

Sommario Rassegna Stampa

Pagina Testata		Data	Titolo	Pag.
Rubrica: Rally di Sardegna				
30/31	Motociclismo Fuoristrada	01/06/2007	GALLERY	2
82/92	Motociclismo Fuoristrada	01/06/2007	UN PARADISO PER POCHI	4
200/04	Motocross	01/06/2007	IL CANNONAU DI ZIETTO	15



Rally di Sardegna 2007, Marc Coma, ingobbato verso la vittoria, strizza il prato fradicio d'acqua



**ENDU
RO** RALLY SARDEGNA

**LA SARDEGNA IN FIORE
È UNO SPETTACOLO PER
POCHI: SOLO 22 I PILOTI DEL
MONDIALE. PER FORTUNA
SI SONO AGGIUNTI QUELLI
DELL'ITALIANO RAID TT**

Per capire cosa significa disputare una gara di Campionato del Mondo di Rally in Sardegna basta guardare il road-book. Le tante note che descrivono il variare continuo del tracciato chiariscono subito che questo unico appuntamento europeo ha una sua forte personalità ed offre una variazione sul tema delle gare navigate ai massimi livelli. Al contrario degli altri appuntamenti africani (ma non solo), che puntano la loro forza su grandi spazi e distanze immense, il Rally di Sardegna esprime il suo fascino attraverso la concentrazione degli elementi peculiari del rally: in un territorio che per estensione non può competere con l'Africa o il Sud America, sono racchiusi come in uno scrigno le meraviglie di cui la natura ha dotato la Sardegna. Nonostante la grandiosa potenzialità di questa terra, il Rally di Sardegna ha ufficialmente inizio a Lido di Camaiore (LU) con un prologo, svoltosi alle spalle della località balneare, valevole per la classifica. Ma il disagio di partire dal continente supera il beneficio di cercare un pubblico più

Nella foto a destra,
Massimo Chiesa
(Kawa KXE450F),
quinto nell'Asso-
luta dell'Italiano
Raid TT.



UN PARAD PER POCH



Testo Alvise Raimondi, foto Edoardo Bauer

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

060554

www.ecostampa.it



84

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

060554

www.ecostampa.it

ENDURO

A destra, Matteo Graziani (foto A. Raimondi), vincitore nella tre giorni valida per il Campionato Italiano, quarto assoluto nella gara Mondiale. Sotto, Paolo Ceci, settimo nel Mondiale con l'Aprilia RXV450 che arriva dritta dal reparto corse: ha il telaio accorciato (come quella di Merriman). Il motore è ufficiale, tanto che il team Giofil 3000 che gestisce le Aprilia nel Rally ne cura solo la manutenzione minuta mentre per interventi a "cielo aperto" il motore viene rispedito in Aprilia. Nell'altra pagina, ecco cosa succede a fare fuoripista: il malcapitato è Francesco Toso.



ampio: il traffico mostruoso della Versilia in un giorno festivo come il primo maggio e la "corsa" al traghetto in partenza da Livorno sono una bella penitenza. Nonostante la location un po' grigia, la gara parte subito forte con il nostro Matteo Graziani che sfodera gli artigli, mettendo dietro i due enduristi portoghesi, nonché "dakariani", Helder Rodriguez e Ruben Faria, entrambi sulle due Yamaha 450 "africanizzate".

La gara vera, quella che conta, inizia proprio ad Olbia per terminare a Gavoi. L'unica speciale da 88 km, che inizia e finisce nei pressi di Buddusò, è splendida ed impegnativa. Il road book indica continui passaggi dai veloci sterratori che percorrono valli e creste, a tracce strette e tecniche. I domi-

natori della classifica arrivano a fine speciale visibilmente provati dal percorso e dalla vera e propria battaglia che caratterizzerà tutta la gara. Il cileno Francisco Lopez, su Honda CRF450X, vince la giornata con tre secondi di vantaggio su Marc Coma, vincitore del Sardegna 2006, in gara con una KTM EXC525 Factory. Seguono, con la stessa moto (non proprio...), Manuel Jose Pellicier e l'altro ufficiale KTM, David Casteu. Gli italiani sono appena dietro: Paolo Ceci e Matteo Graziani arrivano rispettivamente quinto e settimo, separati da Ruben Faria su Yamaha 450. Francesco Tarricone, che questa volta lascia la fida Honda XR per la Beta RR525, è decimo. Per rendere l'idea del livello della gara, basta notare



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



Sopra, Andrea Mancini si tuffa e capofitto... in mare, che si vede in lontananza. Spettacolo. Finirà quarto nell'Assoluta dell'Italiano Raid TT (ha corso solo per il tricolore e lo si nota dalla tabella bianca, mentre quelli del Mondiale ce l'avevano gialla). Andrea è stato rallentato all'ultima tappa dalla rottura della catena della sua Husqvarna TE450. Peccato, davvero.

I distacchi: su 88 km di speciale, tra il primo e il quarto non corre un minuto. Il secondo giorno, la pioggia caduta durante la notte ha reso il terreno molto pesante ed ha disseminato il percorso di profonde pozzanghere: se sullo sterrato si tira il fiato per l'assenza di polvere, nei tratti tecnici si deve "navigare", in senso letterale! La tappa, che supera i 300 km, prevede ancora un'unica speciale da 108 km attorno ad Usellus: le nuvole basse trattengono la foschia e coprono un terreno davvero difficile. Prega d'acqua, la terra ferrosa non dà aderenza e si attacca ovunque mentre, sulle linee tagliafuoco, i piloti sono costretti ad avanzare lentamente per evitare "l'acquaplaning" nelle pozze d'acqua. I primi cinque arrivano in schieramento compatto: Matteo Graziani torna in testa, seguito da David Casteu e Manuel Pellicier: ancora terzo! Il trucco è semplice e gli vale il soprannome di "Chariot", letteralmente "il rimorchio". Questo pilota spagnolo, che è decisamente una gran manetta, è stato un po' isolato dagli altri per la sua caratteristica di partire in speciale e fermarsi poco dopo, in attesa di qualcuno che navigasse anche per lui... seguono Marc Coma e Francisco Contardo, mentre Ceci è ottavo.

Ad Oristano il Rally, fino ad ora "schivo", si fa conoscere: una bella partenza, con tanto di pedana, è allestita nella piazza centrale. La gente si ferma ed osserva incuriosita, attratta

dalle tante moto: ai 22 partecipanti del mondiale si sono infatti aggiunti i 53 piloti iscritti al Campionato Italiano, per i quali questa è la prima di tre tappe. Ne parliamo in seguito. Verso Villanovaforru, si snoda la tappa più breve del rally, che inserisce due prove speciali da 36 e 42 km nei 225 totali: per la prima volta, dall'inizio della gara, si corrono due speciali relativamente brevi e, nel Rally, vale l'equazione che, più la speciale è breve, più si va forte. I primi volano e, se i distacchi con il gruppo degli amatori erano notevoli nelle tappe precedenti, in queste due PS diventano "astrali". Per chi avesse pregiudizi sui piloti di Rally (gli enduristi, che li considerano degli "sfigati col televisore"), questi campioni che danno vita al massimo campionato di navigazione danno il gas di brutto. Si notano anche le diverse scuole: Coma è spagnolo e dà il massimo nelle autostrade ghiaiate, mentre Casteu, da bravo ex-trialista, supera gli ostacoli con eleganza, arrivando a improvvisare tagli pazzeschi. Pellicier è una manetta pura: tiene aperto senza indugi, trattenendo per il manubrio la forza della sua KTM EXC maggiorata a 570 cc. Faria e Rodriguez, invece, derapano ed impennano senza sosta! Ciò che rende ancora più significativa la giornata, oltre alla guida dei primi, è il panorama, illuminato da un cielo finalmente terso: dalla cima del monte Funesu, percorso in cresta dalla seconda speciale, la vista si apre all'orizzonte con il mare turchese



ENDURO

David Casteu è un grande: il simpatico pilota francese passa con disinvoltura dall'Enduro ai Rally. In Sardegna ha chiuso secondo. Per lui è stato un tour de force: solo pochi giorni prima aveva vinto il Rally di Castelsardo, valido per il campionato UISP. Come il vincitore Marc Coma, ha corso con una KTM EXC525 Factory, tempestata di roba Power Parts e con sospensioni WP ufficiali e scarico Akrapovic. I serbatoi: Coma ha utilizzato quello maggiorato della 525 XC in vendita negli USA, Casteau quello della la EXC 525 Desert.

87

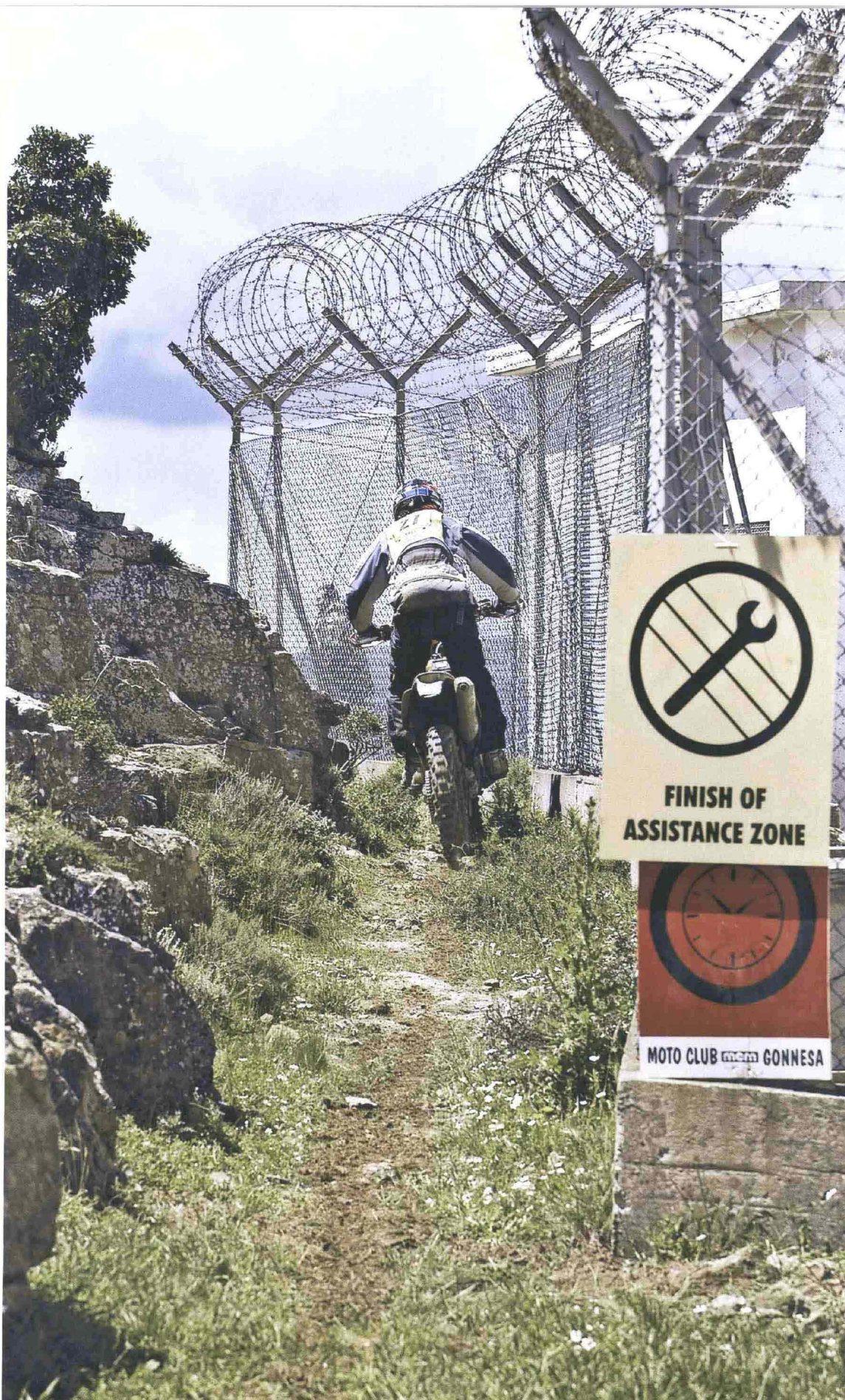
Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

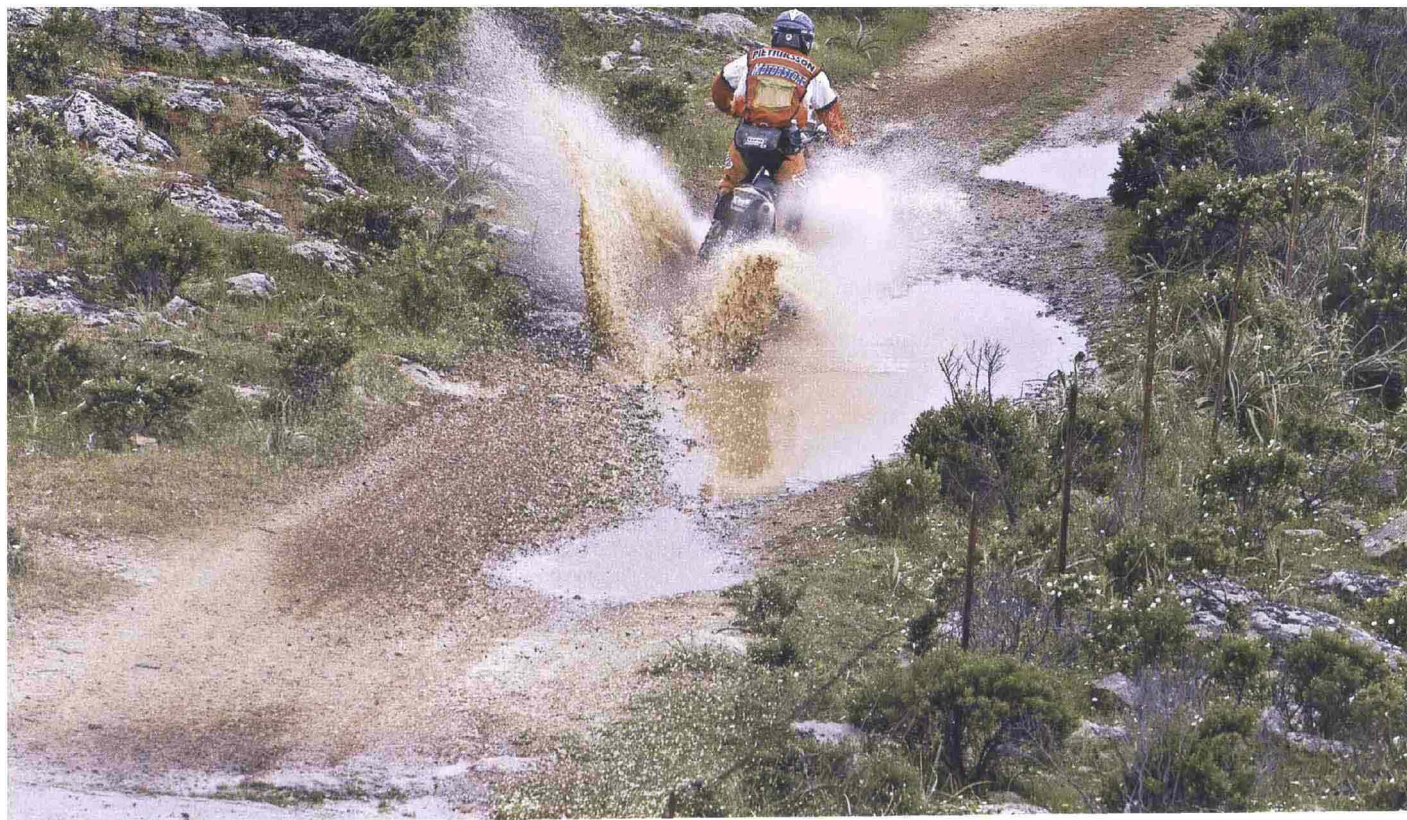
060554

www.ecostampa.it

ENDURO

Filo spinato, limite invalicabile, sorveglianza armata! Proprio così, la quarta tappa prevede che l'unica speciale si corra all'interno del Poligono Militare di Perdasdefogu. Un'immensa riserva dove fantasticare non è difficile. In questo spazio riservato a fanti, carriarmati e cannoni non può entrare nessuno. L'unica strada asfaltata è continuamente interrotta da guardiole. Neanche a dire che si fa rumore: volete mettere uno scarico a 105 dB paragonato a una cannonata?



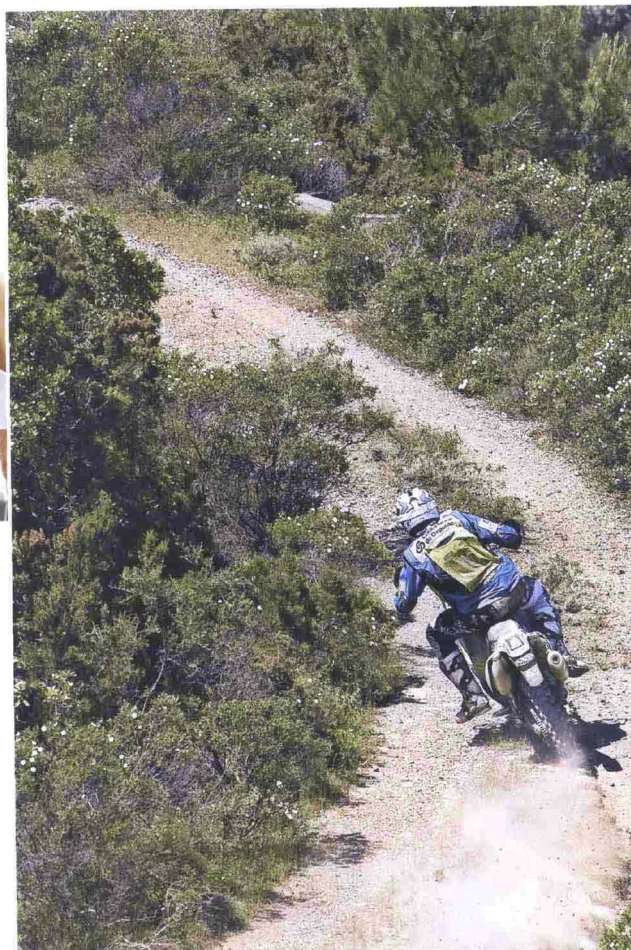


e si "chiude" sul Golfo di Oristano e sulla piana di Arborea (luogo di assistenza). Ad aggiudicarsi la giornata è Marc Coma, evidentemente ottima motrice per Pellicier che, a sua volta, ha avuto alle calcagna un arretrante David Casteu. Alle loro spalle Matteo Graziani che, costante e programmatico, ha scavalcato il francese ufficiale KTM per soli due secondi. Quinto Ruben Faria, con la sua splendida Yamaha 450 "desertica", tallonato ad un minuto dal nostro Paolo Ceci con la sua Aprilia RXV Ufficiale.

La quarta tappa si è corsa con un tempo magnifico e una speciale da ben 132 km veramente bellissima. Dallo sterratone veloce alla mulattiera "bastarda", passando in mezzo a "reliitti" di carriarmati ed enormi bossoli, immersi in un'oasi che, per sua natura, è eccezionalmente selvaggia.

Per giocare con le parole, la "battaglia" della classifica è stata vinta da Francisco Lopez: con la sua Honda CRF450X ha rifilato due minuti ad un Paolo Ceci in grande spolvero ed a Matteo Graziani. A seguire il portoghese Ruben Faria, che con la sua Yamaha 450 a carena alta ha dato spettacolo, visto che anche in rettilineo derapa ed anche in discesa impenna. Nel duo Casteau - Coma si inserisce Pellicier, mentre il giovane portoghese Rodriguez, compagno di squadra di Faria, si infortuna ad una spalla: alle sue spalle sopraggiunge Roberto Spinoglio, che resterà in spe-

L'anno scorso la KTM 690, quest'anno le Yamaha WR450: bello questo ritorno in Sardegna delle africane! E guardate a destra che gas dà il portoghese Ruben Faria con la cammellona!



ENDURO

ciala con il portoghese costretto al ritiro per ben 14 minuti, in attesa dell'elicottero.

L'ultima tappa del Rally di Sardegna parte ed arriva a Tortolì facendo un giro di boa al Passo di Genna Silana, sulla SS125 Orientale Sarda, che è forse il più bel toboga di tornanti asfaltati mai visto. I 216 km di tappa comprendono due prove speciali da 51 e 65 km, che si snodano in un bel saliscendi tra i monti Turusele e Fennau. Sul ciglio della strada, seduti sul guard rail, tanti curiosi, compresi molti turisti tedeschi ed austriaci, per ammirare un passaggio della seconda speciale veramente caratteristico: i piloti attraversano una palude disseminata di pozze e piccoli guadi per attraversare poi il torrente principale proprio nel piccolo sottopasso ricavato nella sopraelevazione della SS125. Il più rapido è Marc Coma, che strappa così dalle mani di Matteo Graziani la testa della classifica generale e

vince il suo secondo Rally di Sardegna. Secondo assoluto si piazza il francese David Casteau, mentre Manuel Pellicier, il famoso "Chariot", come un'ombra arriva terzo. La classifica finale vede Matteo Graziani in quarta posizione e, a seguire, Francisco "Chaveco" Lopez, Ruben Faria e Paolo Ceci. Il terzo italiano è Francesco Tarricone, arrivato undicesimo con la sua Beta RR525 di serie. Questa gara ha vinto la sfida con il campionato mondiale perchè ha avuto dalla sua la bellezza della terra in cui si è svolta e l'attenta gestione di questa grande risorsa da parte di chi ha lavorato sui percorsi, davvero molto belli e astutamente ricavati, almeno per quanto riguarda le prove speciali, quasi sempre in riserve demaniali. La cosa non è affatto scontata, in quanto disputare una prova di questo tipo in zone dove il libero transito è sottoposto a vincoli o completamente negato giova alla sicurezza dei

Sotto, sguardi di sfida tra il toro e Marc Coma, torero per pochi lunghissimi istanti. Per la cronaca, non è stata necessaria alcuna constatazione amichevole. Situazione più tranquilla per il dakariano Francesco Tarricone (Beta RR525), che si affaccia al guado sotto al ponte.



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

060554

www.ecostampa.it





ENDURO

David Casteu tenta la carta del fuoripista, mentre lo spagnolo Manuel Jose Pellicier sembra svignarsela, prendendo una volta tanto l'iniziativa: è soprannominato "Rimorchio", per il suo vizio di seguire gli altri al posto di navigare. La sua KTM è un bombardone maggiorato a 570 cc. Per fermarlo, non a caso, ha montato un mostruoso Braking Bat Fly da 300 mm, roba da motard.

piloti e dà un vantaggio non indifferente per quanto riguarda i permessi ed il personale addetto a sorvegliare il tracciato di gara. La prima nota dolente è il numero di concorrenti: 22 sono davvero una miseria. Ricordiamo con nostalgia solo tre anni fa, quando al Sardegna "non mondiale" c'erano più di cento piloti... Ma dove questa gara ha mostrato veramente il fianco è nella gestione della propria immagine: troppe "leggerezze" organizzative che ledono l'importanza di un simile evento, di per sé unico e assolutamente degno di un campionato del mondo.

Il Rally di Sardegna, con le sue ventuno edizioni, è entrato nel mito di questa disciplina e va riconosciuto che ogni lunga storia è costellata di grandi successi e piccoli difetti. Ciò che importa è che questa gara continui ad essere dinamica e propositiva, come già è.

L'annullamento del Rally di Sicilia ha portato la Federazione a un esperimento. Aggregare alle ultime tre tappe del Rally di Sardegna, valido per il Mondiale, la gara di Campionato Italiano Raid TT. E così altri 54 piloti si sono aggiunti ai 22 del Mondiale. L'occasione di percorrere per la prima volta speciali "da mondiale", dure e lunghe come in Italia non se n'erano mai viste, dev'essere stata una bella attrattiva.

La gara del Campionato Italiano parte così da Oristano, per calcare i percorsi delle ultime tre tappe del Cross Country Rally World Championship.

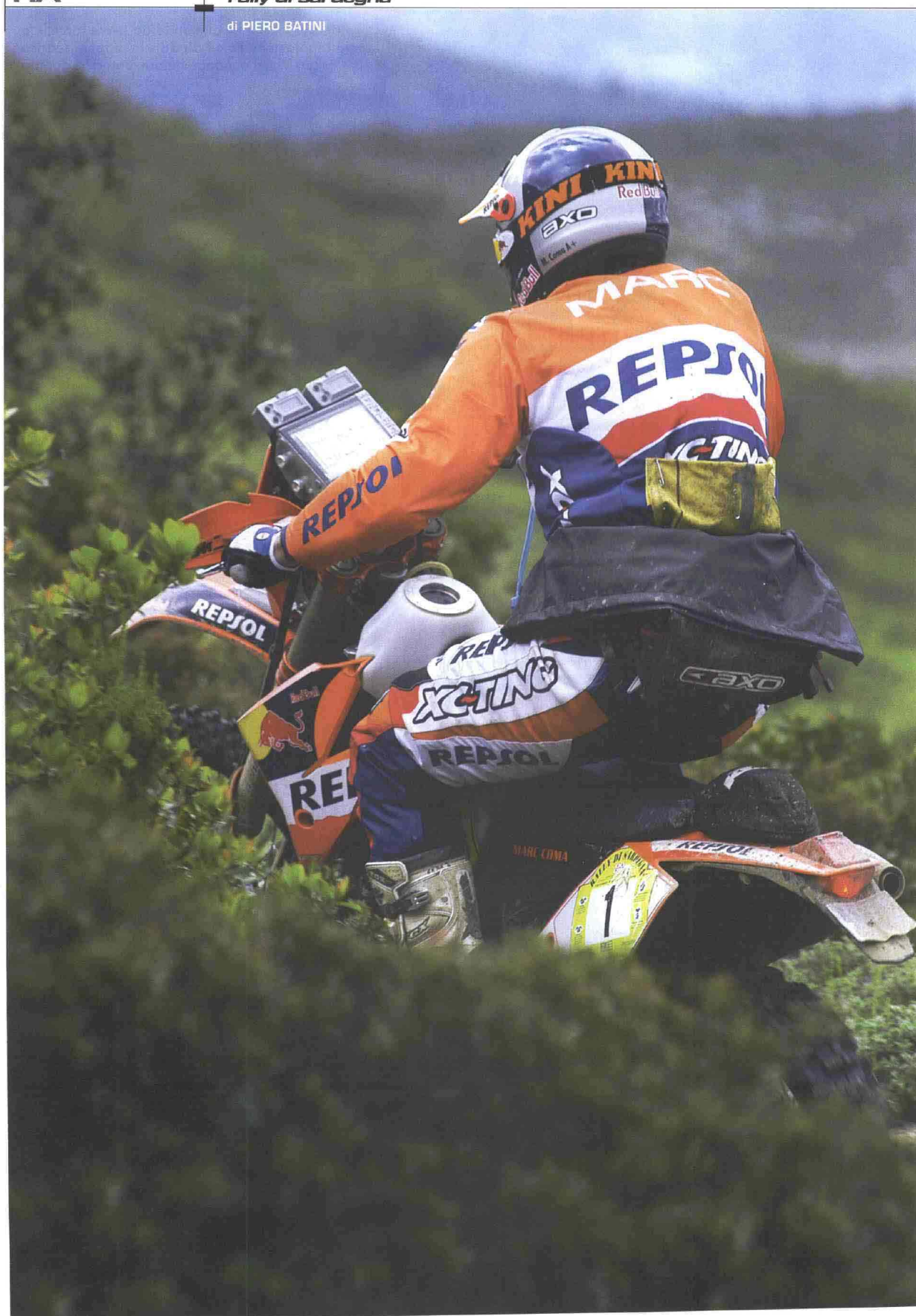
Abituati alle "nostre" speciali, un po' per non perdere il treno dei primi, un po' per non essersi mai misurati con distanze triple rispetto a quelle abituali, alcuni piloti arrivano a fine tappa con gli occhi fuori dalle orbite. Coloro che invece partecipano al campionato italiano senza ambizioni di classifica si godono davvero percorso e paesaggio della Sardegna. La classifica rimane aperta fino all'ultimo, anche se in testa rimane saldamente Matteo Graziani, in gara sia per il Mondiale che per l'Italiano. Vince davanti a Paolo Ceci (Aprilia RXV 450), Niccolò Pietribiasi (KTM EXC 525), Andrea Mancini, rallentato all'ultima tappa dalla rottura della catena della sua Husqvarna TE450. Quinto Massimo Chiesa, con la Kawa 450 4T. La gara è stata permeata dall'alone di fascino che avvolge il Mondiale, ma apre la strada a molteplici considerazioni. La prima riguarda la bontà dei nostri piloti: più d'uno, se avesse corso in classifica mondiale, avrebbe ottenuto buoni risultati e animato una gara in verità contesa tra non più di sette piloti. La seconda considerazione è secondaria ma degna di essere fatta: il Campionato Italiano partiva 30' in coda al Mondiale e gli italiani iscritti in quest'ultima classifica pagavano un leggero svantaggio rispetto a chi partiva dopo che il percorso era stato segnato da 22 moto; al contempo i piloti in classifica italiana, sebbene la sostanza di gare come i rally, che si fanno quasi in solitaria, non cambi, non avevano fisicamente il rivale davanti.

RA

rally di sardegna

di PIERO BATINI

200



Il Cannonau di ZIETTO

METTERE DIETRO UNO COME MARC COMA, DI QUESTI TEMPI, NON È COSA FACILE. PER L'ESATTEZZA È DA RITENERSI IMPRESA RAGIONEVOLMENTE IMPOSSIBILE. PERCHÉ QUESTO ACCADA, BISOGNA RIVOLGERSI AL SOPRANNATURALE, COME È ACCADUTO ALL'ULTIMA DAKAR IN FAVORE DI CYRIL DESPRES. MA NON IN SARDEGNA...



201

Marc Coma (1) è il vincitore del 13° Rally di Sardegna.

Sul podio Italiano Matteo Graziani, Paolo Ceci e Niccolò Pietribiasi.

Dal punto di vista strettamente agonistico e del risultato sportivo, la ventunesima edizione "non consecutiva" della corsa inventata quasi un quarto di secolo fa dai fratelli Zocchi (ed ora in mano alla famiglia Nieddu) era pesantemente segnata dalla partecipazione dell'"imbattibile" spagnolo (Coma) e della sua "imbattibile" austriaca (KTM). Ma, al di là di quello che pare scontato, o quasi, il Rally di Sardegna è stato ancora una volta "apocalitticamente" sconvolgente, incredibile e paradossale. È stato in grado di offrire alti e bassi strepitosi, agonismo puro di altissimo livello e approssimazione organizzativa, certezza di percorso e incertezza del risultato, scenari sportivi da "vero" mondiale e scivolate su incredibili bucce di banana, entusiasmo contagioso e rabbia. Detta così è come non dire nulla. Bisogna fare un passo indietro e tuffarsi nello "storico" recente. Dunque: il Sardegna numero 6 di Gian Domenico Nieddu, per la seconda volta prova del Campionato del Mondo Rally Raid TT, unica in Europa, si presenta in modo sconcertante, con soli ventiquattro iscritti. L'anno scorso erano una manciata di più, e l'effetto non era così grottesco. Le ragioni per cui moltissimi hanno disertato la prova italiana del Mondiale, soprattutto gli italiani, presenti solitamente in numero record alle prove dell'Italiano, sono da ricercare nei... torti di chi non ha offerto loro l'opportunità logica di essere della partita. Il rally costa caro, e gli italiani non ricevono, dalla Federazione, dagli sponsor e da chiunque altro, il benché minimo aiuto per poter rappresentare degnamente la nazione che ospita la prova. E "Giando" non concede

sconti. Già una volta il Sardegna era entrato nell'"Olimpo" dei grandi rallies, pur senza i galloni del mondiale, ed allora i partenti si contavano fino a centoventi, e c'erano tutti i migliori del mondo, più tutti i migliori dei "nostri". Da quando il "nuovo" Sardegna è Mondiale, invece, è un salotto per pochi intimi. Questo è e resta un aspetto sconcertante. Poi, un mese prima della partenza, viene annullata la prevista prova dell'Italiano in Sicilia. Il Coordinamento Federale corre ai ripari e raggiunge un accordo con la Famiglia Nieddu per integrare la corsa nazionale a quella mondiale. L'italiano, però, partirà in "differita", tre giorni dopo, e "occuperà" le ultime tre tappe, ed i suoi piloti prenderanno il via, ogni giorno, una mezz'ora dopo l'ultimo pilota "mondiale". Solo quelli che concorrono alle due gare partiranno, ovviamente, con il "gruppo che conta".

COSÌ IL PRIMO MAGGIO

A Lido di Camaiore si ritrovano in due dozzine, per le verifiche e il prologo. Già sono in pochi, e in più, invece di essere schierati nella vetrina di uno dei lungomare più belli della Versilia, restano nascosti oltre la statale Aurelia, ospiti non del Sindaco ma di una concessionaria, di auto per giunta. Il prologo, fettucce per un chilometro circa. Ancora più lontano dalla spiaggia, in un campo alle spalle della zona industriale. Vince Matteo Graziani, che corre in posizione "ibrida" tra Mondiale e Italiano. Marc Coma si "accontenta" di un apparentemente opaco sesto posto. Ma è una posizione comoda dalla quale dominare la concorrenza nelle tappe che devono ancora venire. La piccola ca-

RA

rally di sardegna

rovana sbarca ad Olbia e la gara entra nel vivo. Si parte dalla Gallura, un lungo arco fino al giro di boa nell'oristanese, e la corsa si concluderà nella nuova provincia dell'Ogliastra. Oltre milletrecento chilometri di fuoristrada da leccarsi i baffi, con prove speciali da bei tempi. Se la Sardegna è bella, il "Sardegna", come ogni anno, darà modo ai concorrenti di percepire la magia di una terra incantata, che non è soltanto un mare stupendo ma un entroterra di incredibile bellezza. Il Rally, insomma, per citare una definizione perfettamente azzeccata, si corre in paradiso. La prima tappa porta a Gavoi. Il meteo ci mette del suo, e per tutta la settimana la Sardegna sembrerà l'Irlanda: verdissima ma piovosa, umida e, almeno nei primi tre giorni, anche fredda. La gara va avanti, e lascia subito intravedere che almeno sul piano agonistico non deluderà affatto. A Gavoi vince il cileno Lopez, Francisco Contardo. Non nuovo ad imprese del

genere, Lopez è uno dei giovani piloti di rally più corteggiati dalle (poche) Case impegnate in Africa. Marc Coma è subito dietro, e comincia a prendere forma la strana tattica di gara che caratterizza i rally, in particolare questo in Sardegna, al contrario degli altri con molta, moltissima navigazione: il compito più difficile diventa trovare la pista giusta, e continuare a farlo per migliaia di bivi, uscite e rientri dalla pista principale, salite e discese, fuoripista, migliaia di note fino al traguardo. Partire per primi è un suicidio tattico. La morfologia del territorio non aiuta, anzi complica le cose: tra due punti, distanti in linea d'aria trecento metri, ci può essere un canalone profondo un chilometro. Se sei dalla parte sbagliata non ti passa più. Sbagliare è un attimo, e pagare caro un errore anche piccolo è un evento niente affatto improbabile o infrequente. La cosa migliore, dunque, è avere qualcuno che fa da battistrada ed apre la pista. L'impegno di aprire la pista è gravo-

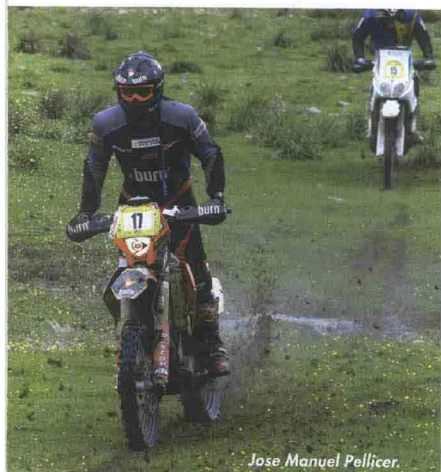
so, la fatica raddoppia quando si tratta di mantenere la concentrazione sulla pista e sulle pagine del road book, e diventa stress difficile da sostenere. Partito per primo, Graziani si è sobbarcato tutto il lavoro, ma è stato ben presto raggiunto dal plotoncino degli inseguitori. E Lopez ha avuto la meglio con la sua agile Honda 450. Dietro al cileno e allo spagnolo campione del mondo, un altro "iberico", José Manuel Pellicer: grande tecnica di guida, navigazione "zero". Se dovesse stare davanti durerebbe quattro minuti, quindi si accontenta delle posizioni di rincalzo e di mantenere il contatto con la testa della corsa. La seconda tappa del rally porta ad Oristano, concludendo la prima parte della corsa e l'attraversamento dell'Isola da Est ad Ovest. Immediata, piccola rivincita di Matteo Graziani, e della KTM de Il Team, la squadra di Enzo Campione di cui il forlivese è il vessillo. Risalito sulle posizioni dei battistrada, Graziani vince la tappa e torna al comando della corsa. Alle sue spalle si dà un gran da fare il francese Casteu, il David eterno secondo, almeno in questa prima parte della sua eccitante carriera agonistica. Il "passeggero" José Pellicer, astutissimo amministratore di piccole risorse, ha preso il taxi di Coma ed è arrivato in tempo per



Luca Manca.



Niccolò Pietribiasi.



Jose Manuel Pellicer.

il podio. Marc Coma saggia il terreno. Si trova perfettamente a suo agio sul fondo scivoloso e costellato di insidie della Grande Isola, figuriamoci quindi con la terra umida che tiene come colla. Continua a correre da ragioniere veloce, giusto alle spalle degli avversari. La posizione migliore per un colpo d'occhio sulla concorrenza.

AD ORISTANO ARRIVANO QUELLI DELL'ITALIANO

Una cinquantina in tutto, che, uniti a quelli che già partecipano al mondiale, porta a 62 il numero degli "italiani". Per fortuna la gara è bella. Anzi: bellissima.

Tra Oristano e Villanovaforru due speciali, di 36 e 42 chilometri. È il giorno della "zampata" di Marc Coma. Partito dalle retrovie, il campione del mondo non fa fatica a risalire, poi si incolla alla testa della corsa, aggancia Graziani e, alla sera, passa al comando della classifica assoluta provvisoria. Graziani è alle spalle dello spagnolo, ma adesso la sua posizione di-

venta estremamente delicata. L'indomani, infatti, tra Villanovaforru e Tortoli, penultima giornata del Mondiale, è prevista la tappa più lunga (367 km) con la speciale più lunga e difficile: ben 132 chilometri, appena interrotti da un riordino per il rifornimento a metà strada. Tutta la speciale è disegnata all'interno del poligono militare di Perdasdefogu. Non c'è un'anima, e il paesaggio è mozzafiato. Coma partirà per primo, Graziani tre posizioni indietro, e non gli sarà difficile avvicinarsi al comando della corsa. Ma il guaio è che, ormai, si è innescato il meccanismo perverso del trenino. Nonostante, dunque, Graziani sia in testa, con un piccolo vantaggio che non arriva al minuto, la giornata conclusiva, in programma sull'anello Tortoli-Tortoli, prevede ancora due speciali, 51 e 65 chilometri, molto impegnative. Questa volta sarà Graziani a dover partire, per ben due volte, per primo, regalando quindi almeno un paio di minuti all'avversario che conta. Ecco come accade che per Marc Coma aggiudicarsi la corsa per la terza volta consecutiva diventa un gioco da ragazzi. Non gli è difficile, infatti, recuperare il disavanzo dal battistrada, che vale doppio e che si trasforma in netto vantaggio. Per Graziani, che aspirava giustamente al primo successo di "peso" della sua carriera internazionale, il lungo calvario porta addirittura l'ingiusta punizione della perdita di tre posizioni. Il suo quarto posto assoluto finale non è certo all'altezza del suo potenziale né, tanto meno, delle sue legittime ambizioni. David Casteu, non c'era da dubitare, finisce ancora una volta al secondo posto assoluto, e José Manuel Pellicer, che giorno dopo giorno non ha dovuto far altro che aspettare Casteu, Coma, ancora Casteu ed infine ancora Coma per farsi trasportare al traguardo in limousine, sale sull'ultimo gradino del podio. Per fortuna lo "spagnoleto" è un ragazzo simpatico e onesto, ed a precisa domanda dello speaker, sotto lo striscione d'arrivo, risponde sinceramente: "Navigazione? Non se ne parla nemmeno: impossibile!".

A Matteo Graziani resta la "magra" soddisfazione di essersi aggiudicato la prima prova dell'italiano Raid TT 2007, e per la quinta volta il Sardegna "italiano". A ridosso del Campione di... Campione, ma staccato, Paolo Cacci. Gran pilota, in grado di competere ad armi pari anche nel Mondiale, ma non uomo fortunatissimo. Partito con giuste velleità, il modenese ha dovuto fare i conti con un'Aprilia dal rendimento intermittente, rallentata in un paio di momenti cruciali da un misterioso black out del semplificato impianto elettrico "factory", tanto che anche la sua seconda piazza nell'italiano Paolo se l'è dovuta sudare.

MONDIALE ED ITALIANO...

... sulla via di un'auspicabile integrazione, ugualmente combattuti, e finiti entrambi nel rispetto più rigoroso dei pronostici della vigilia.

www.ecostampa.it

info@mxtech.it - 039.6064431

MX TECH

REIKON
Manubri diam. 28,6mm e diam. 25,5mm

PEDANE in alluminio per Honda, Kawasaki, Ktm Suzuki e Yamaha

PROGRIP (variose colorazioni disponibili)
Occhiali con Roll-off

520MX2

RK Chain
Catene MX23 (rinforzate)
Catene X50 (con o-ring)

ONE Industries
TROOPER Hurricane Flat Red

ONE Industries
KOMBAT Monster II

ONE Industries
KOMBAT Racing Blu

OFFERTA!!!

€ 100,00

€ 50,00
€ 90,00

Disponibile

Disponibile

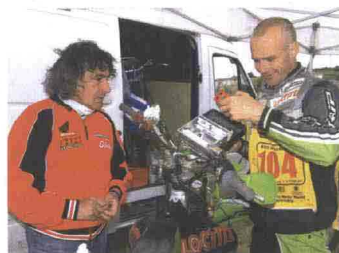
Disponibile

off-road e supermotard
www.mxtech.it

RA

rally di sardegna

Il "Sardegna" resta una corsa con i fiocchi, con una assoluta necessità di ritrovare quello spirito di grande corsa. Sapranno gli organizzatori e la Federazione trovare quelle soluzioni, e magari scendere a qualche compromesso, per rilanciare l'evento più importante che si corre in Italia? Io penso di sì, alla luce di un altro paradosso. Le debolezze dell'edizione 2007, infatti, saranno obbligatoriamente i punti di forza del Rally di Sardegna 2008. Basta fare due calcoli, anche a spanne. "Giando è Giando", come dice la gente di Gian Domenico Nieddu, presidente del Motoclub Sardegna, ma quest'anno il promotore ha toccato i minimi storici con l'elenco iscritti. Dovrà inventarsi qualcosa. Ma, d'altra parte, spetta alla Federazione Italiana, che ha già visto assegnarsi due prove di Mondiale per il 2008 (una è l'intoccabile Pharaons), dare l'ok al link con il Sardegna, e non è ragionevolmente ipotizzabile che i responsabili FMI possano passare un colpo di spugna sulla storia del Sardegna e pensare di inventarsi una nuova gara, comunque a rischio. Assirelli dovrà inventarsi qualcosa. E ci permettiamo di suggerire noi questi "qualcosa". Da una parte il Coordinatore dovrà creare quel ponte tra Motorally, Raid TT e Mondiale, mai realizzato, in modo che il bacino di utenza italiano rompa la diga e si riversi nell'unica occasione Mondiale veramente a casa nostra. Dall'altra dovrà trovare la formula magica per garantirsi da parte di Giando il miglioramento delle infrastrutture e della logistica di supporto del rally. Suppongo che non sia difficile coniugare il verbo del Sardegna 2008 alla luce di queste prospettive "inevitabili", ed ecco che spunta il sole sulla prossima edizione. Un Sardegna non più minimondiale ma realmente planetario e stratosferico. Immaginate, tutto questo funzionando, che razza di evento nascerà su quel percorso incantato che, immancabilmente ed altrettanto "inevitabilmente", è il carico da 11 della mano di "Giando". ■



Uslenghi e Chiesa.
Sotto: Paolo Pettinari.



204

WWW.
MOST PERFORMANCE
MOTORCYCLE
OFF ROAD STORE
.COM



CASCO IN FIBRA
€ 179,00



BERMUDA
COLORI: NERO/BEIGE
€ 55,00



COMPLETO
"HONDA"
€ 159,00



COLLARE DI PROTEZIONE
BOY € 38,00
ADULTO € 42,00



MANUBRIO "HSA"
COMPLETO DI ATTACCHI
€ 179,00



CON L'ACQUISTO DI 2 LITRI DI OLIO MOTORE
IN OMAGGIO: UN FILTRO OLIO



PIASTRA
PARAMOTORE
IN CARBONIO



NUOVA GAMMA COMPLETA
"HONDA 50"

TEL./FAX 0332 418879
VIA F. MINA, 8 - 21050 CANTELLO (VA)
SPEDIZIONI IN TUTTA ITALIA

1-6/5 RALLY DI SARDEGNA

CROSS-COUNTRY RALLIES CAMP. MOND. - 2.a PROVA

1. Coma KTM in 11h12'50"65; 2. Casteu KTM a 2'27"19; 3. Pellicer KTM 3'10"18; 4. Graziani M. KTM; 5. Lopez Contardo HON; 6. Faria YAM; 7. Ceci APR; 8. Czachor KTM; 9. Dabrowski KTM; 10. Tixador KTM; 11. Tarricone BET; 12. Carter KTM; 13. Montalbano KTM; 14. Butuza KTM; 15. Kronseder KTM; 16. Volpe KTM; 17. Spinoglio APR; 18. Campione KTM; 19. Berrini KTM; 20. Rodrigues YAM; 21. Toso J. KTM; 22. Tatoi KTM; 23. Garbacea KTM; 24. Toso F. KTM.

Situazione di campionato dopo la 2.a prova

Classe 450 1. Czachor p. 38; 2. Lopez Contardo 25; 3. Marchini 25. Classe Open 1. Coma p. 50; 2. Casteu 44; 3. Pellicer 36.

RAID T.T. CAMP. IT. - 1.a PROVA

1. Graziani M. KTM in 6h58'44"65; 2. Ceci APR a 8'04"84; 3. Pietribiasi KTM 10'07"87; 4. Mancini HSG; 5. Chiesa Mas. KAW; 6. Farinello SUZ; 7. Uslenghi HON; 8. Ciotti HSG; 9. Muccini KTM; 10. Lucchese YAM; 11. Sartori HON; 12. Caviglia SHE; 13. Prazzoli KTM; 14. Carta HSG; 15. Pastori BET; 16. Maiorca HSG; 17. Pettinari HSG; 18. Falappi APR; 19. Fadda BET; 20. Zanetti HON HM; 21. Filosa APR; 22. Salucci KTM; 23. Rizza BET; 24. Fesani HSG; 25. Zanotti TM; 26. Bonanno KTM; 27. Nassi SUZ; 28. Manca TM; 29. Corsini TM; 30. Tarricone BET; 31. Biondelli KTM; 32. Grassi YAM; 33. Michelotti KTM; 34. Ghitti TM; 35. Sciortino KTM; 36. De Filippo APR; 37. Pelizzini BET; 38. Para KTM; 39. Montalbano KTM; 40. Magliocco KTM; 41. D'Arpa KTM; 42. Belli KTM; 43. Foschetti HON; 44. Caruso HON; 45. Volpe HON; 46. Zucchetti BET; 47. Mendotti BET; 48. Spinoglio APR; 49. Migliaccio BET; 50. Muccini KTM; 51. Pella APR; 52. Benetti KAW; 53. Colombo BET; 54. Massolin TM; 55. Raffaelli KTM; 56. Burioli KTM; 57. Campione KTM; 58. La Caverna KTM; 59. Putano KTM; 60. Berrini KTM; 61. Machetti BET; 65. Toso J. KTM.