wire
Oltre all'iniezione elettronica è presente un sistema di gestione elettronica del comando del gas, non un vero ride-by-wire, ma un sistema misto che abbina ai classici cavi di apertura e chiusura, un motorino elettrico che interviene sulla rotazione della valvola del corpo farfallato. In questa vista generale si nota, sulla destra, il corpo farfallato robotizzato e la razionalità costruttiva del nuovo LC4: nessuna trovata sensazionale, ma volumi ridotti, elettronica sofisticata e fluidodinamica curata.



Passo avanti
Dall'alto, l'albero motore collegato al contralbero: quest'ultimo, sul vecchio LC4, aveva la massa esterna rispetto alla posizione delle mannaie, mentre ora è centrata con benefici effetti sul contenimento delle vibrazioni. Il cambio, foto al centro, è a 6 rapporti e assicura innesti sempre fluidi e precisi. La frizione è una Adler APTC, molto morbida da azionare.

Robert Prielinger, capo progetto



Elementi chiave

Sopra, la testa monoalbero è molto compatta. Qui sopra, il corpo farfallato viene gestito sia dal cavo del gas, sia da un motorino elettrico comandato dalla centralina.

Maggior cubatura in futuro? "E' possibile"

E' il responsabile delle nuove LC4, nonché capo progetto della 690 Supermoto. Robert Prielinger è la persona giusta per farci dire tutto di questa nuova moto.

Perché non adottare il doppio albero a camme in testa in luogo del singolo?

"Quando si ha una corsa elevata (80 mm, ndr) non è possibile salire troppo col numero di giri.

I vantaggi di un doppio albero a camme, quindi, non sarebbero sfruttati e si avrebbero solo maggior ingombro e peso. Sulla Supermoto il limitatore è a quota 8.700 giri e i vantaggi del sistema DOHC sono tangibili quando si superano i 10.000 giri".

Generalmente le motard sono derivate strettamente dalle versioni enduro. Voi siete partiti dalla Supermoto: questo telaio a traliccio sarà lo stesso della futura enduro LC4?

"No, è stato studiato esclusivamente per la SM, tanto è vero che non può montare la ruota da 21" anteriore. I numeri di vendita dei mercati più caldi per questo tipo di moto (Germania, Francia, Inghilterra, Austria e Svizzera) giustificano l'investimento".

Perché la scelta di un traliccio? Costo di più produrlo rispetto a un telaio tradizionale?

"Il telaio a traliccio ha un costo industriale paragonabile a quello di un telaio tradizionale e funziona alla grande sulle bicilindriche LC8. Così, abbiamo deciso di utilizzarlo anche sulla LC4. La sua struttura permette, inoltre, di posizionare la batteria sopra il motore e lascia più spazio per il serbatoio".

Il nome 690 (la cilindrata è di 653 cc) è stato voluto dal marketing o prefigura aumenti di cc?

"E' una scelta di marketing per legarla alla 990. Non stiamo pensando di aumentare la cubatura." Ma tecnicamente il motore è studiato per poter essere ingrandito. Non è così?

"Tecnicamente sì, è possibile aumentare la cilindrata". (Sorridente sotto i baffi, ndr). Bene, come dire che potremmo vedere nel 2008 una potente KTM Duke magari oltre quota 700 cc...

Perché utilizzare i leveraggi per la sospensione posteriore in luogo del vostro tradizionale PDS?

"Per il PDS serviva più spazio e sarebbe aumentato l'interasse. Con i leveraggi siamo riusciti ad avere interasse corto e forcellone lungo, così c'è più trazione e meno tendenza a impennare".

Il carter della frizione è molto voluminoso sia per diametro, sia per spessore. Perché?

"Serve una frizione correttamente dimensionata per trasmettere la coppia del motore. La particolare struttura di questo carter (due elementi uniti da un anello in gomma, ndr) isola dal rumore".

Ormai con la Euro 3 il volume di scarico è un dato irrinunciabile. BMW sulle G 650 X ha adottato

un singolo terminale molto grande, ma il vostro doppio silenziatore appare ancora più voluminoso. Era proprio necessario?

"Per limitare il rumore e ospitare i catalizzatori senza pregiudicare le performance era obbligatorio avere dai 7,5 ai 9 litri di volume alla scarico. Se si scende sotto questi valori si perde potenza".

erogazione fin dai 2.000 giri. Da un grosso e potente monocilindrico ci saremmo aspettati qualche reazione brusca agli apri e chiudi di gas e delle irregolarità ai regimi più bassi. Invece i tecnici KTM hanno lavorato di fino sulle mappature e la gestione elettronica del gas riuscendo a coniugare alla perfezione una curva di coppia robusta con una inaspettata

facilità nel gestire questa spinta. Rapido a salire di giri, l'LC4 si incattivisce man mano che la lancetta scala i numeri del contagiri e quando gli altri monocilindrici restano a corto di fiato, oltre i 7.000 giri, questo regala altri 1.000 giri abbondanti di spinta decisa, prima di incontrare il limitatore a quota 8.700 giri. Rispetto al vecchio LC4 non c'è paragone, sia

come progressione nei transitori, sia come potenza massima. La differenza è tangibile e premia il nuovo arrivato su tutta la linea. Piuttosto civile la tonalità di scarico, grazie ai generosi silenziatori, ma siamo curiosi di sentire la musica del 690 dotato di scarico Akrapovic. Anche perché al Rally di Sardegna la KTM 690 Rally di Esteve sembrava montasse uno



Sogno o son ricco?

La moto che ha tolto il sonno ai patiti dell'Africa è la KTM 690 Rally (la prima moto dotata del nuovo LC4), venduta ai piloti privati dei Rally. Prezzo 25.000 euro. Buona per la Dakar come per l'aperitivo...

Sport e touring in uno

Sotto, alcuni accessori dedicati alla Supermoto. Il plexiglas sovrasta il faro e migliora il riparo dall'aria, la borsa da serbatoio impermeabile si fissa con le fibbie al telaio a traliccio. Irrrinunciabile il completo Akrapovic in titanio ed omologato, ma si perde la forma a camino dei terminali originali.



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

KTM

Test 690 Supermoto

scarico "Bose"... Tanta bontà meccanica trova un valido aiuto nella ciclistica, che si dimostra rapidissima nella discesa in piega e allo stesso tempo, molto bilanciata anche sul veloce. Curvare a 130 km/h con le pedane che sfiorano terra è un qualcosa che fino ad oggi poteva sembrare appannaggio solo di moto naked o sportive. Altre moto, come la Yamaha XT660X, non difettano in termini di agilità, del tutto paragonabile a quella della nuova KTM, ma non riescono ad avvicinarne la grande stabilità sul veloce. Altre, come la Aprilia Pegaso Fun 660, sono piantate in velocità come la Supermoto 690, ma non hanno le stesse prestazioni e perdono in termini di maneggevolezza. Insomma, questa 690 mette tutti d'accordo, mostrando una polivalenza che nel mondo del motard oggi mancava. La taratura delle sospensioni è un giusto mix di sportività e comfort,

ma con un occhio di riguardo maggiore per chi utilizza la 690 a ritmi elevati: la grandissima potenza frenante (addirittura esagerata sulla Prestige) non scompone l'assetto e provoca un affondamento repentino, ma progressivo della forcella, che continua a copiare a dovere le asperità del fondo. Ottima la trazione grazie al lungo forcellone in alluminio: durante lo sviluppo si era partiti da uno più corto, ma la tendenza a impennare ha suggerito un allungamento. Poco male, perché la "castagna" dell'LC4 se ne frega di tutto questo e spinge la ruota al cielo con gran facilità.

I prezzi sono in assoluto elevati, ma di poco superiori a quello della più nuova delle concorrenti, la BMW G 650 X Moto, rispetto alla quale KTM offre un prodotto nettamente più performante: 8.581 euro la base, 9.062 euro chiavi in mano la Prestige.

Dati tecnici

Motore: monocilindrico 4T raffreddato a liquido, distribuzione monoalbero a 4 valvole. Alesaggio per corsa 102 x 80 mm, cilindrata 653,7 cc, rapporto di compressione 11,7:1, potenza max 64 CV a 7.500 giri, coppia max 6,4 kgm a 6.550 giri. **Lubrificazione:** forzata, carter umido. **Alimentazione:** iniezione elettronica Keihin con EPT (Electronic Power Throttle), serbatoio benzina da 13,5 litri. **Trasmissione:** primaria ad ingranaggi, rapporto 0,456 (36/79). Secondaria a catena, rapporto pignone/corona 0,400 (16/40). **Frizione:** antisaltellamento APTC a dischi multipli in bagno d'olio, comando idraulico. **Cambio:** 6 rapporti ad innesti frontali. **Telaio:** a traliccio in tubi d'acciaio. Inclinazione dello sterzo di 26°, avancorsa 112 mm. **Sospensioni:** forcella WP a steli rovesciati da 48 mm, monoammortizzatore WP con Pro-Lever. Escursione ruota ant 210 mm, post 210 mm. **Freni:** ant a disco da 320 mm con pinza fissa radiale Brembo a 4 pistoncini, post a disco da 240 mm con pinza Brembo monopistoncino. **Ruote:** cerchi a raggi (a razze in lega forgiati sulla Prestige) da 17", pneumatico 120/70 ant e 160/60 post. **Dimensioni (in mm) e peso:** lunghezza nd, larghezza nd, altezza nd, interasse 1.460 ± 15, altezza minima da terra 260, altezza sella 875, peso a vuoto 152 kg. **Optional:** scarico completo in titanio Akrapovic omologato/racing, tamponi paratelaio, selle in gel rialzata o ribassata di 20 mm, borsa serbatoio, portapacchi e borsa posteriore, allarme, cupolino rialzato, radiatore dell'olio, accessori in ergal anodizzati color arancio con logo KTM. **Colori:** nero e orange (griglia la Prestige). **Inizio vendite:** già in vendita. **Garanzia:** 2 anni chilometraggio illimitato. **Prezzo:** 8.581 euro (9.062 euro la Prestige) indicativo chiavi in mano.



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



a cura di PIERO BATINI

In Sardegna con Slauto Sas

>>> Dopo aver portato al debutto la nuova Fantic 124 4 tempi in occasione di Desert Logic in Tunisia, il Team Slauto Sas ha deciso di fare le cose in grande. Alla prova mondiale dei Rally Tout Terrain che si disputerà in Sardegna dal 1°

28

maggio prossimo, il team manager Claudio Mameli ha deciso di schierare un'intera squadra di Fantic Caballero 125 4T Competizione. Potrebbero essere cinque: due sono già state assegnate, e ne restano dunque tre a disposizione. Ecco cosa intende Slauto Sas Team. Formula di partecipazione all-inclusive: moto a noleggio, abbigliamento Ufo Team, quota assistenza, ricambi, lubrificanti, gomme e carburante, organizzazione e logistica. Al "pilota-cliente" è richiesta solo la fornitura della strumentazione. Non basta. I piloti "ufficiali" Slauto Sas concorreranno anche per una speciale classifica interna, che presuppone l'assegnazione di un premio a fine giornata. Info: Claudio Mameli 0565.977138 - slautosas@email.it

Rally di Sardegna: Coma si, Despres no

>>> Alla prova "Italiana" del Campionato del Mondo Rally i "big" non mancheranno, ma come d'abitudine i "superbig" si alterneranno, nel corso della stagione, agli appuntamenti mondiali. All'inizio, in Sardegna, sembrava dovesse partecipare Despres e pareva che Coma se ne sarebbe stato a casa. Invece no, contrario. Sarà Marc Coma il numero "uno", dal 1° al 6 maggio, al via del rally "insulare" mediterraneo.

PHARAONS avanti tutta

Alcuni telegrammi da JVD International. Dieci anni di Pharaons, si festeggia. Chi si iscrive per primo: 10% di sconto rispetto la quota 2006. Per le altre tranche nessuno sconto, ma prezzo uguale all'anno scorso. Bene! Come promesso da Daniele Cotto, benzina almeno a 95 ot-



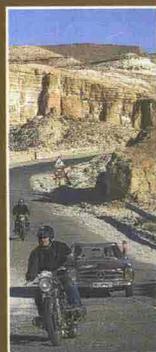
tani a tutti i bivacchi. Dopo le sfortunate esperienze delle edizioni passate con gli approvvigionamenti in loco, per il 2007 un'autobotte di carburante seguirà la carovana tappa per tappa. Benzina buona, e neanche le necessità di spostarsi alla ricerca di un distributore. Per chi vuole, o ne ha bisogno, l'avgas, accordo separato per la fornitura al bivacco. Terzo telex: i posti per il Trofeo Samar interno al Rally sono quasi tutti presi, meglio affrettarsi. Per tutto il resto, grande respiro sul sito, www.jvd.it.

No Mondiale Il 19° Optic 2000 Rally di Tunisia, che si corre in questi giorni, ha rinunciato alla validità mondiale per le auto. Dopo l'Egitto, così, anche il Tunisia. La scelta di Neveu è basata sul fatto che il nuovo regolamento "congela" le auto che hanno partecipato alla Dakar e per i prossimi due anni saranno queste le vetture che potranno correre il Campionato del Mondo. In questo modo l'attitudine dei rally "minori" a banco di prova della Dakar viene meno, perché di fatto è un modo di porre un freno allo sviluppo delle quattro ruote. Intanto la Dakar, che è stata sempre su posizioni "independentiste", torna a riunire in qualche modo gli organizzatori. È un circolo vizioso, che porta acqua solo al suo mulino. Finché dura...



RALLYE DES PYRAMIDES

Il Rally "classico" in Egitto organizzato da Fenouil. Logo bellissimo, a mio giudizio (è di Vivant). Dal 27 aprile al 7 maggio. Per la prima volta nella storia, il rally attraverserà in tutta la sua estensione la depressione di Qattara: 450 chilometri in due tappe partendo da El Alamein, ed arrivando fino all'oasi di Qara. La gara si spingerà poi verso sud attraversando il Gran Mare di Sabbia, per raggiungere El Kargha.



AFRICA GAZOLINE

Nel fiorire dei rally "classici", c'è un po' di tutto. Corse revival, raid nostalgia, Parigi-Dakar replica. Ho saputo di Desert Gazoline, in programma dall'8 al 22 ottobre su un circuito in fuoristrada, e dal 29 ottobre all'11 novembre su un percorso stradale. Lo scorso anno il "teatro" di Africa Gazoline fu la Tunisia, quest'anno la costituenda carovana si sposta in Marocco. Una cosa l'ho capita, anzi due: che si tratta di una viaggio in Africa e che si è ammessi se alla guida di un mezzo d'epoca. Contrariamente alle corse basate sullo storico, Africa Gazoline tende ad avere il massimo rispetto delle "vecchie signore", per cui il percorso e il timing sono di tutto riposo. Al Rally Raid Africa Gazoline sono ammesse le auto (e i camion) e, naturalmente, le moto. In pratica, se appunto non ho capito male, è l'occasione quasi imperdibile di un viaggio in atmosfera un po' rarefatta, ma molto, molto rilassante. Rifatevi al sito, www.africa.gazoline.net o, meglio ancora, http://we.tamboogarage.com

È morto Jean-Christophe Pelletier

A sessantun'anni. Portato via da un cancro, la malattia che nei secoli del progresso continua a rimanere incurabile. Lascia la moglie e tre figli. Ed un vuoto nel nostro piccolo mondo dei rally. Aveva partecipato alle Dakar del mito. In auto, prima, con la clamorosa Rolls Royce di Montcorgé e con una Land, in moto con Honda, Barigo, Yamaha. Tornato alle auto, un giorno aveva condiviso l'abitacolo con Cyril Neveu, cinque volte vincitore in moto della Dakar. I due si erano intesi



alla perfezione, tanto da decidere di condividere, successivamente, l'esperienza di organizzatori. Da diciannove anni erano i protagonisti del successo del Rally di Tunisia, il rally, forse, più costantemente innovativo, sperimentale, propedeutico. Da anni Pelletier combatteva contro la malattia. Sembrava quasi che ce l'avrebbe potuta fare, ed invece ha capitolato un triste giorno di febbraio. Un abbraccio alla famiglia, a Neveu e al suo rally. Un abbraccio da parte di tutta la "famiglia". I rally "invecchiano", noi invecchiamo. Un'epoca di moderni avventurieri non troppo disposti ad invecchiare.



MOTO

Rally Sardegna valido anche per il tricolore

Il Rally di Sardegna motociclistico si fa in due. Lungo lo stesso percorso del Mondiale di cross country, in programma nei primi giorni di maggio, si disputerà anche la prova del Campionato Italiano. La corsa prende il posto del Rally di Sicilia, annullato per ragioni tecniche.

La prima prova del Campionato Italiano Raid TT si correrà in concomitanza con il Rally di Sardegna che fa parte del circuito iridato. Le ultime tre tappe della prova iridata saranno valide anche per il Campionato Italiano, la cui carovana si unirà a quella del Mondiale a Oristano, sede di arrivo della seconda tappa. Giovedì 3 maggio si effettueranno le operazioni preliminari e il prologo. Il giorno dopo partirà la prima delle tre frazioni programmate, per un totale di oltre 800 chilometri, 326 dei quali saranno di settori selettivi. La gara si concluderà domenica 6 maggio a Tortolì e nella stessa giornata sono previste le premiazioni, unitamente alla cerimonia di chiusura del Mondiale. (f.e.f.o.)



RALLY: La Sicilia rinuncia, la Sardegna raddoppia

A seguito della rinuncia del Moto Club Quica, non si disputerà la terza edizione del Rally di Sicilia. Il Campionato Italiano Raid TT disputerà quindi il suo primo appuntamento in Sardegna, in concomitanza con il Mondiale Cross Country di cui utilizzerà le tre tappe conclusive.

Il Rally di Sardegna raddoppia. Sul percorso del Mondiale si disputerà anche la prova del Campionato Italiano prevista al Rally di Sicilia che non si correrà per ragioni tecniche indipendenti dalla volontà del Moto Club Quica, che pure lo scorso anno aveva dato prova di ottime capacità. Lo ha comunicato il Comitato Motorally della Federazione che è corso prontamente ai ripari, trovando una soluzione veramente valida ed allettante: la prima prova del Campionato Italiano Raid TT si correrà in Sardegna, in concomitanza con il Rally di Sardegna che dall'anno scorso fa parte del Mondiale Cross Country. Le ultime tre tappe del Mondiale saranno valide anche per il Campionato Italiano. E si tratta di tre frazioni veramente di alto livello, con prove speciali molto lunghe e varie, culminanti con la "chicca" dei ben 132 chilometri inseriti nella tappa Villanovafornu-Tortoli che porterà i piloti dalle montagne dell'intero alla bellissima località marina sulla costa dell'Ogliastra.

Questo il programma. In pratica la "carovana" dell'Italiano si unirà a quella del Mondiale ad Oristano, sede di arrivo della seconda tappa del Mondiale. Nella giornata di giovedì 3 maggio si effettueranno le operazioni preliminari e il prologo e l'indomani partirà la prima delle tre frazioni programmate. Un totale di oltre 800 chilometri, 326 dei quali saranno di settori selettivi. La gara si concluderà domenica 6 maggio a Tortoli e nella stessa giornata sono previste le premiazioni unitamente alla cerimonia di chiusura del Mondiale.

In termini pratici i piloti partecipanti all'Italiano partiranno in coda a quelli del Mondiale, mentre gli italiani che già sono iscritti alla gara iridata concorreranno ad entrambe le classifiche.

Molto interessanti i costi. Per il Campionato nazionale la tassa d'iscrizione è fissata in 600,00 euro, escluso albergo e traghetto. La tassa per gli assistenti sarà invece contenuta in 80 euro. Ma l'organizzazione del Moto Club Sardegna è disponibile ovviamente anche ad organizzare il soggiorno insieme ai piloti del Mondiale. Ad Oristano si arriva comodamente con una superstrada sia dal porto di Olbia (200 km) che dal porto di Cagliari (100 km).

Si tratta senza dubbio di una grossa opportunità per i piloti italiani, che si troveranno a confrontarsi, seppur in maniera indiretta, con i migliori specialisti mondiali, ma soprattutto potranno affrontare percorsi di altissimo livello e prove speciali molto lunghe.

Tutte le informazioni sul sito www.rallydisardegna.org e sul sito ufficiale dei Campionati Italiani Motorally e Raid TT: www.motorallyraidtt.it. Si può anche contattare la segreteria del Rally di Sardegna al numero **070.4525005**.

PROGRAMMA

GIOVEDÌ 3 MAGGIO 2007 RITROVO ORISTANO (OR)

Dalle ore 09,00 alle ore 15,00 operazioni preliminari

Ore 15,00 prologo per determinare l'ordine di partenza

VENERDÌ 4 MAGGIO 2007

1ª TAPPA ORISTANO-VILLANOVAFORRU Km 225 - 2 speciali Km 36, Km 42

SABATO 5 MAGGIO 2007

2ª TAPPA VILLANOVAFORRU - TORTOLI Km 367 - 1 speciale Km 132

DOMENICA 6 MAGGIO 2007

3ª TAPPA TORTOLI - TORTOLI Km 215 - 2 speciali Km 51 Km 65

Ore 18,00 premiazioni Campionato Italiano Raid T.T.

06/04/2007 SE.S.S. Cagliari

[Stampa](#)[Chiudi](#)

MOTORALLY

In Sardegna Mondiale e Tricolore

CAGLIARI. Il Motorally di Sardegna raddoppia. Sul percorso del Mondiale si disputerà anche la prova del Campionato Italiano prevista al Rally di Sicilia che non si correrà per ragioni tecniche. Lo ha comunicato la Federazione che è corsa ai ripari, trovando una soluzione veramente valida ed allettante: la prima prova del Campionato Italiano Raid TT si correrà in Sardegna, in concomitanza con il Rally Mondiale. Le ultime tre tappe del Mondiale saranno valide anche per il Campionato Italiano. E si tratta di tre frazioni di alto livello, con prove speciali mol-

to lunghe e varie, culminanti con la chicca dei ben 132 chilometri inseriti nella tappa Villanovaforru-Tortoli che porterà i piloti dalle montagne alla costa. In pratica la carovana dell'Italiano si unirà a quella del Mondiale ad Oristano, sede di arrivo della seconda tappa del Mondiale. Nella giornata di giovedì 3 maggio si effettueranno le operazioni preliminari e il prologo e l'indomani partirà la prima delle tre frazioni programmate. Un totale di oltre 800 chilometri, 326 dei quali saranno di settori selettivi. La gara si concluderà domenica 6 maggio a Tortoli.



E

LE MARATONE motociclistiche in terra d'Africa esistono più o meno da trent'anni, ma solo sul finire del secondo millennio si è iniziato a coordinare le varie gare, strutturandole in un campionato. In precedenza ogni competizione faceva storia a sé stante fino al 1999, anno in cui la Federazione Internazionale ha creato la Coppa del Mondo Cross Country Rally, accorpando in un unico trofeo le "classiche" africane. Quattro anni dopo, nel 2003, la consacrazione a Campionato Mondiale, dapprima in classe unica, dall'anno successivo suddiviso nelle classi Open e 450.

E

Gli organizzatori della Dakar, il rally più importante e ambito da tutti i piloti, non hanno mai voluto far parte del Mondiale. Una scelta degli organizzatori che non hanno accettato di sottostare alle "regole" e alle imposizioni delle Federazioni Internazionali. Una decisione forse vincente, dato che la Dakar, dopo gli anni bui ha saputo risollevarsi e ritornare l'evento più atteso della stagione, che "brucia" in una settimana i circa 230 posti disponibili per i motociclisti.

E

O

La Dakar "pigliatutto" è anche il motivo principale di una certa crisi di partecipanti negli altri rally. Se si esclude il Faraoni organizzato dall'italiana JVD International, tutte le altre gare hanno sofferto in questi ultimi anni un calo delle presenze, a volte decisamente marcato come nel caso del Tunisia. Il "Faraoni" è il rally più vicino alla Dakar come lunghezza delle speciali e varietà dei terreni, il perfetto banco di prova in vista della maratona di inizio anno.

A

Il calendario 2007 vede l'uscita del Rally d'Oriente, la creatura di Renè Metge che già lo scorso anno era stata annullata e del Rally del Marocco, la seconda gara di NPO che è stata spostata a settembre, a ridosso del Pharaons, perdendo così la validità per il Mondiale moto.

Dallo scorso anno invece, nel calendario



DA TOGI

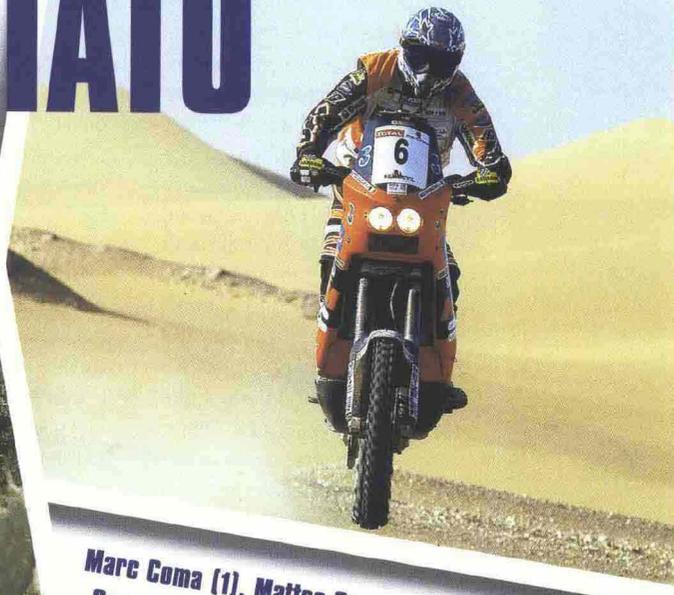
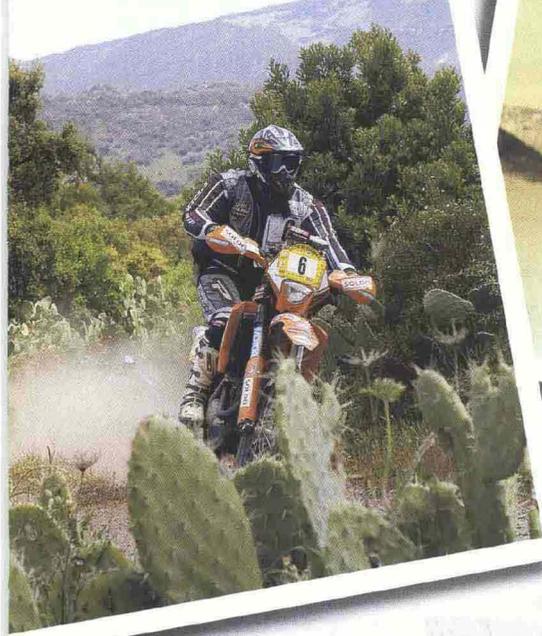
iridato è entrato a far parte il Rally di Sardegna, il più classico dei rally nazionali cui la maggior notorietà internazionale ha portato in contropartita un deciso calo dei piloti italiani, frenati dall'aumento della tassa di iscrizione. Il Sardegna però non demorde e per la seconda edizione mondiale, in programma dal 1 al 6 maggio, promette tappe mozzafiato e prove speciali tanto lunghe come non si vedevano da molti anni.

Accanto alle gare africane, le "capostipiti della specialità", da qualche stagione si è affacciato sulla scena





NERE IL FIATO



*Marc Coma (1), Matteo Graziani (sopra),
Oscar Polli (a sinistra).*

RALLY

rallystica anche il Sudamerica, che conta ben due prove in calendario, il Rally Por Las Pampas argentino e il brasiliano Rally dos Ser-toes. Si tratta di gare certamente molto belle e varie nei terreni, ma riservate a pochi "eletti" a causa della loro lontananza.

I PROTAGONISTI - L'unica Casa che si è impegnata ufficialmente negli ultimi anni è KTM, è ovvio che tutti i più forti piloti facciano capo alle squadre della Casa austriaca. Su tutti sveltano Marc Coma e Cyril Despres, i vincitori rispettivamente della penultima e dell'ultima Dakar. Difficile dire chi tra i due sia il più forte.

David Casteu, in forze al Team Gauloises, ha smesso di indossare i panni dell'astro nascente per trasformarsi in una delle realtà più concrete. Il suo compagno di squadra, Isidre Esteve è stato invece vittima di un gravissimo incidente il 25 marzo nel rally di Huerca Overa in Spagna. Nella squadra spagnola, il team Repsol, assieme a Coma c'è il giovane Jordi Viladoms, che è il figlio del presidente della Federazione catalana. Ventisei anni e una rapida crescita e fiducia nelle proprie capacità, aiutato da un maestro del calibro del suo caposquadra, Jordi sarà sicuramente protagonista per molti anni. Gli altri pretendenti al trono di campione non sono poi molti, citiamo il norvegese Pal Anders Ullevalseter, l'olandese Frans Verhoeven, appena approdato al team Gauloises.

Un po' diverso è il discorso nella classe 450 che, non avendo Case impegnate ufficialmente, può almeno contare sullo sviluppo e la preparazione di mezzi semiufficiali da parte soprattutto degli importatori francesi di Yamaha ed Honda. Con quest'ultima corre il cileno Francisco Lopez, fresco campione del mondo della classe. È lui l'uomo nuovo dei rally, corteggiato da molte squadre così come potrebbe diventarlo suo

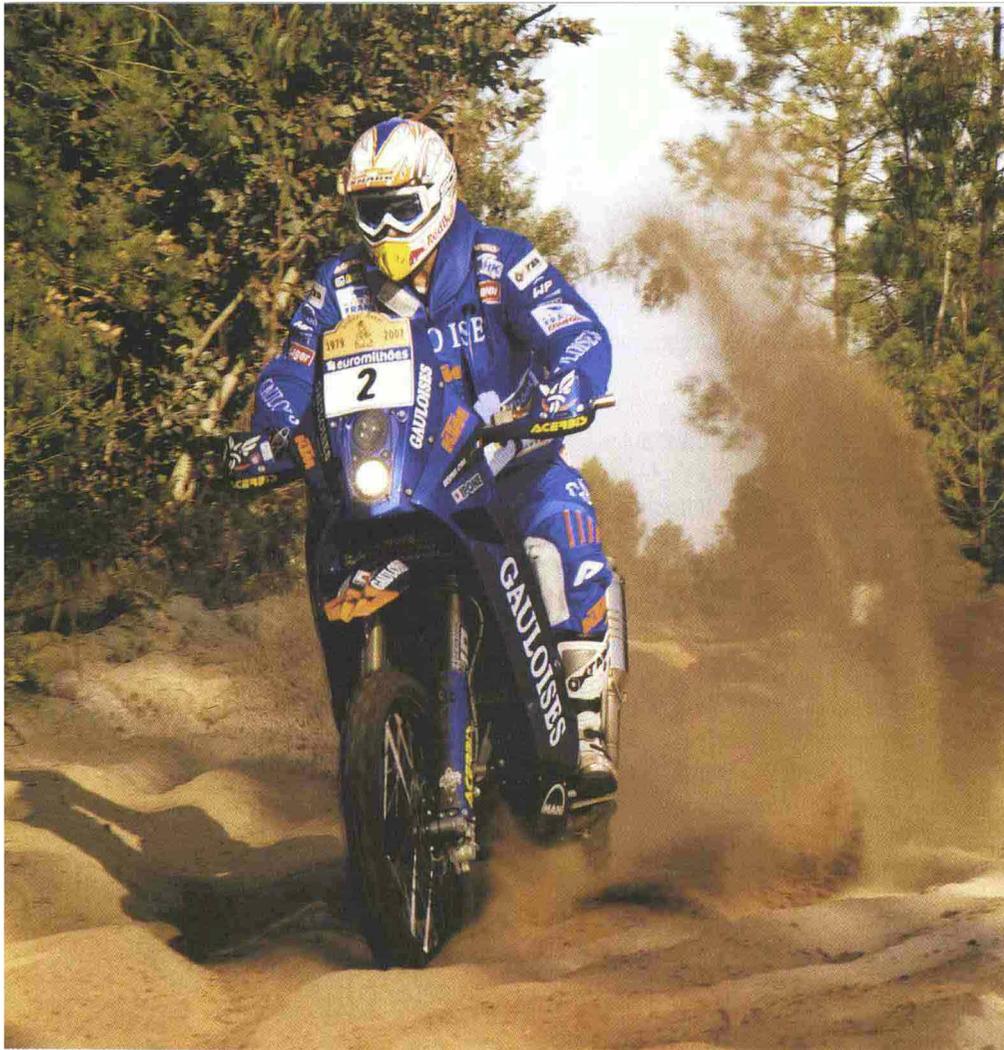
cugino, Jaime Prohens che allo scorso Faraoni ha fatto la sua prima apparizione in Africa dimostrandosi molto veloce. Concludiamo la "rassegna" con due portoghesi che all'ultima Dakar hanno fatto vedere cose egregie: Helder Rodrigues e Ruben Faria.

GLI ITALIANI - Nonostante siamo l'unica nazione che propone ben due campionati di rally propedeutici alle gare africane, facciamo ancora fatica a trovare l'erede del grande Fabrizio Meoni. Abbiamo Giovanni Sala, grandissimo "manico" dell'enduro che viene "prestato" ai rally quasi esclusivamente per la Dakar. A parte Giò i nostri rappresentanti che più assiduamente frequentano le gare mondiali sono Matteo Graziani e Oscar Polli. Hanno entrambi una grande esperienza e potremmo virtualmente collocarli nel secondo "gruppo di merito": non veloci come gli ufficiali, ma qualche bel gradino sopra il gruppone dei privati, capaci di buoni exploit



www.ecostampa.it

060554



Cyril Despres

come hanno dimostrato in tante occasioni. Polli per due anni consecutivi è risultato vicecampione mondiale della classe 450, Graziani quest'anno ha "promesso" di partecipare più assiduamente alle gare mondiali. Dietro a loro potrebbe farsi largo qualche "giovane" (a trent'anni nel mondo dei rally africani si è ancora giovani) come Paolo Ceci, in fremente attesa che l'Aprilia decida di buttarsi nella mischia dei rally mondiali. Lo stesso discorso vale per la TM, che ha la moto pronta e affiderebbe il suo debutto al Alex Zanotti (secondo nel mondiale 450 nel 2004).

**Dai deserti
africani
alle Ande.
Marc Coma
e Cyril Despres
i favoriti**

Il calendario

30 marzo - 9 aprile		Tunisia	Rallye De Tunisie
1 - 6 maggio		Italia	Rally di Sardegna
6 - 18 agosto		Brasile	Rally Dos Sertoes
28 agosto - 5 settembre		Argentina	Rally Por Los Pampas
29 settembre - 7 ottobre		Egitto	Rally Des Pharaons
29 ottobre - 2 novembre		U.A.E.	UAE Desert Challenge

15 aprile

Mondiale MX3 a Cingoli

La stagione mondiale prenderà il via dalle Marche con la seconda prova del mondiale cross MX3. L'evento sarà organizzato su una delle piste storiche del panorama nazionale, il Crosso-dromo "Bartolomeo Tittoni".

L'organizzazione: Motoclub "Armando Fagioli", via Pian dei Conti, 62011 Cingoli (MC). Tel. e Fax 0733/602542 - 328/2818211. E-mail: info@motoclubcingoli.it. Web: www.motoclubcingoli.it

La pista: Crosso-dromo internazionale "Bartolomeo Tittoni". Caratteristiche: 1ª categoria super, lunghezza 1760 m, larghezza minima 8 m. Via Pian dei Conti, 62011 Cingoli (MC). Tel. 0733/602306. Fax 0733/602493

Come arrivare: Il crosso-dromo non si trova vicino alle principali vie di comunicazione ma ha comunque il pregio di essere facilmente raggiungibile sia dal Nord e dal Sud. Per chi proviene dal Nord sull'autostrada A14 Bologna-Taranto uscire al casello Ancona Nord e prendere la superstrada per Roma, dopodiché proseguire per Cingoli e continuare per circa 25 km.

Per chi proviene dal Sud sull'autostrada A14 Bologna-Taranto uscire al casello Macerata-Civitanova Marche e prendere la superstrada per Macerata, oltrepassare la città di Macerata e proseguire per Cingoli (circa 30 km).

Da Roma uscire dall'autostrada al casello Orte e prendere per Terni, continuare fino a Foligno e seguire la superstrada in direzione Ancona. Uscire ad Apiro-Mergo o a Jesi e seguire indicazione Cingoli. Per chi volesse arrivare in treno o aereo, le stazioni ferroviarie più vicine sono a Jesi e Macerata e l'aeroporto si

trova a Falconara; con entrambe le provenienze ci sono collegamenti con linee di autobus.

Per informazioni turistiche e prenotazioni alberghiere: Pro-Loce Cingoli, tel. 0733/602444.

28 aprile

Mondiale Speedway a Lonigo

Il campionato del mondo partirà dall'Italia. La prima prova si disputerà a Lonigo, cittadina del Veneto adagiata ai piedi dei Monti Berici, sorta in epoca pre-romana, che oltre ad essere conosciuta dagli sportivi per lo speedway è soprattutto città d'arte. L'abitato conserva resti di torri e di un castello, notevoli palazzi e ville rinascimentali come le Rocca Pisana, Villa Palladio, il Palazzo Comunale. Numerose altre ville molto interessanti si trovano nel territorio che è anche il più importante centro agricolo - industriale del Basso Vicentino.

Organizzazione: Moto Club Lonigo, Via Santa Marina, Casella postale 65, 36045 Lonigo (VI) Tel. 0444/831894-328/6660907, Fax 0444/835144.

Come arrivare: Dall'autostrada A4 Milano - Venezia uscire a Montebello, proseguire per la tangenziale direzione Noventa Vicentina. Dall'autostrada A13 Padova - Bologna uscire a Monselice, proseguire per Este, Noventa Vicentina, Lonigo. Indicazioni in loco porteranno ai parcheggi.

Per chi usa il treno sulla linea Milano - Venezia la stazione consigliata è quella di San Bonifacio che dista 9 km da Lonigo.

Chi usa l'aereo gli scali più vicini sono quelli di Verona, Treviso, Venezia, Bologna e Milano.

**Si inizia ad aprile
con i mondiali
di cross MX3,
Speedway
e Supermoto**

UNDICI



MOMENTI IRIDATI

GP ITALIA

29 aprile

**GP Europa Supermoto
a Castelletto di Branduzzo**

Il calendario supermoto è quello più ricco di appuntamenti: tre di campionato del mondo e il Nazioni. Il primo, il GP d'Europa, è in programma sulla pista di Castelletto di Branduzzo (PV).

Organizzazione: DBO Organization, via Randaccio 5, 10147 Torino. Tel. 011/2160087, fax 011/2242267. Web: www.dboorganization.it. E-mail: info@dborganization.com.

La pista: Motodromo, Strada Vicinale della Scevola, Castelletto di Branduzzo (PV), tel. 0383/855008. Web: www.motodromo.it. E-mail: info@motodromo.it.

Come arrivare: Da Milano - Pavia: SS 35 dei Giovi, dal ponte del Po seguire per Voghera - Salice Terme, dopo 2 km Castelletto di Branduzzo.

Da Genova - Alessandria: Autostrada A7 uscita Voghera seguire per Piacenza, dopo 5 km girare a sinistra per Pavia - Milano. Motodromo a 6 km.

Da Piacenza: Autostrada A 21 uscita Casteggio, seguire per Pavia sulla SS 35 dei Giovi; alla rotonda di Bressana seguire per Castelletto di Branduzzo.

Per informazioni turistiche e prenotazioni alberghiere: Web: www.turismo.provincia.pv.it. E-mail: turismo@provincia.pv.it.

1 - 6 maggio

Rally di Sardegna

È ovviamente una gara differente da quelle africane, ma non meno valida sotto il punto di vista tecnico. Quest'anno il MC Sardegna, che organizza il rally in collaborazione con la GLE, ha "sguinagliato" i ricognitori alla ricerca di nuove prove speciali e si parla di una prova di 130 km e un'altra di oltre 100 km. Un bel

risultato in una regione che non è certo quella di vent'anni fa, dove l'asfalto toglie sempre più spazio al fuoristrada. Il 1 maggio si partirà dal "Continente", da Lido di Camaiore in Toscana. Imbarco a Livorno e arrivo sull'Isola il secondo giorno, con Olbia che sarà teatro di partenza e arrivo della prima tappa. Siamo in Gallura, ma la gara si sposterà ben presto nelle zone più selvagge della Sardegna, le più belle. Alta Baronia, Gennargentu, Barbagia, Campidano, Mandrulisi, Sarcidano, Marmilla, Sarrabus Gerrei, Salto di Quirra e Ogliastra, mezza Sardegna con territori selvaggi, realtà ancora legate alla tradizione pastorale, in una natura che ancora domina incontrastata. Le ultime due tappe avranno come epicentro Tortoli, in piena Ogliastra, area che è considerata un'isola nell'isola, forse la zona più varia e affascinante della Sardegna. Il paesaggio si divide tra bianche distese di sabbia finissima, acque cristalline, rocce a strapiombo sul



**Mondiale Rally
in Sardegna.
Con il Raid Tourist
si segue la gara
da protagonista**

mare, boschi secolari e aride pianure. Per seguire e vivere il rally da "dentro" gli organizzatori propongono il Raid Tourist, da poter fare con mezzi propri o a noleggio.

Organizzazione: Moto Club Sardegna, via Tola 21, 09128 Cagliari. Tel. 070/4525005, fax 070/3309947.

Per informazioni turistiche e prenotazioni alberghiere: Web: www.rallydisardegna.org. E-mail: info@rallydisardegna.org.

6 maggio

Mondiale Cross MX1-MX2 a Mantova

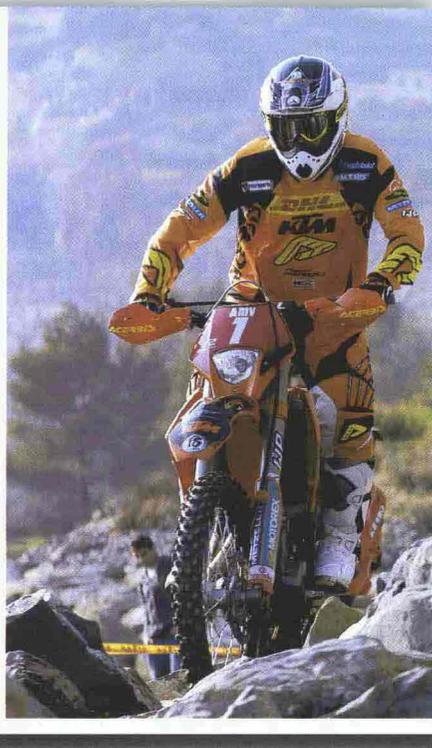
In Lombardia l'appuntamento clou del cross. La pista di Mantova è un mix di caratteristiche che si riscontrano nei tracciati tradizionali e in quelli artificiali. Si snoda su un terreno pianeggiante, con fondo sabbioso dove sono realizzati tutti i tipi di salti conosciuti al mondo. Lo spettatore riesce inoltre a seguire la totalità della gara.

L'organizzazione: Motoclub Mantovano Tazio Nuvolari, Via Learco Guerra 15, Mantova. Tel. 0376/329287 - Fax 0376/368645. Web: motoclub@motocrossmantova.191.it. www.motocrossmantova.it.

La pista: Circuito Internazionale Motocross - Viale Learco Guerra 125 - 46100 Mantova.

Come arrivare: Dall'autostrada del Brennero (A22) uscita Mantova Sud per chi arriva da Modena - Bologna e uscita Mantova Nord per chi arriva da Verona - Milano - Venezia (A4).

Per l'occasione sarà disponibile il parcheggio dello Stadio Comunale Martelli, che dista 800 metri dalla pista e che sarà colle-



gato con navette gratuite. In treno: la stazione dista 2 km dal circuito, il bus APAM n. 58 (salita di fronte stazione ferroviaria e discesa in via Grossi) porta vicinissimo alla pista. L'aeroporto più vicino il Verona - Villafranca "Catullo" dista 20 km, l'aeroporto di Bologna circa 130 km, Linate 160 km.

Per notizie turistiche e prenotazioni alberghiere: Call-center 0376/432432.

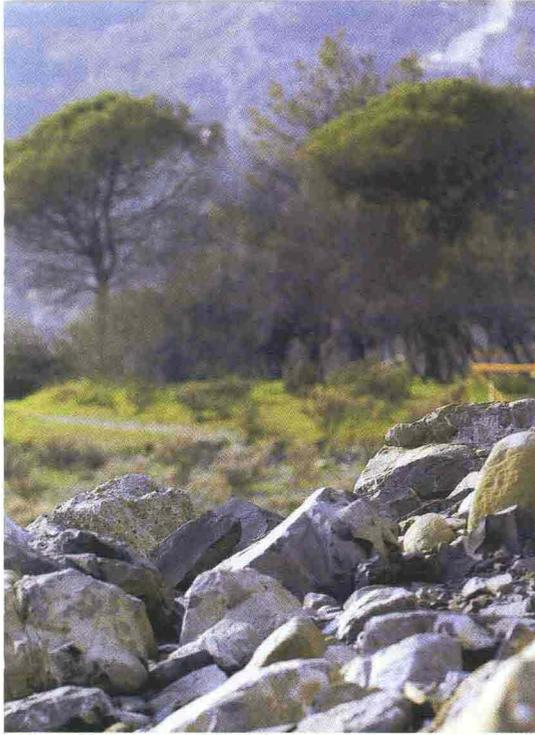
Web: www.turismo.mantova.it.

26 - 27 maggio

Mondiale Enduro a Borno

Si rimane in Lombardia anche per la tappa italiana del mondiale enduro, quarta prova di campionato. Il percorso di 48 km da ripetere quattro volte sarà tracciato nel territorio di Borno. Un Comune Distante 70 km da Brescia. Lo scenario è bellissimo, con le alte cime che fanno da sfondo, i boschi d'alto fusto e i vasti pascoli; numerosi sentieri

**In Lombardia trial,
cross ed enduro.
Supermoto
all'Oval Lingotto
di Torino**



montani permettono, partendo da Borno, di compiere piacevoli escursioni.

Organizzazione: MC Sebino, Via Cava 36, 25053 Malegno (BS). Tel. 0335/5851477, Fax 0364/342147.

E-mail: mcsebino@libero.it.

Come arrivare: Autostrada A4 Milano-Venezia, uscita Ospitaletto, indicazioni statale Passo del Tonale, dopo Boario Terme prendere per Borno. Aeroporti: Bergamo Orio al Serio (80 km). Milano Linate, (160 km). Malpensa, 200 km).

Per notizie utili e prenotazioni alberghiere: www.comune.borno.bs.it.

Pro Loco Borno, piazza Caduti 4, Tel. 0364/41022. Web: www.prolocoborno.it

27 maggio

Mondiale Supermoto a Torino

È una sorta di gemellaggio con le ultime Olimpiadi Invernali. La pista sarà infatti tracciata nella zona dell'Oval Lingotto, struttura che ha ospitato le gare di pattinaggio di velocità.

Organizzazione: DBO Organization, via Randaccio 5, 10147 Torino. tel. 011/2160087, 011/2242267.

Web: www.dboorganization.it. E-mail: info@dboorganization.com.

Come arrivare: Torino è raggiungibile

da tutta l'Europa attraverso 5 autostrade: A32 Torino - Fréjus dalla Francia; A5 Torino - Monte Bianco dalla Francia e dalla Svizzera; A4 Torino Milano - Venezia dall'Europa centrale e orientale; A6 Torino - Savona dalla Liguria e dalla Francia meridionale; A21 Torino - Piacenza dal centro e sud Italia. Tutte le autostrade si raccordano alla tangenziale di Torino, da cui si raggiunge facilmente il centro città.

Il nodo ferroviario assicura collegamenti veloci con tutta l'Europa. Inoltre, le linee che vanno a Milano, Roma, Lione e Parigi includono collegamenti ad alta velocità. Torino ha quattro stazioni, due delle quali internazionali - Porta Nuova e Porta Susa.

L' Aeroporto Sandro Pertini di Torino Caselle è situato a 16 km dal centro della città, ed è raggiungibile in circa 30 minuti d'auto grazie alla tangenziale

Per notizie turistiche e prenotazioni alberghiere: www.a-torino.com.

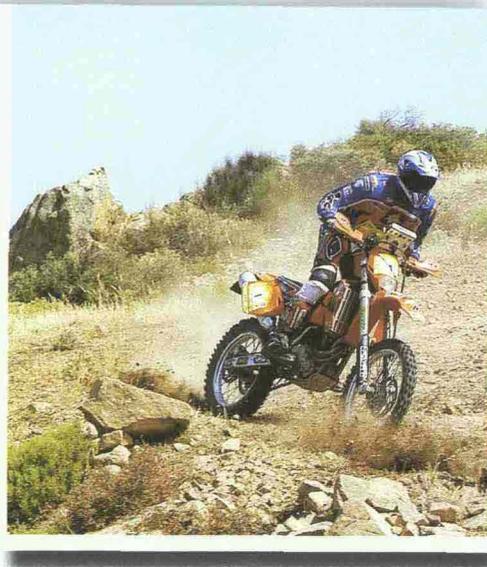
1 luglio

Mondiale Trial a Erba

Dal 29 giugno al 1 luglio sarà festa grande per il trial italiano. Il Moto Club Canzo ed il Comitato Triangolo Lariano del Motociclismo, fedeli alla propria vocazione e forti dell'esperienza maturata nell'organizzazione di manifestazioni di alto livello, hanno varato un intenso programma che culminerà domenica 1 luglio con la quinta prova del mondiale. Epicentro di tutto sarà la struttura espositiva di Lariofiere a Erba, località che dista 55 km da Milano, 16 km da Lecco e 74 km da Bergamo. La struttura permetterà di allestire una serie di manifestazioni collaterali. Il venerdì sarà anche la giornata delle verifiche tecniche e sportive per il Campionato Europeo che si svolgerà sabato 30 giugno. Il mondiale partirà la domenica mattina alle 9,30. Tutti gli appassionati potranno vedere all'opera i mostri del mondiale già all'interno della struttura di Lariofiere dove verranno tracciate

due zone indoor, poi il bello della gara sarà dislocato nel vicino comune di Albavilla, nelle zone dell'Alpe di Vicerè e Alpe Bova. Il pubblico avrà a disposizione un ampio parcheggio di fronte al paddock in modo da poter lasciare l'auto e utilizzare il servizio bus navetta che lo porterà velocemente sul campo di gara evitando lunghe code e problemi di parcheggio.

Per notizie utili e prenotazioni alberghiere: Mediafan tel. 031/644987, fax 031 /3335608. E-mail: info@mediafan.it. Web:www.worldtrial2007.it.



9 settembre

Mondiale MX3 a Faenza

Gran finale della stagione iridata MX3 in Emilia Romagna sulla pista Monte Coralli.

L'organizzazione: Moto Club Faenza, Via Gatti 21, 48018 Faenza (RA). Tel. 0546-662450, Fax 0546-688224. Web: www.motoclubfaenza.it. E-mail: motoclubfaenza@libero.it.

La pista: Crossodromo Monte Coralli. Caratteristiche: pista di 1ª categoria, lunghezza 1800 m, larghezza minima 7 m, dislivello massimo 25 m. Via Tebano 1, 48018 Faenza (RA). Tel. 0546-47007 - 333-6426677.

Come arrivare: L'accesso alla pista è lungo la via Emilia, fra i comuni di Castel Bolognese e Faenza. Percorrendo l'autostrada

da A14 uscire a Faenza e seguire le indicazioni per Bologna. Raggiunta la SS9 via Emilia e lasciandosi alle spalle la città di Faenza, al km 47,700, prima di attraversare il fiume Senio, svoltare a sinistra in via Casale e seguire le indicazioni per la pista.

Per chi percorre la SS9 via Emilia da Forlì verso Faenza, seguire le indicazioni per Bologna fino a lasciarsi alle spalle la città di Faenza, al km 47,700, prima di attraversare il fiume Senio, svoltare a sinistra in via Casale e seguire le indicazioni per la pista. Da Bologna verso Faenza, dopo aver superato la località Castel Bolognese, appena attraversato il fiume Senio, al km 47,700, prima di raggiungere Faenza, svoltare a destra in via Casale e seguire le indicazioni per la pista.

Per chi proviene da Firenze attraverso il passo della Colla, alle porte di Faenza, seguire le indicazioni per Bologna fino a lasciarsi alle spalle la città di Faenza, al km 47,700, prima di attraversare il fiume Senio, svoltare a sinistra in via Casale e seguire le indicazioni per la pista.

Per notizie utili e prenotazioni alberghiere: Pro Loco - IAT, Piazza del Popolo 1, 48018 Faenza (RA). Tel. 0546/25231. E-mail: prolocofaenza@racine.ra.it

Gran finale con i mondiali cross MX3, Supermoto e il Nazioni

16 settembre

Mondiale Supermoto a Busca

Il terzo e ultimo appuntamento del mondiale Supermoto in Italia si corre in Piemonte sulla pista di Busca.

Si tratta del Gran Premio Alpi del Mare, settima prova del campionato del mondo.



Organizzazione: DBO Organization, via Randaccio 5, 10147 Torino. tel. 011/2160087, 011/2242267. Web: www.dborganization.it. E-mail: info@dborganization.com.

La pista: caratteristiche tecniche: lunghezza 1.180 m, larghezza da 8 a 10 m, senso di marcia orario. Circuito di Busca - Kart Planet, via S. Benigno 47/C, frazione San Barnaba - Busca (CN) tel. 0171/946644, fax 0171/946643.

E-mail: info@kartplanet.it. Web: www.kartplanet.it

Come arrivare: per raggiungere la pista, percorrendo l'autostrada A6 Torino - Savona: Uscita Fossano, seguire per Centallo - Busca; Uscita Mondovì, seguire per Cuneo, giunti a Cuneo seguire direzione Saluzzo arrivando così a Busca; Uscita Marene, seguire per Villafalletto poi Busca.

Informazioni turistiche e prenotazioni alberghiere: Turgranda, tel 0171/697668. Conitours, tel. 0171/698749. ATL Cuneo, tel. 199/9116633, web: www.cuneoholiday.com, e-mail: info@cuneoholiday.com.

30 settembre

Supermoto Nazioni a Franciacorta

Ultimo appuntamento della stagione è il mondiale a squadre che si disputerà sulla pista lombarda di Franciacorta, in

provincia di Brescia.

Organizzazione: DBO Organization, via Randaccio 5, 10147 Torino. tel. 011/2160087, 011/2242267. Web: www.dborganization.it. E-mail: info@dborganization.com.

La pista: Autodromo di Franciacorta, località Bargnana, 25030 Castrezzato (BS). Tel 030/7040677. web: www.autodromodifraciacorta.it. E-mail: circuito@autodromodifraciacorta.it.

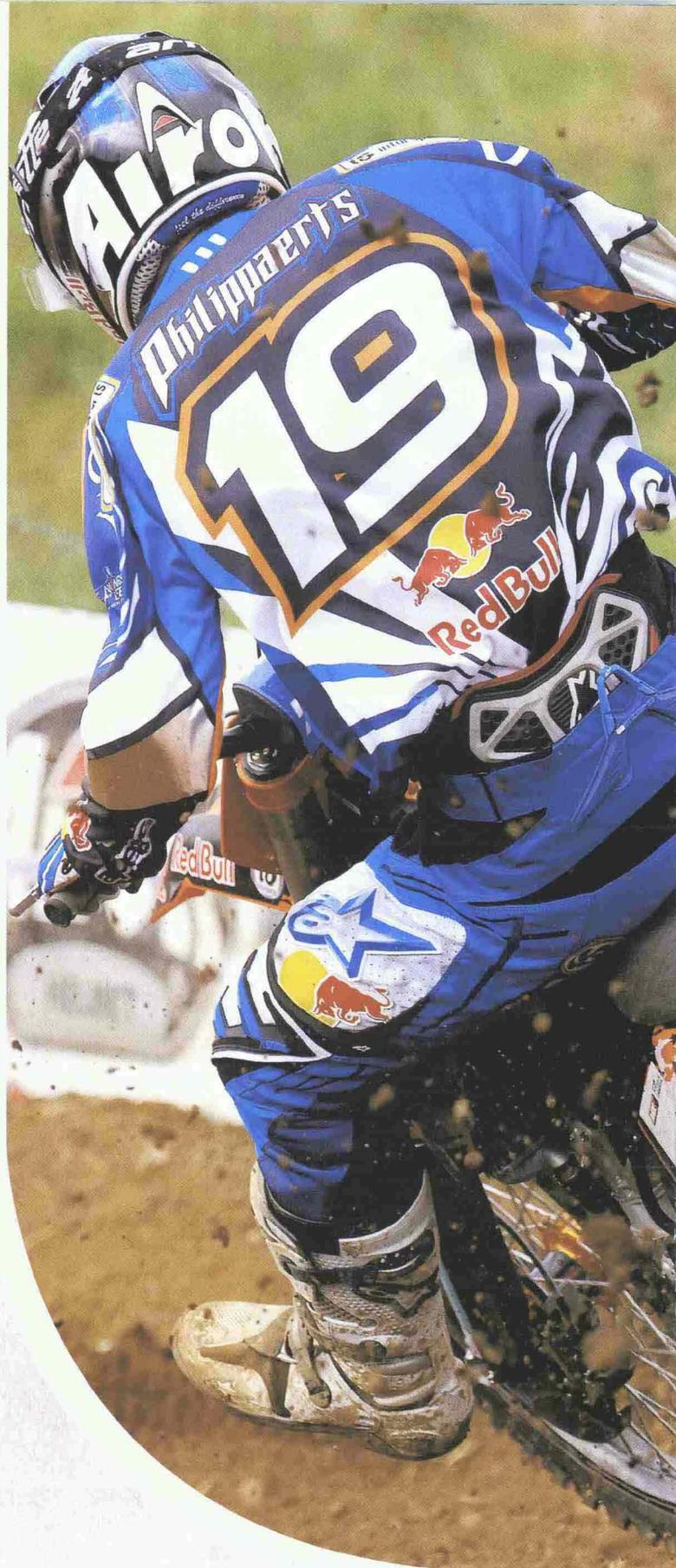
Come arrivare: Autostrada A4 Milano-Venezia, uscita Ospitaletto, proseguire sulla Strada provinciale SP 19 fino al bivio con la SP 18 direzione Castrezzato.

In aereo: Aeroporto di Bergamo Orio al Serio, km 38; Aeroporto di Brescia Montichiari - Gabriele D'Annunzio, km 35; Aeroporto di Milano Linate, km 80; Aeroporto di Verona Villafranca - Catullo, km 75

In treno: FS Milano-Venezia, FS Milano - Bergamo - Brescia.

Notizie utili e informazioni alberghiere: www.bresciatourism.it, info@bresciatourism.it. Brescia Incoming Pool, tel. e fax 030/40061.





**MOTO
SPRINT**

Direttore responsabile
STEFANO SARAGONI

Caporedattore
ROBERTO RONCHI

A cura di
GIANCARLO GIANNOBILE

Hanno collaborato
MAX REGAZZI
DARIO AGRATI
EDOARDO BAUER
GIULIO MAURI
GIANNI TOMBA
FOTO ZAC

Grafica
LINEGRAPH

Stampa
POLIGRAFICI IL BORGO
San Lazzaro di Savena
Bologna

Allegato al numero
14 di Motosprint
Registrazione numero 4472
del 6-9-76 presso il Tribunale
di Bologna

MOTOCROSS

Campionato sardo a Terralba

Dopo la prima prova di Siniscola, domani ritorna a Terralba il campionato sardo di motocross, classe 250. Nel crossodromo di Sa Ussa, Aldo Mocci e il motoclub Terralba organizzano sin dal mattino la prova regina a livello regionale. Tutti contro il tempiese Gianmario Asole (Suzuki) che aveva vinto la prima gara della stagione. Occhi puntati sull'olbiese della Ktm Fabio Giua (Motoclub Padru) e su Giovanni Asole (Honda), cugino di Gianmario. In gara anche il campione in carica della 250 Silverio Fresi. Due manche da venti minuti ciascuna, più due giri: la pista impegnativa e spettacolare, tecnica e piena di salti potrebbe favorire i piloti di casa Matteo Demurtas e Claudio Mocci, che conoscono bene il crossodromo e proveranno ad inserirsi tra i migliori. Gli iscritti dovrebbero essere più di 50, Sa Ussa è omologata per 30 e quindi saranno necessarie sin dal mattino le batterie. Le manche vere e proprie cominceranno alle 14. Nel corso della stessa manifestazione si disputerà anche la terza prova stagionale del campionato Sardo di minicross: si gareggerà nelle categorie Cadetti-Debuttanti e Junior-Senior.

RALLY SARDEGNA. Ultimi giorni di iscrizioni per il Rally di Sardegna valido per il campionato del Mondo, in programma dal 17 al 20 maggio. La gara sarà la settima prova nel calendario iridato e sarà valida anche quale terza manche del Mondiale Super 1600. Il nuovo percorso si presenta in buona parte simile a quello delle precedenti edizioni e si svilupperà nei territori delle province di Olbia-Tempio, Nuoro e Sassari. Per informazioni e eventuali iscrizioni chiamare il numero di telefono 079 5551234, oppure inviare un fax al numero 079 5551244, e-mail: press@rallyitaliasardegna.com.

FE.FO.



Gli organizzatori: ci sono sentieri ottimali per effettuare diverse prove

Campioni di rally nel Grighine

Il mondiale Sebastian Loeb svolge i test dell'auto

Due anni fa era stata la Subaru guidata da Peter Solberg, campione del mondo di rally del 2003, a testare sospensioni ed ammortizzatori sui sentieri del Grighine. La settimana scorsa ancora un campione mondiale, il francese Sebastien Loeb, titolo conquistato dal 2004 al 2006, ha provato la sua vettura negli sterrati di Ruinas. I boschi del Monte Grighine sono diventati, da qualche anno, il tracciato ideale per la preparazione dei campioni di rally su quattro ruote ad importanti competizioni internazionali. «Questo terreno, diverso da quello delle zone costiere, è adatto per provare le macchine per diverse gare -

ha spiegato Nicola Imperio, direttore tecnico della Logistic testing Sardinia, società incaricata dell'organizzazione delle prove per il mondiale di Rally nell'Isola - un fondo calcareo, basalto e granito in disfacimento, altra cosa anche rispetto agli altri tracciati europei, dove è possibile testare la vettura solo per un tipo di competizione». Loeb per due giorni ha sperimentato la tenuta del suo bolide per le prove previste nei prossimi mesi in Grecia, Argentina e Messico, ma anche per la tappa sarda del Mondiale di rally del 18 maggio. Una Citroen 4 gommata Bf Gootrch, motore da 300 cavalli, cambio sequenzia-

le, che ha entusiasmato le decine di appassionati di motori, assiepati lungo i sentieri nei quali ha sfrecciato la vettura. Non di certo le tremila persone che si ritrovavano nei campi di prova spagnoli, quando i campioni fino a qualche anno fa davano gas ai loro motori. «Il Grighine è stato scelto anche perché è un territorio più tranquillo - ha proseguito Imperio - permettiamo solo ad amici e poche decine di persone di assistere alle prove». Comunque un vero evento per quelle zone di rimboscimento, quasi sconosciute prima dell'arrivo dei campioni su quattro ruote. Un evento di cui hanno goduto anche trenta alunni della scuola elementare di

Gonnosnò che hanno osservato, con stupore e curiosità, ma soprattutto da debita distanza, la Citroen 4 correre su quei sentieri. Un ambiente incontaminato che ha incantato il campione francese e tutto il suo staff, composto da circa 50 persone. Assieme a Loeb ha testato la sua vettura anche Dani Sordo, altro pilota spagnolo. Rombi di motori che non tarderanno a rifarsi sentire sul Grighine. «Difficile oramai abbandonare questa zona - ha concluso tutto lo staff della Logistic Testing Sardinia - ci sentiamo a casa». Su quegli sterrati passerà anche nei primi di maggio il Moto rally di Sardegna, che farà tappa in Marmilla.

ANTONIO PINTORI

IL PUBBLICO

Più di tremila
persone
hanno assistito
alle corse
del francese
Tra 15 giorni
arrivano le moto



✓ MOTOCICLISMO FUORISTRADA Rally di Sardegna, oggi la presentazione

ROMA (italpress) - Oggi la 'vernice' del 21° Rally di Sardegna, prova del Campionato Mondiale di motociclismo fuoristrada ed anche prova del Campionato Italiano della specialità. Il Rally di Sardegna è in programma dall'1 al 6 maggio. Partirà da Lido di Camaiore in provincia di Lucca attraverserà le province di Olbia-Tempio, Nuoro, Oristano e Medio Campidano per concludersi nella provincia dell'Ogliastra. E' patrocinato dalla Regione Sarda e dall'Unione Province Sarda U.P.S., dalle Province e dai Comuni attraversati.



✓ MOTOCICLISMO FUORISTRADA
Rally di Sardegna, oggi la presentazione

ROMA (italpress) - Oggi la 'vernice' del 21^ Rally di Sardegna, prova del Campionato Mondiale di motociclismo fuoristrada ed anche prova del Campionato Italiano della specialità. Il Rally di Sardegna è in programma dall'1 al 6 maggio. Partirà da Lido di Camaiore in provincia di Lucca attraverserà le province di Olbia-Tempio, Nuoro, Oristano e Medio Campidano per concludersi nella provincia dell'Ogliastra. E' patrocinato dalla Regione Sarda e dall'Unione Province Sarda U.P.S., dalle Province e dai Comuni attraversati.



✓ MOTOCICLISMO FUORISTRADA**Rally di Sardegna, oggi la presentazione**

ROMA (italpress) - Oggi la 'vernice' del 21° Rally di Sardegna, prova del Campionato Mondiale di motociclismo fuoristrada ed anche prova del Campionato Italiano della specialità. Il Rally di Sardegna è in programma dall'1 al 6 maggio. Partirà da Lido di Camaiore in provincia di Lucca attraverserà le province di Olbia-Tempio, Nuoro, Oristano e Medio Campidano per concludersi nella provincia dell'Ogliastra. E' patrocinato dalla Regione Sarda e dall'Unione Province Sarda U.P.S., dalle Province e dai Comuni attraversati.



Rally. L'unica tappa europea del mondiale avrà speciali più lunghe e insidiose

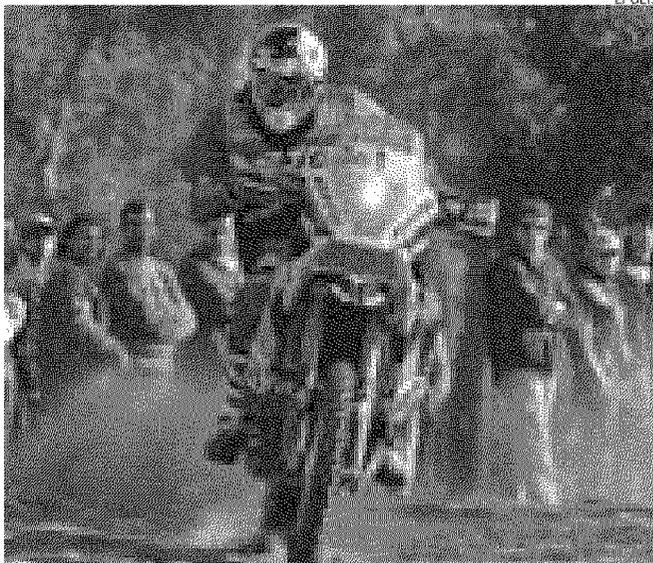
UN SARDEGNA PIÙ DURO VINCERLO NON È FACILE

Il via a Lido di Camaiore il primo maggio. Quattro tappe nell'Isola. L'iridato Coma grande favorito

Ignazio Caddeo
ignazio.caddeo@epolis.sm

Ultimi giorni d'attesa per il Rally di Sardegna. La gara, che compie quest'anno 21 anni, sarà valida per il secondo anno consecutivo, come unica prova europea del mondiale raid marathon, ma anche per il campionato italiano assoluto, dopo che la Sicilia si è tirata indietro.

IL SARDEGNA PARTIRÀ anche in questo 2007, dalla penisola. Lo scorso anno, infatti, il prologo era stato nel prestigioso Autodromo di Varelungna a Roma. Martedì primo maggio il via scatterà invece dalla Toscana. Sede dello start ufficiale Lido di Camaiore. Ma già da mercoledì 2 maggio il rally approderà nell'isola. Lo farà da Golfo Aranci. Nei giorni successivi si attraverserà praticamente tutta l'isola. Dalla Gallura al Nuorese, passando per Barbagia, Oristanese, le foreste del Monte Arci, il medio Campidano e infine l'Ogliastra. Un per-



► L'iridato Marc Coma è il grande favorito al Rally di Sardegna

corso attraverso tutte le province vecchie e nuove. Un paradiso che i sardi custodiscono gelosamente. Nato nel 1984 da un'idea dei fratelli Guido e Renato Zocchi di Gallarate, il Rally di Sardegna è organizzato da sei anni dal Moto Club Sardegna di

Gian Domenico Nieddu che lo ha fatto diventare Mondiale, dopo avervi partecipato da pilota in sella ad una Gilera 125 nel 1985. Tante le novità di questa edizione. In via sperimentale, alla gara in moto si aggiunge un Tourist Raid, manifesta-

zione turistica non competitiva, aperta alle auto 4x4. Il percorso, come sempre, sarà segreto per i concorrenti fino alla sera prima di ogni tappa. Ovvero fino a quando non riceveranno il road-book, attraverso il quale scopriranno, metro dopo metro la strada da percorrere. Il percorso di questa edizione 2007 prevede oltre 1300 chilometri di sentieri e sterrati con due tappe di oltre 300 km, un'ultima tappa di ben 362 chilometri. Si partirà dunque martedì primo maggio alle 16 la super speciale valevole per la classifica della gara, a Lido di Camaiore. Mercoledì 2 maggio, dopo lo sbarco a Golfo Aranci, previsto attorno alle 7, i concorrenti si trasferiranno al via della prima tappa, che sarà Olbia in piazza Crispi alle ore 10.30. 316 km in direzione Gavoi, con 88 km di speciale, attraverso sulle montagne tra Buddusò, Alà dei Sardi e Bitti. Parco Assistenza dalle ore 12 davanti alla Caserma della Forestale del Cantiere Coiluna ad Alà dei Sardi. ■



MOTO

Presentato ieri a Cagliari l'appuntamento più importante della stagione nell'isola

IL TRACCIATO

Prologo in Versilia il primo maggio poi 5 tappe con chiusura il 6 a Tortoli

IL PRONOSTICO

Favorito è lo spagnolo Marc Coma vincitore delle ultime due edizioni

Rally di Sardegna: è spettacolo

La prova mondiale sarà valida anche per il tricolore

Si chiama Rally di Sardegna, ma comincerà da Lido di Camaiore. Qui, in Versilia, martedì primo maggio, avrà luogo il prologo della ventunesima edizione della prova mondiale di motociclismo fuoristrada, in programma sino al 6 maggio. La corsa è stata presentata ieri a Cagliari nei locali dell'assessorato regionale allo Sport in viale Trento. Come già annunciato, sarà valida per il Mondiale cross country, ma anche per il Campionato italiano (le ultime tre tappe).

PERCORSO. In Toscana si terrà il prologo, poi, dopo il trasferimento, il 2 maggio sarà la volta della tappa Olbia-Gavoi

di 316 km, 88 dei quali cronometrati. Il 3 si andrà da Gavoi ad Oristano (308 km, 108 cronometrati), con arrivo in piazza Eleonora, poi il giorno successivo sarà la volta della Oristano-Villanovaforru di 225 km, con due speciali, una da 36, l'altra da 42. L'arrivo è stato sistemato in piazza Costituzione. Il 5 e 6 maggio ultime due tappe con la Villanovaforru-Tortoli (la tappa più lunga, con 132 km cronometrati, alcuni dei quali all'interno del poligono militare di Perdasdefogu) e la Tortoli-Tortoli, ultima giornata di gara, con due speciali di 51 e 65 km.

STORIA. Si rinnova la sfida in occasione della

gara motociclistica sarda più importante. Coma e gli specialisti italiani si daranno appuntamento tra qualche giorno nella prova motociclistica sarda più attesa. La prima edizione si disputò nel 1984 su un percorso a zig zag da Olbia a Cagliari passando per Alghero, Cala Gonone, Villasimius, Chia, lungo tutta la Sardegna attraverso impervi sentieri sulle montagne. La vittoria andò ad Andrea Balestrieri su Aprilia. L'idea fu dei fratelli Guido e Renato Zocchi di Gallarate, appassionati di motociclismo che trovarono la preziosa collaborazione del Moto Club Gonnese, che già cooperava con loro

organizzando meeting motociclistici sul campo da cross di Gonnese. Adesso organizza Giandomenico Nieddu del Motoclub Sardegna.

IN GARA. I piloti iscritti sono 76, i sardi Montalbano, Farinello, Fadda, Manca e Maiorca dovranno fare i conti con gente del calibro di Coma, lo spagnolo campione del Mondo in carica, primo nell'edizione dello scorso anno, e vincitore al rally di Tunisia, prima prova del circuito iridato, il francese Casteu, il cileno Lopez, l'altro spagnolo Pelicer, e gli italiani Graziani (che qui ha vinto per quattro volte), Ceci e Colombo, quest'ultimo primo nel 1999. (f.e.fo.)



Lo spagnolo Marc Coma, campione del mondo e vincitore nel 2005 e 2006, è il favorito del Rally di Sardegna



Moto fuoristrada, martedì il via a Olbia

Marc Coma favorito n.1 del Rally di Sardegna



Il francese Marc Coma

CAGLIARI. Quasi 1400 chilometri lungo sterrati, sentieri e mulattiere da un capo all'altro dell'isola per gli 80 piloti che prenderanno il via il primo maggio al Rally di Sardegna, prova del campionato mondiale e del campionato italiano di motociclismo fuoristrada, che attraverserà ben 64 Comuni di sei Province, da Olbia a Tortolì. «Un grande avvenimento motoristico ma anche di promozione turistica per la Sardegna», ha detto il patron della manifestazione Gian Domenico Nieddu nella conferenza stampa di presentazione ricordando che il rally punta a far scoprire la Sardegna interna e meno conosciuta ai turisti e molto amata dai mototuristi.

Al rally ci saranno anche quest'anno i più forti piloti del mondo provenienti da dieci nazioni. Tra questi - e per la prima volta - piloti polacchi e portoghesi che si affacciano al campionato mondiale molto agguerriti. Si parte da Lido di Camaiore dove si disputerà il primo maggio un prologo superspeciale che sarà valido per la classifica, per poi sbarcare il primo maggio a Golfo Aranci e quindi raggiungere Olbia per la partenza della prima tappa, la Olbia-Gavoi di Km. 316 con una sola prova speciale di 88 km sulle montagne tra Buddusò, Alà dei Sardi e Bitti. Favorito d'obbligo il campione del mondo in carica Marc Coma, che ha vinto le ultime due edizioni ed è già in testa al campionato avendo vinto il Rally di Tunisia, prima prova del mondiale. A contendergli la vittoria il francese David Casteu, vice campione del mondo, secondo alla Dakar 2007. Tra gli italiani Matteo Graziani vincitore di ben quattro edizioni.

52

Luna Rossa risorge vincente
Oggi il derby con Mascalzone Latino

Lezioni di economia.

GETZ
benzina e 7.990 km
diesel e 6.990 km

ATOS
diesel e 6.690 km

060554

MOTOCROSS

GRAN PREMIO D'ITALIA A MANTOVA. Tutto è pronto a Mantova per il Gran Premio d'Italia di Motocross, quarta prova del campionato mondiale, che si disputerà sulla pista Nuvolari il 5 e 6 maggio prossimi.

MONDIALE FUORISTRADA IN SARDEGNA. Prende il via il primo maggio il Rally di Sardegna, prova del campionato mondiale e del campionato italiano di motociclismo fuoristrada, che attraverserà ben 64 comuni.



RALLY DI SARDEGNA: Presentato a Cagliari il 21° rally di sardegna prova del campionato mondiale e del campionato italiano

Quasi 1400 chilometri lungo sterrati, sentieri e mulattiere da un capo all'altro dell'isola per gli 80 piloti che prenderanno il via il 1° maggio al Rally di Sardegna, prova del campionato mondiale e del campionato italiano, che attraverserà ben 64 comuni di sei province da Olbia a Tortoli.

"Un grande avvenimento motoristico ma anche di promozione turistica per la Sardegna - ha detto a Cagliari il patron della manifestazione Gian Domenico Nieddu - nella conferenza stampa di presentazione all'assessorato regionale allo sport, ricordando che il rally punta a far scoprire la Sardegna interna e meno conosciuta ai turisti e molto amata dai motociclisti."

Al rally ci sono anche quest'anno i più forti piloti del mondo provenienti da dieci nazioni. Tra questi, e per la prima volta, piloti polacchi e portoghesi che si affacciano al campionato mondiale molto agguerriti.

Si parte da Lido di Camaiore dove si disputerà il 1° maggio un prologo superspeciale che sarà valido per la classifica, per poi sbarcare il primo maggio a Golfo Aranci e quindi raggiungere Olbia per la partenza della prima tappa la Olbia-Gavoi di Km. 316 con una sola prova speciale di 88 km sulle montagne tra Buddusò, Alà dei Sardi e Bitti.

Giovedì 3 maggio dalla via Roma di Gavoi partenza della 2ª tappa la Gavoi-Oristano di Km 308 con una speciale di 108 km sulle montagne dell'Alto Oristanese tra Allai e Usellus e arrivo ad Oristano in piazza Eleonora intorno alle 13 e 30. Da Oristano parte anche il Campionato Italiano che si disputa nelle ultime tre tappe del Mondiale. Ed infatti ad Oristano alle ore 15 si disputerà il prologo del Campionato Italiano a Sa Rodia in via Repubblica.

Venerdì 4 maggio partenza da piazza Eleonora della 3ª tappa Oristano-Villanovaforru di Km 225, con 2 speciali di Km 36 e di Km 42. La prima tra Palmas Arborea, Pau, Villalba e Villaverde sul Monte Arci in provincia di Oristano e la seconda invece nella zona mineraria di Arbus e Guspini nella provincia del Medio Campidano. Arrivo a Villanovaforru in piazza Costituzione.

Sabato 5 maggio partenza da piazza Costituzione della 4ª Tappa la Villanovaforru-Tortoli di Km. 367. La più lunga e difficile del Rally con una prova speciale di 132 km tra Ballao, Armungia e Villaputzu in provincia di Cagliari, da dove il rally entra in Ogliastra passando per Ierzu, Perdasdefogu, Tertenia, Ulassai. Il rally entra anche in via eccezionale all'interno del Poligono Militare di Perdasdefogu grazie alla collaborazione del Comandante della Base Militare.

Infine **domenica 6 maggio** della 5ª Tappa la Tortoli-Tortoli di 216 km che conclude il rally con due le prove speciali rispettivamente di 51 e 65 km sulle montagne dell'Ogliastra.

"Sarà un rally molto impegnativo con tre tappe di oltre 300 chilometri e speciali molto lunghe - ha detto ancora Nieddu - proprio come prescritto dal campionato del mondo che quest'anno si incrocia con la prova del campionato italiano che partirà da Oristano."

Favorito d'obbligo il campione del mondo in carica Marc Coma che ha vinto le ultime due edizioni ed è già in testa al campionato avendo vinto il Rally di Tunisia, prima prova del mondiale.

A contendergli la vittoria piloti di dieci nazioni con in testa il francese David Casteu, vicecampione del mondo, secondo alla Dakar 2007, che insegue da anni il titolo mondiale. Tra gli italiani Matteo Graziani vincitore di ben quattro edizioni che punta a entrare in zona punti alta per il mondiale e per la conferma del titolo tricolore.

27/04/2007 Se.s.s. Cagliari

[Stampa](#)[Chiudi](#)

Rally di Sardegna: il via dal Lido di Camaiore

CAGLIARI. Quasi 1400 chilometri lungo sterrati, sentieri e mulattiere da un capo all'altro dell'isola per gli 80 piloti che prenderanno il via il 1° maggio al Rally di Sardegna, prova del campionato mondiale e del campionato italiano, che attraverserà ben 64 comuni di sei province da Olbia a Tortoli. "Un grande avvenimento motoristico ma anche di promozione turistica per la Sardegna" - ha detto a Cagliari il patron della manifestazione Gian Domenico Nieddu, nella conferenza stampa di presentazione all'assessorato regionale allo sport, ricordando che il rally punta a far scoprire la Sardegna interna e meno conosciuta ai turisti e molto amata dai mototuristi. Al rally ci saranno anche quest'anno i più forti piloti del mondo provenienti da dieci nazioni. Tra questi, e per la prima volta, piloti polacchi e portoghesi che si affacciano al campionato mondiale molto agguerriti. Si parte da Lido di Camaiore dove si disputerà il 1° maggio un prologo superspeciale che sarà valido per la classifica, per poi sbarcare il primo maggio a Golfo Aranci e quindi raggiungere Olbia per la partenza della prima tappa la Olbia-Gavoi di Km. 316 con una sola prova speciale di 88 km sulle montagne tra Buddusò, Alà dei Sardi e Bitti. Giovedì 3 maggio dalla via Roma di Gavoi partenza della 2^ tappa la Gavoi-Oristano di Km 308 con una speciale di 108 km sulle montagne dell'Alto Oristanese tra Allai e Usellus e arrivo ad Oristano in piazza Eleonora intorno alle 13 e 30. Da Oristano parte anche il Campionato Italiano che si disputa nelle ultime tre tappe del Mondiale. Ed infatti ad Oristano alle ore 15 si disputerà il prologo del Campionato Italiano a Sa Rodia in via Repubblica. Venerdì 4 maggio partenza da piazza Eleonora della 3^ tappa Oristano-Villanovaforru di Km 225, con 2 speciali di Km 36 e di Km 42. La prima tra Palmas Arborea, Pau, Villaurbana e Villaverde sul Monte Arci in provincia di Oristano e la seconda invece nella zona mineraria di Arbus e Guspini nella provincia del Medio Campidano. Arrivo a Villanovaforru in piazza Costituzione. Sabato 5 maggio partenza da piazza Costituzione della 4^ Tappa la Villanovaforru-Tortoli di Km. 367. La più lunga e difficile del Rally con una prova speciale di 132 km tra Ballao, Armungia e Villaputzu in provincia di Cagliari, da dove il rally entra in Ogliastro passando per Ierzu, Perdasdefogu, Tertenia, Ulassai. Il rally entra anche in via eccezionale all'interno del Poligono Militare di Perdasdefogu grazie alla collaborazione del Comandante della Base Militare. Infine domenica 6 maggio della 5^ Tappa la Tortoli-Tortoli di 216 km che conclude il rally con due le prove speciali rispettivamente di 51 e 65 km sulle montagne dell'Ogliastro. "Sarà un rally molto impegnativo con tre tappe di oltre 300 chilometri e speciali molto lunghe - ha detto ancora Nieddu - proprio come prescritto dal campionato del mondo che quest'anno si incrocia con la prova del campionato italiano che partirà da Oristano." Favorito d'obbligo il campione del mondo in carica Marc Coma che ha vinto le ultime due edizioni ed è già in testa al campionato avendo vinto il Rally di Tunisia, prima prova del mondiale. A contendergli la vittoria piloti di dieci nazioni con in testa il francese David Casteu, vicecampione del mondo, secondo alla Dakar 2007, che insegue da anni il titolo mondiale. Tra gli italiani Matteo Graziani vincitore di ben quattro edizioni che punta a entrare in zona punti alta per il mondiale e per la conferma del titolo tricolore.