

RALLY DI SARDEGNA

Ciao, si crossa



Quasi 400 chilometri di gara,
con 192 di prove speciali,
per un evento sorprendente.
La nostra regione a statuto
autonomo ha ospitato,
per la prima volta, un rally per
biker in muontanbike



TESTO DI LUCA VETALE
FOTO DI MAURO COTTONE

Dal mare di Siniscola alla spiaggia di Cala Gonone attraverso gli sterrati, le mulattiere e i sentieri delle montagne della Baronia e della Barbagia. Si è svolto dal 7 al 14 giugno, in provincia di Nuoro, il primo rally in mito della Sardegna (www.rallydi-sardegna-bike.it). Una competizione la cui filosofia ricalca quella tipica dei rally, con tratti di trasferimento e prove speciali (ottimamente segnalate, ma che richiedevano un minimo di capacità di navigazione), che ha portato i concorrenti alla scoperta di una parte di quest'isola ancora segreta, al di fuori delle rotte più battute.

Cinque tappe più un prologo, per quasi 400 chilometri di gara con 192 di prove speciali e un'altimetria di poco superiore ai 10mila metri di dislivello.

Questi i numeri in sintesi del rally, per un percorso da favola che passava dal Montalbo al Supramonte, da capo Comino all'oasi di Biderosa, dai laghi del bacino imbrifero del Talara fino a Collocai. Da Mamoiada a Orgosolo e Fonni. Single-track avvolti dalla macchia mediterranea, piste tagliafuoco che si perdono nel mare blu, sentieri immersi in boschi simili a quelli delle Alpi, attraversati di tanto in tanto da animali selvaggi come mulloni e cavalli allo stato brado, hanno lasciato ai corridori ricordi incantevoli e quasi tutti hanno promesso che ritorneranno per la prossima edizione.

IN APERTURA: un passaggio sul mare vicino a Cala Ginepro. **SOPRA:** i vincitori delle rispettive categorie (da sinistra) Vittorio Serra, il ceco Sybil e Karla Tomatis esultano per il successo facendo sventolare la bandiera sarda



www.ecostampa.it

PRATICA

Uno dei tanti guadi lungo il percorso in una Sardegna dalla vegetazione rigogliosa

Si è trattato di una gara per pochi: meno di 30 corridori hanno accolto l'invito dell'organizzatore Gian Domenico Nieddu, al debutto nel mondo dell'mtb, ma con una lunga esperienza nel settore motociclistico avendo organizzato sette edizioni del rally della Sardegna per moto da fuoristrada. Il ristretto numero di concorrenti ha fatto sì che l'atmosfera di gara fosse molto piacevole, dal momento che dopo un paio di giorni ci si conosceva un po' tutti. Nonostante i numeri ridotti di questa prima edizione, l'interessante formula di gara, lo scenario veramente unico, la qualità dell'organizzazione e la possibilità di abbinare la mountainbike a una settimana di vacanza con la famiglia lasciano presupporre un grande sviluppo per questo rally.

Per biker di ferro

La filosofia di gara e il sistema di classifica a penalità assegnate in base al distacco dal tempo del primo arrivato in prova speciale ricordavano la massacrante Iron bike, ma chilometraggi e dislivelli del rally di Sardegna sono decisamente più abbordabili della gara piemontese. Se si aggiunge che all'Iron bike si pedala spesso sopra i 2.500 metri di quota, si dorme sempre in tenda, il clima è quello dell'alta montagna e che si mangia piuttosto male si comprende che finire la famosa gara piemontese sia infinitamente più impegnativo che completare la gara sarda, per la quale l'organizzazione ha previsto due notti in albergo e tre in tenda (anche in questo caso era possibile

organizzarsi autonomamente e dormire in albergo). Nel complesso la cucina è sempre stata ottima, con i concorrenti che hanno potuto reintegrare gli sforzi con i tipici piatti dell'isola, dagli gnocchetti al porceddu, e al branzino.

Il legame con l'Iron bike era garantito dalla presenza del cuneese Franco Pipino detto "Sella", in passato inserito nel team dell'Iron, con il compito in Sardegna di supervisionare i percorsi (tracciati dal sardo Corrado Deiana, uno dei motociclisti più esperti dell'isola), verificare le segnalazioni e tenere i briefing serali con i corridori.

Le gare di rally differiscono molto dalle più comuni granfondo. Nelle gare a tappe è essenziale saper gestire nell'arco di più giorni il che significa per i concorrenti saper dosare le forze per essere competitivi anche nelle tappe finali. Saper mangiare in corsa e a fine gara diventa ancora più importante per evitare il rischio che il serbatoio di forze improvvisamente si svuoti. Nei rally è possibile sbagliare strada, motivo per cui la concentrazione deve essere sempre massima. E, oltre a pedalare, bisogna prestare attenzione alle indicazioni lungo il percorso. Ne sa qualcosa il ligure Paolo Mancuso, che ha perso la terza posizione del rally per un errore di percorso. Anche saper gestire il mezzo meccanico è fondamentale. Evitando, nei limiti del possibile, inutili strapazzi alla trasmissione, che dopo qualche giorno di gara potrebbe finire Ko. Essenziale anche la manutenzione a fine tappa della bicicletta, se non si vuole rischiare di



rimanere a piedi il giorno successivo. Quest'anno al **rally di Sardegna** non era previsto il servizio meccanico per cui i corridori in caso di bisogno dovevano cavarsela da soli o affidarsi all'aiuto di qualche concorrente più esperto.

L'avventura in Sardegna per i corridori è iniziata con un divertente prologo stile Cross country tracciato nella pineta a ridosso della spiaggia di Santa Lucia di Siniscola, otto chilometri da correre a tutta. La prima tappa di 59 chilometri portava la carovana da Siniscola a Orosei, passando per il Montalbo. La seconda tappa di 41 km ad anello, da Orosei a Orosei, nella zona di capo Comino attraversava l'incantevole Oasi di Biderosa, mentre la terza tappa in linea da Orosei a Gavoi, è stata la più lunga di 110 km, con una prova speciale da Oliena a Orgosolo, il paese dei Murales. Il quarto giorno tappa da Gavoi ad Ololai di 54,60 km, battezzata anche la tappa dei laghi attorno al Taloro e al lago Cucchinadorza tra Gavoi, Ovodda, Olzai, Teti e Ololai. Questa è stata una tappa incredibilmente dura per il maltempo, con pioggia e vento senza interruzione.

In alcuni passaggi in quota si superavano i mille metri con temperature di poco superiori ai dieci gradi (ed eravamo a metà giugno in Sardegna!) Conclusione con la quinta tappa, la Gavoi-Cala Gonone di 108 km con una prova speciale di 45 km, decisamente la più bella di tutto il rally attraverso le gole del Supramonte, con i suoi numerosi guadi di torrenti, quest'anno particolarmente profondi per la grande quantità di acqua caduta anche in Sardegna. Il gran finale per

tutti - dopo aver passato l'arco dell'arrivo - è stato un tuffo, ancora in completo da bici, nelle splendide acque di Cala Gonone.

Eterno dilemma: front o full?

Il percorso del rally della Sardegna prevedeva un'alternanza di sentieri e mulattiere, a tratti anche molto veloci, e strade forestali dal fondo tutto sommato buono che consentivano medie elevate. Nel complesso pochissimi i tratti da fare bici in spalla. Come consuetudine i biker italiani prediligono le più reattive e performanti front, ma date le caratteristiche del percorso una leggera full forse sarebbe stata la scelta migliore. Analizzando le biciclette dei primi dieci classificati, solo due concorrenti - gli ascolani Luigi Luzi e Serafino Tavoletti - hanno pedalato su più confortevoli full, sette hanno preferito una scattante front, mentre il biker sardo Vittorio Serra, arrivato secondo assoluto, ha optato come sua abitudine per una mtb in carbonio - da lui

La discesa verso il foro di Capo Comino. Sullo sfondo si scorge il golfo di Orosei

Le classifiche

Under 40

1. Radoslav Sibl, Repubblica ceca, 259 penalità
2. Rota Cano Arnau, Spagna, 2.453 penalità
3. Luigi Luzi, Italia, 2.684 penalità

Over 40

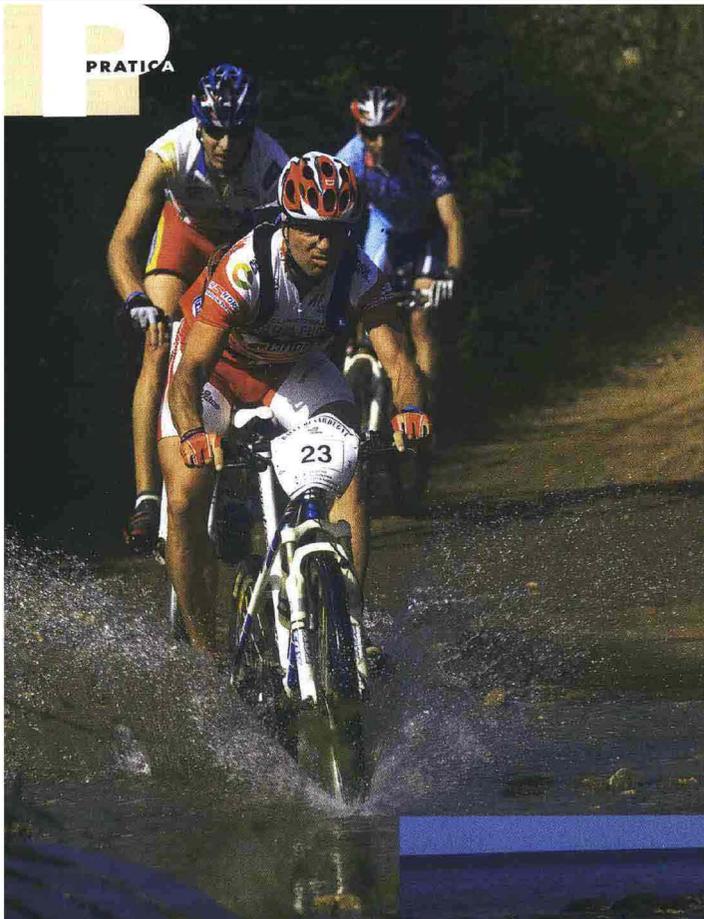
1. Vittorio Serra, Italia, 1.398 penalità

2. Fulvio Damian, Italia, 3.420 penalità
3. Luca Vitale, Italia, 5.405 penalità

Femminile

1. Katia Tomatis, Italia, 8.520 penalità
2. Raffaella Canonico, Italia, 11.942 penalità
3. Ludmilla Damkova, Repubblica ceca, 13.479 penalità

PRATICA



SOPRA, DA SINISTRA: una parte del suggestivo percorso si snoda in aree destinate a costituire il Parco naturale del Gennargentu. L'autore del nostro articolo Luca Vitale, alle sue spalle Vittorio Serra. **SOTTO:** l'arrivo dell'ultima tappa a Cala Gonone. **NELL'ALTRA PAGINA:** un concorrente in azione e il tuffo "obbligato" per il vincitore assoluto a Cala Gonone

ricorda quello dell'Alto Atlante in Marocco, così come i profumi dell'aria e della vegetazione». Anche il piemontese Fabrizio Ricchiardi, 36 anni con varie partecipazioni all'Iron bike, in gara con moglie e bimbo parcheggiati a Cala Gonone, si è fatto rapire dalla magica atmosfera della Sardegna: «È una gara di sicuro successo, a patto che gli organizzatori non la rendano durissima come l'Iron bike e mantengano gli stessi standard di servizi offerti in questa primissima edizione, pensando anche ad adeguati supporti per gli accompagnatori». Per la cronaca, nel corso dei briefing non sono state sollevate critiche da parte dei corridori e l'unica lacuna organizzativa, a mio avviso, è stata la mancanza di un servizio meccanico in corsa e a fine tappa.

stesso costruita - completamente rigida. Nonostante il ristretto numero di partecipanti il tasso tecnico della manifestazione era garantito da alcuni atleti specialisti dei rally. Ha trionfato l'ingegnere di 28 anni della Repubblica ceca Radoslav Sibl, vincitore di tre edizioni dell'Iron bike su altrettante partecipazioni e un palmares agonistico invidiabile. Tra le donne il primato della ventisettenne cuneese Katia Tomatis non è mai stato messo in discussione nei cinque giorni di gara. Tra i partecipanti in gara c'era anche il quarantaquattrenne Daniele Modolo, dottore dietologo di Conegliano Veneto (Tv) del team Scavezzon corse di Mirano (Ve). Ha una lunga esperienza nei rally e nei raid, alcuni dei quali corsi in tandem (ha partecipato tra le varie gare a tre edizioni dell'Iron bike e ad altrettante del Naturaid in Marocco, della Parigi-Brest-Parigi, della Crocodile trophy e della Ruta dei conquistadores in Costarica): «In alcuni tratti il tracciato sardo





**** BikerTest #24 ****

In ogni scelta lasciati guidare dalla passione

product design: Fabio Cencioni



PASSED

BIKE RIBBON®
PROFESSIONISTI PER SPORT

Proteggi la tua MTB!

Dallo studio sulla resistenza e leggerezza di materiali quali neoprene e multiprene nasce la gamma di batti-catena Bike Ribbon. I fili di nylon utilizzati nelle cuciture sono altamente resistenti allo strappo e all'abrasione e oltre alle elevate caratteristiche tecniche, i batti-catena Bike Ribbon, sono anche curati nelle finiture e nella ricerca di design esclusivi.