

I comuni mortali, quelli che non hanno i soldi e il tempo per correre la Dakar, si domandano: la potrei fare? Che sensazione si prova a guidare dal mattino alla sera per così tanti chilometri e giorni? Cosa sia esattamente ce lo raccontano i due traveller vincitori di "2 Report 2 Ride", appena tornati dalla Atene-Gibilterra

di Mario Ciaccia, Lorenzo Piolini, Marco Polani; foto di Ciaccia, Francesco Palosio, Piolini e Polani

Le prime Dakar erano veramente folli: tre settimane di fila con tappe che, talvolta, superavano i 1.000 km al giorno, quasi interamente su sterrato. Invece le Dakar sudamericane si sono assettate su un format molto particolare: si sta in sella dall'alba al tramonto, ma il fuoristrada è relegato alle sole prove speciali, mentre i trasferimenti comportano centinaia di km di asfalto, ogni giorno. Si è così venuto a perdere il senso di grande viaggio in fuoristrada, ma la Dakar è la Dakar, tutti si sono adattati, resta un grande sogno e chi non può permettersela si domanda come sarebbe fare queste tappe

così strane. La Atene-Gibilterra può essere considerata una risposta a questa domanda. Anche lei richiede tempo (due settimane) e soldi (di base 1.900 euro), ma molti di meno rispetto alla gara sudamericana. Non è una gara di velocità, ma di regolarità, però con medie molto elevate (anche troppo, tenuto conto che le strade sono aperte al traffico e che la copertura medica non è stata garantita lungo tutto il percorso). È stata ideata da Moto Raid Experience, un tour operator in moto piemontese, che organizza anche l'Agnellotreffen. Rappresenta la loro tesi di laurea: hanno messo insieme gli sterrati di una vita di giri lungo le nazioni del Mediterraneo e

non solo, ovvero Grecia, Macedonia, Albania, Montenegro, Bosnia, Croazia, Slovenia, Austria, Italia, Francia, Andorra, Spagna, Portogallo e Gibilterra. Gli sterrati erano episodi isolati in mezzo a un mare di asfalto, un po' come alla Dakar sudamericana. La cosa era necessaria per poter coprire 7.500 km in 14 tappe, senza neanche una di riposo. L'evento era stato promosso come "rally per viaggiatori" ma per una cosa simile non vanno bene né i fuoristradisti puri, né i viaggiatori contemplativi. Ci vuole proprio un rallyista in stile dakariano, abituato a fare tanto asfalto senza lamentarsi e ad affrontare qualsiasi genere di terreno in fuoristrada mantenendo medie



LA DAKAR D'EUROPA





> GRECIA



> MONTENEGRO



> ALBANIA

QUANDO IL PAESAGGIO TI PARLA E TI DICE: FERMATI!

Sopra: in Grecia le speciali erano molto veloci, ma in Albania (al centro) i piloti sono stati fermati dai lavori in corso!

Lorenzo Piolini

26 anni di Milano, ha sulle spalle un Giro del Mondo in 80 giorni e la Traversata delle Americhe in solitaria. Malgrado la giovane età è un fotoreporter fatto e tinto. È una autentica promessa nell'affollato mondo dei globetrotter.

elevate. Gente con le palle, insomma. C'era grande curiosità verso questo evento, così come tanta gente.

DUE INVIATI IN MISSIONE SPECIALE

Purtroppo, non abbiamo potuto rispondere personalmente alla domanda "cosa si prova", perché due settimane di tempo erano troppe, per un redattore di Motociclismo. Così questo pezzo è stato scritto sia da noi, sia da due nostri inviati scelti apposta dopo avere indetto il contest "2 Report 2 Ride". Ci volevano viaggiatori di lungo corso, che fossero in grado di percorrere oltre 500 km al giorno per due settimane di fila e, allo stesso tempo, riuscissero a raccontare e a fotografare. Per cui i candidati dovevano affrontare prove di scrittura, di fotografia e di guida. Alla fine la scelta s'è rivelata vincente, perché entrambi sono arrivati in fondo. Lorenzo Piolini, 25 anni, ha fatto il giro del Mondo in 80 giorni e la traversata dalla Terra del

Fuoco all'Alaska in un anno mentre Marco Polani, 59 anni, fa sport da una vita, va in moto da sempre e cura molto guida e allenamento. In ogni caso noi ci siamo concessi tre tappe, dalla Croazia alla Francia, tanto per respirare un minimo l'atmosfera e appena tornati, ancora caldissimi, abbiamo pubblicato un primo articolo sulla rivista Motociclismo FUORISTRADA, prima ancora che la gara fosse finita. E quello che abbiamo visto è stato forse distorcendo, rispetto alla globalità della manifestazione. Gli organizzatori ci avevano detto che, a causa della difficoltà di ottenere i permessi, le tappe italiane avrebbero avuto poco fuoristrada; ma quel poco c'è apparso molto tecnico (paludi fangose sul Po e una mulattiera viscida e scassata sulle Alpi Occidentali) e ci ha fatto domandare che senso avesse partecipare con enormi endurance bicilindriche perfette per l'autostrada ma in crisi nel fango. In realtà pare che le altre tappe fossero, nella maggior parte dei casi, scorrevoli. In

effetti abbiamo anche percorso la tappa degli sterrati sloveni e questi erano perfetti per le "muccone".

LA MOTO GIUSTA

L'enduro racing sui 450 cc, come le due Yamaha che hanno ottenuto i primi due posti (gli austriaci Frauwalner, padre e figlio), c'è sembrata un po' eccessiva. Dietro quella vittoria, oltre alla facilità di guida nelle tratte tecniche, c'è un'organizzazione professionale: Helmut, il vincitore, ha già partecipato a cinque Dakar, è espertissimo in questo genere di corse, può permettersi di viaggiare in autostrada a 130 km/h con un 450 da enduro racing senza mandarlo arrostito perché poi, la sera, ha il meccanico che rimette in sesto la moto. Poi c'è la dual sport da 600/700 cc, come la SWM RS650R che abbiamo usato noi o la Honda XR650R del velocissimo Federico Buttò, autoeliminati dalla competizione "altrimenti mi ammazzo" (ha fatto

tutte le tappe ma fuori gara). Questo tipo di moto per noi è l'ideale, perché in autostrada sopravvivi senza problemi e in fuoristrada ti diverti anche nelle paludi del Po. Ci sono poi le "midi", ovvero le bicilindriche sui 200 kg e sui 750/900 cc, come le BMW F 800 GS utilizzate dai nostri inviati e le maxi, tra i 1.000 e i 1.200 cc, comodissime in autostrada, divertenti negli sterrati ma letali quando le cose si fanno difficili, specialmente se magari ti ritrovi solo e devi rialzare la moto col manubrio a valle. Inoltre queste moto sono più comode solo in autostrada: in fuoristrada sono molto faticose e in più impongono di cambiare le gomme più spesso. Va detto che gli organizzatori avevano parlato di un percorso scorrevole e per questo molti hanno puntato sulla maxienduro, ma di fatto non sono mancati i tratti difficili. Siamo curiosi di vedere cosa succederà in futuro: i concorrenti si sposteranno verso monocilindriche dual sport (l'ideale sarebbe la versione

INSIDIE IN SPECIALE: FERMATI DALLE RUSPE

In Montenegro (sopra) il paesaggio era così bello che Piolini ha "dovuto" fermarsi per fotografarlo, anche quando era in speciale.

Marco Polani

È maestro di sci alpino dal 1979, di snowboard dal '98; ha partecipato a diverse gare di Endurance in auto con ottimi piazzamenti... Insomma, di esperienza in maratone e sfide ne ha! Per allenare il suo fisico agli stress si affida ad un personal trainer.

IL KIT DA RALLY

L'EQUIPAGGIAMENTO DEI REPORTER

I traveller selezionati sono stati equipaggiati con abbigliamento e accessori adatti ad affrontare un lungo raid come l'Atene-Gibilterra: il casco indossato è l'**Arai Tour-X 4**, con calotta esterna in SFL, Super Fibra che offre resistenza e leggerezza. Il casco era dotato di interfono **Cardo PackTalk**, che sfrutta l'innovativa tecnologia DMC (Dynamic Meshwork Communication), che consente ai componenti di un gruppo di motociclisti di collegarsi e scollegarsi dalla

conversazione senza compromettere quella altrui. La giacca è il top di gamma **Clover Crossover 3 Airbag**, capo 4 stagioni realizzato in tessuto balistico anti-abrasione **Duratek-7** e **Duratek-5**, 3 strati con membrana "Aquazone Plus". Può essere dotata di dispositivo Airbag esterno omologato CE. Il pantalone è il **Clover GT-PRO-2**, realizzato in **Duratek-7** e **Duratek-4** a 3 strati, 4 pannelli di ventilazione su cosce e ginocchia. Lo stivale è il **Gaerne G. Midland Gore-Tex®**, in pelle pieno fiore con membrana **Gore-Tex®** impermeabile e traspirante, leve in alluminio regolabili-intercambiabili. L'underwear è firmato **Carbon Energized (Moto One)**, realizzato con Polipropilene Dryarn® unito al Carbonio Energizzato®, una fibra che espelle il sudore prodotto durante l'attività fisica.





> SLOVENIA

Adventure della KTM 690, che però non esiste! o sarà la gara ad addolcire il suo percorso per adattarsi meglio alle motone? Speriamo la prima!

NAVIGAZIONE TOSTA

L'uso del Gps era obbligatorio. I concorrenti erano tenuti a passare per dei waypoint piazzati in ordine progressivo, senza traccia, con un tempo imposto e dovendo capire che direzione seguire ai vari bivi. La cosa non era per niente facile e inoltre, stando lì solo per tre tappe e scrivendo il pezzo a caldo, c'è sfuggito un particolare interessante, dal punto di vista tattico. Durante la speciale sul Po, i piloti con le maxienduro hanno avuto tre tipi di problemi legati al fango: 1. il peso eccessivo delle loro moto; 2. lo scarso grip offerto dalle gomme tassellate a mescola dura (non esistono a mescola morbida per le motone); 3. i parafranghi bassi che s'impaccavano, bloccando la ruota. Durante quella speciale eravamo rimasti molto delusi dai nostri due uomini, perché li avevamo visti girare le moto anziché proseguire a oltranza come avevano fatto altri piloti di maxienduro. Ma poi, a freddo, Polani ha spiegato la sua tattica: "Dovevamo

scegliere se fare tutto il percorso, accumulando un ritardo enorme su ogni waypoint, o aggirare i tratti peggiori, venendo penalizzati solo per il salto di waypoint, cosa che ho fatto: ed è stata la mia tappa capolavoro". Beh, volendo essere sadici, allora suggeriremmo di penalizzare maggiormente il salto di waypoint rispetto al ritardo dovuto al percorso tecnico. Comunque, è stata un'esperienza bellissima. Come capacità di guida e resistenza fisica la media dei concorrenti era veramente alta, c'erano anche nomi di grido nel campo dei viaggiatori di lungo corso come Davide Biga e Gianclaudio Aiossa, vecchi dakariani come Renato Zocchi e forti rallyisti come Ottavio Missoni, che correva con una Ducati Multistrada Enduro griffata come un filato di famiglia, o l'inglese Mark Kinnard, vincitore del BMW GS Trophy 2010. Anche Lorenzo e Marco sono stati bravissimi, piazzandosi rispettivamente ottavo e nono. Eccovi, a seguire, i loro racconti, Nazione per Nazione.

GRECIA: SI PRENDONO LE MISURE

POLANI Autostrade, stradone, strade, stradine, stradette, stradicciole, straduncole,

tutte le abbiamo fatte nella nostra "folle" cavalcata da Atene a Gibilterra. Ma come hanno fatto a scovarle? Magari finivano in un'aia e poi giravano appena dietro e da lì si partiva per trenta, quaranta km di sterrato per uscire in un altro paesino sperduto a riprendere una piccola strada di campagna asfaltata, per poi ricominciare dietro un'altra aia. È stato un viaggio monumentale per impegno organizzativo, dimensioni, sforzo fisico e mentale, potrei scrivervi un libro. Abbiamo iniziato ad Atene, anzi Voula, cittadina balneare satellite della capitale greca. Prologo con fettucciatto, partenza nella sabbia della spiaggia, entusiasmo e presa di misure su uomini e mezzi. Poi, il giorno successivo, tappa fino a Kalambaka a tramonto inoltrato: siamo in Tessaglia e le Meteore ci osservano perplesse.

POLINI Il prologo, con il suo inizio in curva sul sabbione profondo, ci fa capire che non si tratterà del viaggietto turistico che molti si aspettavano. La prima speciale consiste in un bellissimo sentiero tra le montagne greche: niente di impegnativo, al di là di una salita pietrosa che mette in crisi qualcuno. Ma una



> ITALIA

EDEN FANGOSO

La speciale sul Po... in un tratto non fangoso. A sinistra, un soldato sloveno blocca la speciale: stanno sparando! Sotto: al porto antico di Genova, il Libro della Pace a Limone Piemonte e Marco Polani e Lorenzo Piolini ritratti in azione e insieme dopo un arrivo di tappa.

cosa è subito evidente: i tempi sono strettissimi! Piloti esperti come Davide Biga mi confessano di aver tirato al massimo e non essere comunque riusciti a rispettare il tempo limite, altro che regolarità! Io, nel mio piccolo, ho passato l'intera SS a familiarizzare con il nuovo mezzo (BMW F 800 GS), mai provato prima e con il quale fatico a trovare il giusto feeling. Mi sono anche fermato a fare due foto e come risultato, a neanche metà della prima tappa, posso già scordarmi le prime posizioni in classifica. La prima tappa si concluderà con quindici ore di moto, un centinaio di chilometri di fuoristrada e l'arrivo in notturna. Da domani si cambia registro.

MACEDONIA: QUANTO È DIFFICILE NAVIGARE?

POLANI Temo i passaggi alle frontiere. E ne faremo fatti tanti, con i poliziotti che sfoderano sguardi da duri e aria sospettosa. In Macedonia un concorrente, preso dal sacro fuoco, parte dimenticando passaporto e libretto della moto in frontiera. Dopo dieci minuti di trattative convinco il poliziotto a lasciarmi tali documenti, dopo avergli assicurato che li consegnerò allo smemorato. Si convince e me li dà: il passaporto

di un altro? Non ci posso credere, parto velocemente prima che ci ripensi.

POLINI Iniziamo con una strada di montagna che costeggia il lago di Ohrid, regalandomi un panorama davvero gratificante. La sezione cronometrata è particolarmente veloce, si corre attraversando prati che sembrano non finire mai. Unica insidia, una decina di canali duri e profondi, che richiedono tutta la concentrazione possibile per non caderci dentro. E io mi concentro così tanto che faccio un errore di navigazione da 30 minuti su una speciale che doveva durare 28 in tutto! Questo sistema di navigazione, con GPS e waypoint da inanellare, mi è completamente nuovo e gestire la concentrazione tra navigazione e cercare di non schiantarmi risulta molto più difficile del previsto.

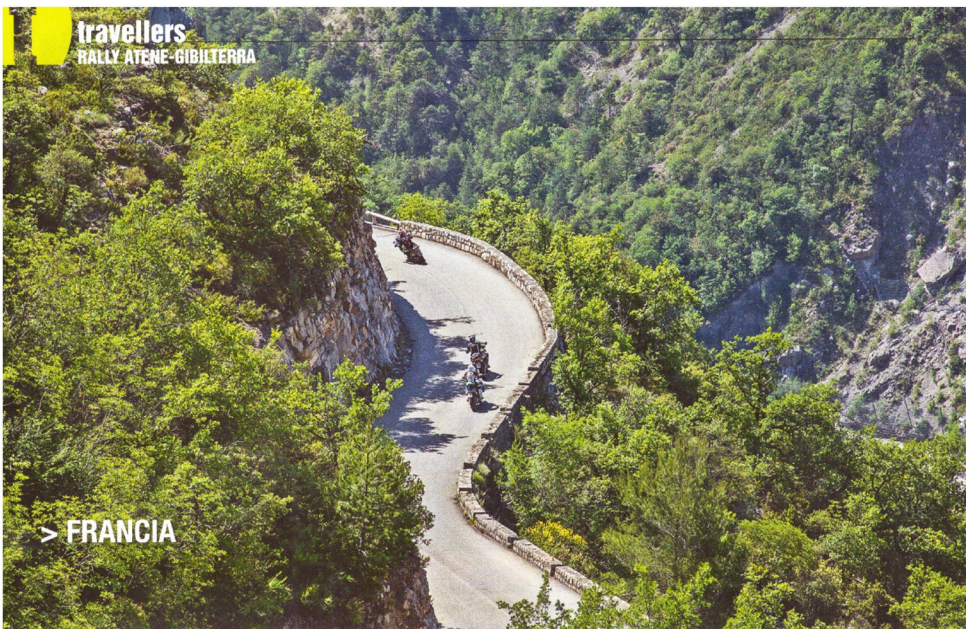
POLANI Il ritmo è sempre lo stesso. Sveglia alle 5.30 del mattino, carico delle tracce sui fidi GPS, partenza e 12 - 14 ore di moto. Questa parte di gara, fino alla Slovenia, offre una natura forte, selvaggia, appena intaccata dalla presenza dell'uomo. Ci tornerò. Così il secondo giorno in Macedonia questa meraviglia mi gioca un brutto scherzo. Prova speciale su un altopiano

meraviglioso, strada appena tracciata con canali velocemente profondi nella terra rossa. Sbaglio strada e mi infilo in queste canaline profonde almeno 30 cm: cercando di uscirne cado quasi da fermo, danneggiando il fianchetto della moto. Fatico come un cane a tirarmi fuori dai quai, mi infilo i pezzi sparsi sotto la giacca e, acciaccato più nel morale che nel fisico, arrivo a fine tappa e Fabio Zanone, il meccanico ufficiale, con abile gioco di fascette e nastro americano, ci mette una pezza. Mi porterò fino a Gibilterra la moto stile Frankenstein e quanto accaduto mi servirà per prenderla un po' più bassa, più servativa: il rischio di rovinare la moto o qualche osso è dietro l'angolo e non deve succedere per rispetto a me stesso, a chi mi sta vicino e a chi ha creduto in me per questa esperienza

ALBANIA: TORNANTI ALPINI E STRADE SUDAMERICANE

POLANI L'ingresso in Albania è simpatico: i due poliziotti parlano italiano (li vorrei fotografare ma è vietato), uno ha vissuto a Torino, la mia città, così parliamo di Porta Nuova, di Via Roma, ecc. Ci sono posti mozzafiato come le Alpi Albanesi dove





> FRANCIA



> SPAGNA

ARIDO E COLTIVATO

Spagna: il deserto del Monegros è stato attraversato sia nella sua zona arida, sia in quella coltivata. Davide Biga naviga, Gianluca Aioessa segue. A sinistra, una bella strada di montagna francese; ma la Francia verrà ricordata per le sue speciali spaccabraccia.

c'è una strada stile Stelvio finanziata dall'Unione Europea che è il paradiso del motociclista. Paesini incantevoli e le strade che li uniscono vengono usate come in Sudamerica, dove tutto transita. Vecchie auto, improbabili furgoni, pick up anteguerra, carretti di ogni sorta, muli, mucche, pecore, umani, bambini, cani, sono lì, sulla strada, via di comunicazione e lento scorrere di vita. **POLANI** La tappa percorsa in Albania è piuttosto scorrevole, i tratti off-road sono veloci e in più ci stiamo abituando a questa particolare navigazione. Anche la confidenza con la moto è nettamente migliorata e, finalmente, riesco a guidare come voglio. Soprattutto in alcuni tratti molto pietrosi rivaluto la forcella, che mi sembrava un po' molle. I tratti di trasferimento consistono in bellissime strade di montagna, che varrebbero un viaggio da quelle parti: è un peccato doverle percorrere senza quasi il tempo di una foto, per via dei tempi tirati.

MONTENEGRO, GLI ALTOPIANI PIÙ BELLI

POLANI Ricorderò sempre la sterrata sperduta negli altopiani, tra praterie verdissime e greggi di pecore. Vorrò sicuramente tornare in questi luoghi per godermene a pieno! **POLANI** Mi incuriosiva il passaggio in Montenegro da quando, nel 2006, vidi il film di 007 Casino Royale con la famosa scena del Casinò, quando James Bond viene avvelenato e l'ancor più famosa carambola dell'Aston Martin DB9 innescata dal tentativo di schivare la fiamma di

toro legata in mezzo alla strada. Non incontro Lei, né James né vedo il Casinò scintillante (anche perché, in realtà, la scena venne girata in Repubblica Ceca, a Karlovy Vary, ndr), ma un gran bel Paese, ricco di boschi, montagne, altopiani, decisamente meglio in arnese rispetto alle nazioni vicine. L'ultima prova speciale poi si svolge in altura, su un altopiano privo di alberi con un'erbetta meravigliosa e fiori alpini a fare da cornice a rocce bianche che si stagliano nel cielo blu. Un momento magico quando il sole comincia a calare, le ombre si allungano e la luce addolcisce ogni contorno.

BOSNIA: LE FERITE DI GUERRA

POLANI La sensazione è quella di entrare in un paese ferito. Alla dogana ti trattano male, cercano ogni scusa per poterti dare una spinta, o prenderti a male parole. Appena varcato il confine i palazzi diventano fatiscenti e lo sguardo delle persone in strada, sommato alle condizioni generali, tradiscono uno stato di malessere. Queste stesse sensazioni le ho riscontrate in altri viaggi, in Paesi che avevano sofferto enormi tragedie e la Bosnia non fa eccezione. **POLANI** In Bosnia Erzegovina scendiamo dalla montagna su Mostar, nome noto per l'assedio dei Croati verso i Bosniaci che provocò il crollo dell'antico ponte ottomano. Provo a immaginare cosa possa essere successo ormai quasi 20 anni fa, quegli uomini che per combattere sono scesi dalle stesse montagne

che io percorro in moto: passando per le strade principali si vedono ancora i segni della battaglia, i buchi dei proiettili nei muri delle case.

CROAZIA, ARRIVA LA PIOGGIA

POLANI La tappa di oggi è particolarmente lunga, dal Montenegro alla Bosnia per finire in Croazia: e il maltempo decide di cominciare a farci compagnia. Le speciali fortunatamente sono scorrevoli e senza tratti troppo tecnici, ma io decido di piantare un bel volo a velocità sostenuta, uscendone con una costola incrinata. In un tour de force come questo, bisogna risparmiarsi il più possibile all'inizio, altrimenti una cavolata come una botta alle costole può compromettere tutta la gara. Peccato doverci sempre sbattere la testa (costola). **POLANI** Ultima prova speciale in Croazia, siamo attardati, ci sono stati temporali, deviazioni, abbiamo perso il ritmo di gara. Così entriamo in una magnifica prova speciale lunga oltre 50 km quando sono ormai le 18.30, un bosco delle fate, la pioggia ne fa risaltare i profumi, legno umido, fungo, resina. Ne esco alle 20, un amico dietro di me si perde, lo aspetto fino alle 22.30, abbiamo ancora 140 km di asfalto, è buio, fa freddo, siamo in moto dalle sette del mattino, arriviamo all'una di notte. Stremati. Non lo dimenticherò.

SLOVENIA, GLI STERRATI INFINITI

POLANI Scatta la modalità di conservazione, mia e del mezzo. Le speciali in Slovenia sono

bellissime, i boschi che attraversiamo sembrano disegnati e, grazie alla pioggia che non smette di accompagnarci, posso seguire le tracce di chi mi precede. La modalità segugio sembra essere una buona tecnica, almeno fino al giorno in cui la navigazione non avrà più segreti! **POLANI** Gradualmente percepisco che stiamo uscendo dalle zone più selvagge, la Slovenia addolcisce i toni rudi dei paesi appena passati, stiamo rientrando nella normalità e non ne sono così contento. Ormai stiamo entrando in Europa, non che non ci fossimo prima ma a me pare proprio che lo sia solo sulla carta.

AUSTRIA, IL LIBRO DELLA PACE

POLANI Le speciali previste in Austria verranno cancellate dall'organizzazione, a causa di tempistiche impossibili, soprattutto visti gli eventi di accoglienza che ci aspettano prima in Austria e poi la sera a Conegliano Veneto. A parte la pioggia costante, la parte asfaltata è piacevole. **POLANI** Arriviamo a Velden in Austria sul lago Worther, posto di villeggiatura dove i concorrenti austriaci hanno organizzato una manifestazione con le autorità per la firma del libro della Pace. Oretta di riposo, un toast (troppa grazia) e poi via verso Conegliano Veneto.

ITALIA, QUEL FANGO CHE CREA IL CAOS

POLANI È il 2 giugno, a Conegliano Veneto ci aspettano, ci sarà la banda musicale, qualche bel calice di Prosecco, una bella

manifestazione. Intanto piove, sto viaggiando con due amici ed io sono l'ultimo, ci perdiamo, il tempo stringe, un'auto gira improvvisamente davanti a me, freno sul bagnato al rallentatore, col paramotore gli bollo la portiera. Rimango in piedi, nessun danno per me, compilo il Cid velocemente e riparto. A Conegliano arrivo ancora in tempo per la manifestazione. **POLANI** In territorio nostrano percorreremo quasi tre tappe: l'arrivo a Conegliano, il giorno seguente fino a Genova e poi le Alpi fino a Limone Piemonte. Come per le ultime, anche queste tappe saranno perennemente sotto la pioggia, la cosa però non disturba più nessuno, ormai iniziamo a vederci come un solo gruppo, non più piloti singoli. Ormai lo scopo è arrivare, tutti. Non importa quanto duri, o quanto difficile sarà, noi ce la faremo. **POLANI** L'Italia dell'Est trascorre con un veloce trasferimento fino alla ormai famosa prova sul fango del Po vicino a Mantova. Faccio i primi waypoint in un fango così scivoloso come non ne ho mai trovato in vita mia, arrivo al punto dove sono tutti bloccati, aiuto a liberare tre moto dalla morsa del fango, risalgo in fretta e finisco la prova in autonomia, è la mia prova-capolavoro, mi consente di arrivare a Genova 5° assoluto e 3° di classe. **POLANI** Visti i quattro giorni di pioggia battente la zona è completamente allagata e, infatti, miete le sue vittime. La classifica viene ribaltata, Ottavio Missoni (primo fino a quel momento) fonde la frizione della sua Multistrada ed io passo 20

minuti a togliere fango per sbloccare la mia ruota anteriore. Chiuderò la prova (prevista in circa 30 minuti), dopo un'ora e mezza, saltando un waypoint. Indice della difficoltà è il fatto che il mio tempo è risultato di tutto rispetto! Si è già detto molto su questa speciale, ma trovo davvero strano buttare bicilindrici completamente originali in questo carnaio di fango e sabbia, con le ruote lisce, visti i precedenti km autostradali. **POLANI** Grande festa a Genova all'Acquario, tanti amici a salutarmi, mi fa piacere, manca solo mia moglie che sta percorrendo il Camino de Santiago. Il giorno seguente breve tappa fino a Limone Piemonte, flagellata dal maltempo. Nebbia, pioggia, freddo, tutto ciò ha il suo fascino, non mi dispiace per nulla, sono bene equipaggiato, il giorno duro mi diverte. Posti conosciuti, bella cerimonia in Comune ed il giorno seguente via verso Avignone. **POLANI** Questa tappa è più corta delle altre, perché sarebbe il giorno di "pausa". Ma il passaggio finale su pietraia bagnata (da Casterino a Baisse de Peyrafrique) dà del filo da torcere ad alcuni, ma è apprezzato da tutti. È proprio il tipo di "passaggio tecnico" che mi piace tanto e che mi piacerebbe vedere di più in questa gara.

FRANCIA, LA FATICA VERA

POLANI Una delle tappe più lunghe e anche una delle più stancanti e spaccossa. Visti i trasferimenti infiniti, mantenere la concentrazione al momento dell'off è sempre

> PORTOGALLO



DAI CHE MANCA POCO!
Dalla Spagna si è entrati in Portogallo per una tappa, per poi rientrare in Spagna e puntare alla Sierra Nevada e a Gibilterra.

TOP TEN ASSOLUTA

1. Helmut Frauwallner (AUT) Yamaha WR450F	1h39'57"
2. André Frauwallner (AUT) Yamaha WR450F	2h10'21"
3. Marco Delmastro (ITA) Yamaha XTZ1200 ST	3h12'26"
4. Ottavio Missoni (ITA) Ducati Multistrada Enduro	4h22'41"
5. Hochenegger/Hass (AUT) Can Am 1000	4h55'18"
6. Mark Kinnard (GBR) KTM 1190R Adv	4h55'18"
7. Roberto De Pascalis (ITA) BMW R 1200 GS Adv	6h07'55"
8. Lorenzo Piolini (ITA) BMW F 800 GS	6h20'54"
9. Marco Polani (ITA) BMW F 800 GS Adv	8h54'27"
10. Bruno Fisi (ITA) KTM 1190R Adv	9h03'06"

più difficile. Oggi inoltre le speciali sono tante e lunghe. È un continuo concentrarsi, navigare bene, guidare bene, poi spegni il cronometro, parte il trasferimento e la sfida diventa: non addormentarti! Sei in questa strana sensazione di rilassamento e poi finisce la traccia; inchiodi per non superare il primo waypoint, imposti il GPS e via, sei di nuovo in speciale... Concentrati, non fare cazzate, occhio al tempo... Verso sera il dolore alle costole è diventato un vero problema. La penultima speciale è insidiosa: difficilissima la navigazione, fondo viscido di foglie bagnate, misto a pietraie quasi verticali che si inerpicano dritte sulla montagna. Finisco la speciale con

la faccia di chi non sa come arrivare a sera e i miei compagni di avventura, fermi a riposare, mi accolgono con la migliore notizia possibile: ancora una volta l'organizzazione si è resa conto dell'impossibilità oggettiva di percorrere la tappa in orari umani e l'ultima speciale è stata annullata. Bene, mancano solo duecento chilometri di trasferimento e finalmente si dorme! **POLANI** Questo stupendo giro sulle Alpi Marittime francesi è noto come Circuit del Decouverte de l'Authion; e poi si entra nelle Gorges du Verdon, per finire ad Avignone. Centinaia di km entro e fuoristrada, grandi spazi, cieli tersi, in grazia di Dio. Unico neo, la cena:

avotata da tutti come la peggiore in assoluto.

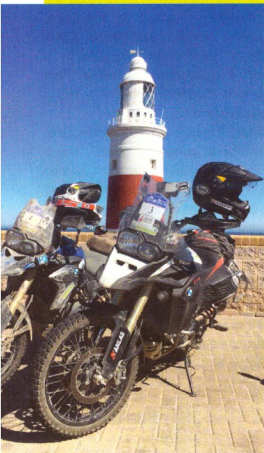
ANDORRA: QUANTI NEGOZI DI MOTO!

POLANI Tappa pirenaica nuovamente molto bella ed impegnativa, attraverso il Massif de la Pedraforta. Che dire di Andorra, non ci sono mai stato, un posto strano, una Montecarlo "de noantri", in montagna. Non mi dispiace e poi... ha un sacco di negozi di moto. **POLINI** La tappa si svolge principalmente in Francia, su terreni sempre diversi. Panorami mozzafiato e, finalmente, un orario di arrivo a La Veilla assolutamente accettabile: 18.30. Oggi le tempistiche sono talmente favorevoli che io e il socio Marco Delmastro non solo riusciamo a sbaffarci un hamburger al McDonald's locale, ma decideremo addirittura di farci una bella dormita in albergo. Nulla da togliere alla tenda ma, nel contesto, una notte in un letto ci farà riprendere entrambi, soprattutto pensando alle mie costole.

SPAGNA. LE MERAVIGLIE DEL MONEGROS

POLANI Tappa successiva tutta spagnola da Andorra a Saragozza e speciali lunghissime nel deserto del Monegros da 85 e 95 km. Entro nella prima in solitaria e mi perdo nella ragnatela di strade bianche. Quando credevo di aver imparato a navigare col GPS vengo immediatamente ridimensionato. Botta all'orgoglio, scoprirò poi di non essere stato il solo a pascolare, magra consolazione... **POLINI** Il rally si fa ancora più rally. Era dal primo giorno che aspettavo il Monegros e, sicuramente, è all'altezza delle aspettative. Qui succede di tutto. Forature a parte, quasi tutti i piloti si perdono almeno un paio di volte, vista la presenza di centinaia di tracce, tutte possibilmente giuste e la miriade di waypoint. Tutto questo, sommato al caldo desertico e alle velocità molto elevate (160

BMW F 800 GS E F 800 GS ADVENTURE
FORCELLA MORBIDA, AFFIDABILITÀ TOTALE



Piolini usava la versione base e Polani la Adventure, ma i loro giudizi sono unanimi (e sono compatibili con quelli delle nostre comparative): all'inizio non si trovavano, avrebbero preferito un manubrio più alto e sospensioni più dure, specie la forcella; ma poi hanno apprezzato la trazione offerta dal motore "elettrico", che a Polani non dà tanto gusto, ma di cui riconosce l'efficacia. Piolini ha apprezzato la morbidezza della forcella nei tratti più pietrosi, ma entrambi l'hanno trovata pericolosa negli sterrati veloci, quando comparivano buche improvvise, per via dei suoi violenti fondocorsa. La qualità più grossa, però, è l'affidabilità. Nonostante alcuni particolari grezzi come le leve a pedale, le moto hanno retto per tutti i 7.500 km, richiedendo solo il cambio delle gomme e delle pastiglie. Si trattava di moto assolutamente di serie. Per Piolini questo fatto è ancora più notevole se si considera che molte speciali erano impegnative.

km/h), gioca brutti scherzi a numerosi piloti. Un altro aspetto da considerare è ancora una volta quello mentale: quando il terreno di gara è un deserto vero e ti ritrovi da solo e disorientato, è molto facile fare errori stupidi. Io, come altri motoviaggiatori, riesco a cavarmela piuttosto bene, non tanto per le doti di navigazione, ma principalmente per l'abitudine (e amore) per il deserto e l'ormai consolidata abitudine a riconoscere tracce attendibili: quelle stesse tracce che mi conducevano a persone, acqua e tutto il resto quando vagavo per l'Asia, o per le Americhe. "Sembra di essere alla Dakar!" confessa eccitato il fotografo Francesco Pelosio al termine della giornata. Non potrei essere più d'accordo, che figata! La tappa seguente continua per il Monegros Verde, ovvero una parte di deserto strappata alla polvere e coltivata. Speciali sempre veloci e scorrevoli, questa volta conornate da coltivazioni di fiori e coloratissimi manti erbosi.

PORTOGALLO, LE DISCESE ARDITE

POLINI Del Portogallo purtroppo posso raccontare poco, a parte le belle stradine campagnole. A pochissimi chilometri dall'inizio della speciale portoghese mi ritrovo a dover fronteggiare l'emergenza dell'amico Davide Biga che, cadendo pochi metri davanti a me, si è rotto polso, clavicola e probabilmente anche la spalla. L'assistenza purtroppo non è all'altezza della situazione (le ambulanze non coprono tutte le tappe e questo è gravissimo, ndr) tanto è vero che ad occuparci del povero Davide siamo io, Gian Claudio Aiossa (altro concorrente) ed il team austriaco su ATV. Io scorto Davide al pronto soccorso più vicino, perdendo circa tre ore e dovendo così rinunciare alle speciali della giornata. Fortunatamente Davide non ha

riportato danni più gravi e tornerà presto in sella, l'organizzazione inoltre ha riconosciuto l'errore in questa situazione e ha promesso di cambiare le cose per l'anno prossimo. **POLANI** Ho ringraziato il Portogallo di esistere solo al pensiero di guadagnare un'ora di sonno grazie al fuso. Poi le prove, soprattutto quella in altura sulle piste tagliafuoco, mi conquistano. Si corre sul crinale di queste montagne in un saliscendi tipo ottovolante e, parafrasando Lucio Battisti, passiamo dalle discese ardite alle risalite continuamente così, ad un certo punto, pur rendendomi conto di aver sbagliato a seguire la traccia per il way point successivo, non ho cuore di chiudere il gas e vado comunque avanti per un bel pezzo, cantando appunto Battisti a squarciagola sotto il casco. Sfiliamo via dal Portogallo fino all'arrivo a Granada senza grossi contraccolpi e, dopo un'escursione di gruppo sulla Sierra Nevada, posto nuovamente incantevole, giungiamo infine a Gibralta.

GIBILTERRA, È FINITA: CHE PECCATO...

POLINI L'ultima tappa di questo folle viaggio viene annullata dopo un'accesa discussione tra piloti e organizzazione, principalmente scatenata dal mio ricorso, in quanto penalizzato a livello di classifica per aver soccorso Biga: la polemica esplose definitivamente in seguito alle critiche di numerosi altri piloti, soprattutto sul tema sicurezza. Pace fatta: per l'ennesima volta viene redatta una nuova classifica e viene deciso all'unanimità di percorrere la tappa finale in carovana, senza cronometri accessi, proprio in segno di unione e di "pacifismo" tra tutti noi che, insieme, abbiamo voluto affrontare questa grande avventura e che insieme abbiamo deciso di portarla a termine. Enfatizzando il vero spirito di questa competizione e i

rapporti umani che ne sono stati protagonisti indiscussi, ma soprattutto quella grande famiglia che sono i moto viaggiatori che, anche in versione "racing", hanno saputo far notare i valori in cui credono e che li hanno spinti a portare a termine anche questa impresa. **POLANI** Euforia, premiazione, grandi pacche sulle spalle, ma non sono contento, o meglio lo sono per essere arrivato, ma so che l'esperienza è finita. Ed è stata un'esperienza piena, profonda, che mi ha messo alla prova e che mi stavo proprio godendo. Tutte quelle ore in moto ti sganciano dal tuo mondo, il pensiero vaga nei grandi spazi della mente, è un tempo tutto e completamente tuo, intimo, passano innanzi a te immagini continue, scene di vita, odori, profumi, mi sono lasciato condurre dal lungo filo di quei pensieri e ne ho tratto giovamento. Il corpo si adegua allo sforzo ed entra in una sorta di automatismo. Sei vigile ed attento ma lontano col pensiero. Così non senti fatica e sei rilassato. Anche lo stress da gara ha avuto una parte importante, tutto girava lì intorno, lo sforzo era fare la tappa ma farla bene, nei tempi. E la sera tutti a guardare le classifiche. Non è stato solo un viaggio, è stata una gara. E questo agglunge molto pepe. Cerchi di migliorarti, non avevo esperienza di navigazione, ora mi sento di aver capito che fare e come fare. Ho pensato a come chiamare questo che è un viaggio ma è anche una gara. Potrei dire che la formula è di viaggio agonistico. La gara è di regolarità nelle prove speciali, è con te stesso nello sforzo, è con gli altri concorrenti nell'intraprendere un'impresa simile. Senza voler esagerare o comparare, capisco perché chi ha fatto la Dakar si senta Dakariano e possa condividere l'emozione solo con altri come lui. ☺

> GIBILTERRA



SONO DIVENTATI AMICI
Gli organizzatori parlavano di 70 iscritti, ma alla fine erano solo 30. E i 19 arrivati al traguardo hanno formato un bel gruppo.