

OTTOBRE 2015  
ANNO 13  
€ 3,90  
in Italia - mensile  
DISPONIBILE SU  
Google play  
Disponibile su  
App Store

MOTOCICLISMO

# FUORI STRADA

**Il Boss canta**  
Giuseppe Luongo (MX)

**Sport**  
Transanatolia Rally  
Cross Country

Mondiale MXGP

# Romain Febvre

"NON CHIAMATEMI DIVO"

**EstaTest 2016**

Honda CRF-R  
Husqvarna MX/EN  
Kawasaki KX450F  
Yamaha YZ-F

**Grandangolo**

Zuk Marathon  
Birbes e la Guzzi



FUORISTRADA 10 2015

**SPORT: che caos la Sei Giorni in Slovacchia!**

TRANSANATOLIA RALLY

# SFIDA ALLA DAKAR

UNO DEI RALLY PIÙ AFFASCINANTI DELL'INTERO PANO-  
RAMA MONDIALE SI EVOLVE DECISAMENTE, TRASFOR-  
MANDOSI DA AVVENTURA COMPETITIVA IN UNA GARA  
STILE DAKAR, CON L'OBIETTIVO FUTURO DI FARE CON-  
CORRENZA PROPRIO A QUEST'ULTIMA

di **Francesco Catanese**, foto **ApPhotosport**



# F

Finalmente ce l'ha fatta. Alla sesta edizione Burak Buyukpınar, patron della TSO (TransAnatolia Sport Organization) è riuscito a richiamare piloti di livello mondiale nel suo favoloso rally che quest'anno ha contato al via 54 equipaggi, tra cui 34 moto provenienti da 8 nazioni diverse. E tutti i piloti sono stati entusiasti della corsa anche per motivi che vanno al di là dei magnifici paesaggi attraversati e della squisita cordialità del popolo turco. Il TransAnatolia è infatti uno dei banchi di prova migliori in vista della Dakar, perché le piste ricordano tantissimo quelle argentine e la navigazione la fa assolutamente da padrona.

SETTE TAPPE e 3.000 km, con partenza ed arrivo ad Ankara, hanno impegnato i concorrenti di questa edizione che, rispetto alle altre, si è spostata decisamente ad est fino ad Erzurum, nota stazione sciistica. Al via, come detto, alcuni tra i migliori piloti della specialità rally raid, gente che sta tranquillamente nei 10 della Dakar, per intenderci. Helder Rodrigues, 36 anni, portoghese, dopo alcuni anni in Honda HRC è tornato in Yamaha ed ha corso con un 450 molto simile a quello che porterà alla Dakar 2016: *"Esteticamente la moto sarà diversa e stiamo lavorando sui serbatoi, che avranno una conformazione molto simile alla Honda, ma devo dire che la moto è completamente diversa da quella che ha corso l'ultima Dakar e soprattutto il motore è davvero una bomba"*. Alessandro Botturi non ha bisogno di presentazioni: 40 anni, bresciano, è da anni il nostro pilota di punta nei rally dove non ha ancora raccolto quello che il suo potenziale può offrire, ma è dotato di una costanza e volontà fuori dal comune e non vede l'ora di riscattarsi dopo 3 edizioni sfortunate alla Dakar: *"Al TransAnatolia non porto in gara una moto come quella di Helder che sta finendo di sviluppare, ma la ex moto di Cyril Despres che è sicuramente migliore di quella che Yamaha mi affidò nella scorsa Dakar. Certo, in questa gara è molto meglio correre con una enduro con serbatoio maggiorato, ma siamo qui anche per testare soluzioni in vista della Dakar. All'Oilibia Marocco correrò con la moto di Helder, mentre lui correrà con la versione definitiva che avrò anche io per la Dakar"*. Gerard Farres, 36 anni,

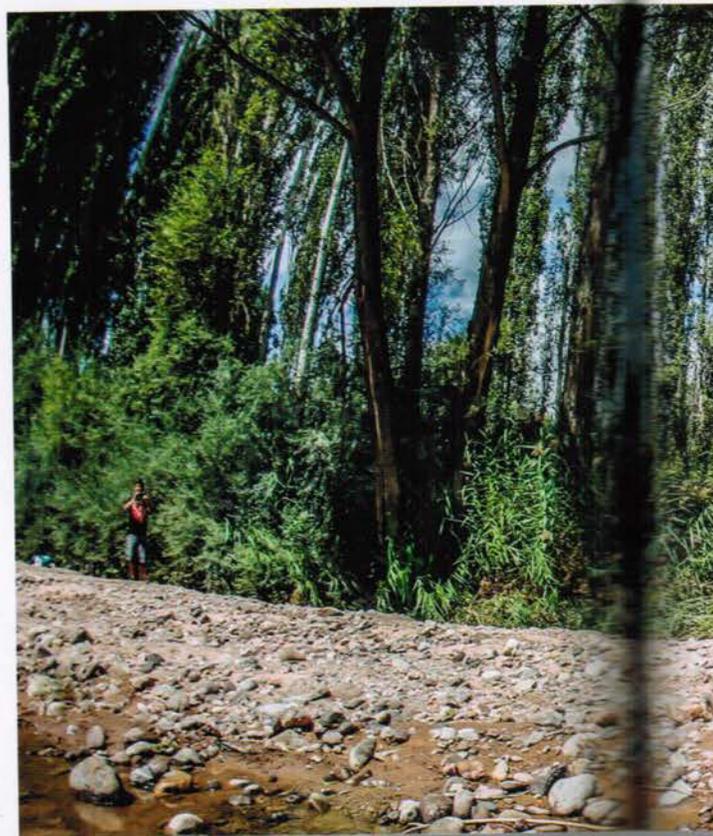
In apertura l'autore del pezzo, Francesco Catanese, mentre attraversa un lago salato con la Honda Africa Twin rielaborata da Africa Queens. Con quel bestione s'è piazzato al 17° posto assoluto, preceduto da ben quindici 450 cc e una 400 cc. Insomma, ha vinto la classe

Over 450, che ha visto arrivare al traguardo oltre 7 moto, tra cui la Yamaha TT600 di Alessandro Madonna.

Col numero 8 vediamo Gerard Farres Guell, che ha vinto la gara anche perché favorito dall'utilizzo di una moto da enduro al posto di quella da rally. Invece Helder Rodrigues (1) e Alessandro Botturi (6) hanno corso con le Yamaha da Dakar (2016 quella di Rodrigues, 2014 quella di Botturi) perché questa gara è un terreno ideale per preparare il rally sudamericano.

spagnolo, è uno dei piloti più gentili e umili che conosca: tranquillissimo in abiti civili, si trasforma in un missile quando sale su una moto, con una guida elegantissima. Quest'anno ha vinto la sua quinta Baja Aragon e, dopo qualche anno tormentato in Gas Gas, è entrato a far parte del nuovo team Himoinsa di Rosa Romero (la moglie di Nani Roma), lo stesso dove debutterà nei rally un certo Ivan Cervantes. *"Non sono venuto con la KTM Rally 450 perché verrà consegnata in questi giorni, per cui corro con una EXC 450 da enduro"*. Olivier Pain, 34 anni, francese, ha appena lasciato Yamaha dopo avere corso una vita con lei (probabilmente complice il disastro organizzativo della scorsa Dakar, dove Yamaha France diede moto inguidabili ai piloti) ed ha scelto di correre con un proprio team (Nomade) con moto KTM Rally 450: il suo obiettivo è quello di testare moto e componenti per migliorare il terzo posto alla Dakar 2014.

AL VIA ANCHE LAIA SANZ, 29 anni, spagnola che, con i suoi 13 titoli iridati nel trial e i suoi incredibili piazzamenti nelle ultime Dakar, è temuta anche dai big, che hanno il terrore di vedersela arrivare dietro in speciale. Scortata (anzi, più giusto dire vigiliata) dal gelosissimo compagno portoghese Pedro Bianchi Prata, in gara con una Honda CRF 450 kizzata per i rally, la campionessa ha l'obiettivo di migliorare la sua guida nei rally tecnici e navigati tipo Sardegna Rally Race: *"Sono qui per imparare - ammette con sconcertante umiltà - ma non mi tiro certo indietro. Su questi terreni è preferibile una enduro, ma voglio prendere confidenza con la nuova KTM Rally 450"*. La sua recente uscita dal team Honda HRC ha lasciato tutti un po' sorpresi







e le versioni che circolano riguardo ai motivi sono due: c'è chi dice che la sua fama stesse oscurando la primadonna Joan Barreda e c'è chi dice che a Honda HRC non sia piaciuto il suo comportamento durante la discussa tappa boliviana sul Salar de Uyuni alla Dakar 2015, dove Goncalves si fermò a trainare Barreda con la moto in panne per le incrostazioni di sale, mentre lei sfrecciò senza fermarsi arrivando quinta assoluta di tappa, miglior risultato per una donna dopo il terzo posto di Veronique Anquetil nel 1984. E infine il nostro Paolo Ceci, da diversi anni il più affidabile dakariano tra i piloti italiani con quattro Dakar all'attivo, tutte portate a termine nei top 20: *"Due anni fa ho vinto la gara, ma quest'anno il parterre è impressionante e sarà dura ripetersi! Cercherò comunque di spingere al massimo sperando che la gara sia fortemente navigata"*. E accidenti se lo è stata! Posso tranquillamente affermare che questo sia uno dei pochi rally non africani in cui si navighi tantissimo a CAP, cioè con la bussola. La sera gli organizzatori caricano una sessantina di way-point su un GPS tipo Garmin che è assolutamente indispensabile montare sulla moto, perché in una miriade di situazioni si trova la strada soltanto seguendo la freccia indicata sul display che porta da un way point all'altro. Ma attenzione, è obbligatorio seguire il raod book, non solo la freccia indicata perché, in caso di taglio, l'organizzazione penalizza il pilota, visto che durante la notte vengono analizzate le tracce. C'è anche il limite dei 30 km/h nei villaggi e sono state tantissime le penalità inflitte ai piloti obbligati a seguire millimetricamente il road book tracciato da Giulio Fantoni che, dopo l'esperienza come Map-Man in Toyota alla Dakar 2015, sta allargando il suo raggio d'azione rispetto ai motorally italiani.

**Due scorci del paesaggio della Turchia del nord: in alto l'italiano Vladimiro Brezzi (24), ventiduesimo classificato e Marco Ambrosi (32), venticinquesimo.**

bivacco in tenda o all'Hotel. Il tutto in puro stile Dakar e non è un caso se, l'anno scorso, Burak Buyukpinar era presente come visitatore alla gara sud americana, perché la sua intenzione è quella di portare il TransAnatolia a livello di una Dakar sia come durata che come tipologia di percorsi, con un

itinerario in linea che potrebbe partire da Ankara e arrivare in Azerbaijan passando per la Georgia, dove tra l'altro ci sono le dune, un ingrediente che renderebbe completo un rally già magnifico.

**GLÀ DALLA PRIMA TAPPA**, che da Ankara ha portato nella splendida Cappadocia, Gerard Farres ha impresso un ritmo altissimo alla corsa, merito anche della sua leggera moto con coperture Baja più efficaci dei classici Michelin Desert montati dai suoi avversari. Da lì in poi ha sbagliato pochissimo e ha amministrato il vantaggio fino alla fine della gara che ha vinto con relativa facilità grazie anche agli errori dei suoi avversari tra cui Botturi che, con 14 minuti di penalità (10 per eccesso di velocità, 4 per un anticipo a un CO) è stato estromesso dalla possibilità di bissare il successo dell'anno scorso. Terzo posto assoluto, comunque, per il gladiatore di Lumezzane (BS) che dimostra sempre di essere sempre lì tra i primi. Secondo assoluto s'è piazzato Helder Rodrigues, che ha stupito tutti perché

spingeva la sua Yamaha a oltre 180 km/h. Quarto assoluto il nostro Paolo Ceci, che ribadisce le sue caratteristiche di resistenza, velocità e consistenza. Paolo è il gregario perfetto per qualsiasi pilota ma, se occorre, sa anche spingersi oltre e i soli 2 minuti di distacco da Botturi in 3.000 km di gara lo dimostrano. Quinto Olivier Pain con la nuova KTM Rally 450, moto un po' ingombrante nei tanti sentieri tecnici e navigati della gara, mentre

al sesto posto c'è la fanciulla più veloce del mondo, l'impressionante Laia Sanz che ha sofferto un po' la navigazione stile motorally italiano della corsa. Cattivissima nella guida (vederla partire per una speciale lascia a bocca aperta), nasconde invece un cuore d'oro. Nel bivacco della quarta tappa si aggirava una cagnolina, lei l'ha presa, le ha dato da mangiare e l'ha adottata. Come l'ha chiamata? Anatolia, naturalmente!

E gli altri italiani? Al via due tra i nostri più promettenti rallysti: Vanni Cominotto, sulla Husqvarna 450 del CF Racing di Fabrizio Carcano, è giunto settimo assoluto (con un terzo di tappa) e sta prendendo sempre più le misure con la navigazione perché, come velocità e tecnica, ha ben poco da imparare. Poi Mirko Pavan con la Beta 450 del team NSM di Mirco Miotto (per l'occasione chiudi pista, mentre l'apripista l'ha fatto quella manetta di Romano Caviglia che, con le sue pietre colorate fucsia posizionate nei punti critici ha contribuito a far arrivare al traguardo il 98% dei partenti). Il ragazzo è giunto 9° assoluto ed ha un solo obiettivo: fare il prima possibile la Dakar.

Al di là della pura competizione, la cosa più bella di questo rally è l'atmosfera di cordialità e

## LA CLASSIFICA

1	Gerard Farres (KTM) SPA	17h00'38"
2	Helder Rodrigues (Yamaha) POR	a 18'14"
3	Alessandro Botturi (Yamaha) ITA	a 30'38"
4	Paolo Ceci (KTM) ITA	a 35'00"
5	Olivier Pain (KTM) FRA	a 48'54"
6	Laia Sanz (KTM) SPA	a 53'00"
7	Vanni Cominotto (Husqvarna) ITA	a 1h14'31"
8	Pedro Bianchi Prata (Honda) POR	a 1h45'41"
9	Mirko Pavan (Beta) ITA	a 2h01'48"
10	Loic Minauder (KTM) FRA	a 2h35'41"

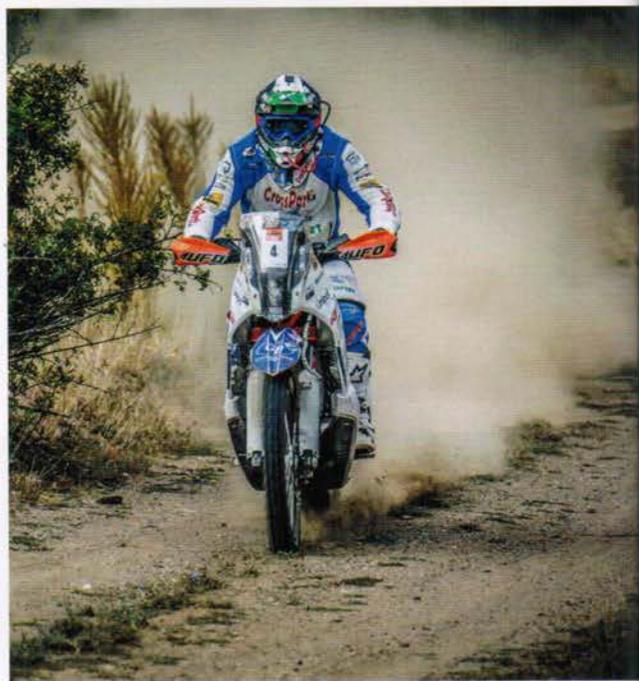
FUORI GARA

## Transanatolia Rally

serenità che si respira costantemente soprattutto al bivacco, quest'anno davvero perfetto. Una cucina ricca e abbondante, diverse bevande fresche sempre a disposizione ma, soprattutto, bagni pulitissimi con acqua calda nelle docce (non come alla Dakar dove i bagni sono un incubo e l'acqua delle docce è sempre gelata!). Poi i percorsi, perché chiunque è stato rapito dal sentiero scavato nella roccia che costeggia l'Eufrate o dagli immensi altipiani di erba e roccia da affrontare completamente fuoripista. Già, il fuoripista, una costante di questo rally in cui si sprigiona l'essenza della disciplina. Come nella splendida terza tappa, dove ci siamo trovati a decine a vagare in fuoripista tra scenari da film alla ricerca della strada giusta. Perché in questo caso seguire la freccia può non bastare se di fronte ti trovi una montagna rocciosa, occorre scegliere se scalare la montagna in linea d'aria con tutti i rischi che la cosa comporta o aggirarla lateralmente allungando il percorso. Ma è proprio questa libertà di pensiero che ti fa amare il TransAnatolia, che il prossimo anno riserva una grossa novità. Per venire incontro all'esigenza dei big di allenarsi nella navigazione stile Dakar, ci sarà uno strumento simile a quello ERTF-TDCOM in cui la freccia del waypoint si aprirà solo a una determinata distanza dallo stesso, rendendo la navigazione assolutamente determinante. Tutti i team presenti hanno già confermato la propria partecipazione per il 2016 il che, complice il feedback positivo dei piloti, fa presagire una edizione da tutto esaurito. Io non mancherò di sicuro e voi? **F**



Francesco Catanese, sopra, posa con la fidanzata Laia e la cagnolina che hanno acquistato insieme in un negozio di Ankara. Scherziamo: la cagnolina era randagia ed è stata adottata dalla Sanz e Catanese non è fidanzato con lei, perché è già impegnato con le signorine qui sotto. A destra, l'affidabilissimo Paolo Ceci, quest'anno tirato giù dal podio da tre dakariani assai tosti.



# La nostra, mostruosa, moto

## L'erede dell'Africa Queens Rally Forte 840

Nell'attesa di sapere se la nuova Honda Africa Twin CRF1000L saprà sostituire degnamente il vecchio modello, abbiamo reso un ultimo omaggio ad una delle moto più riuscite della storia, portandone in gara il top delle preparazioni di Stephan Jaspers di Africa Queens noto, anni fa, per la Rally Forte 840, di cui questa Legend Rally 890 è l'erede. Si tratta di una RD07 con forcella WP da 280 mm di escursione e superficie steli trattata con il titanio, piastra Africa Queen ricavata dal pieno, disco freno Braking da 320 mm con pinza Brembo, monoammortizzatore Öhlins per 280 mm di escursione della ruota posteriore, motore portato a 890 cc (per 85 CV a 7.500 giri/min e 9,59 kgm a 5.900 giri/min) con diversi alberi a camme, 4 serbatoi in carbonio/kevlar per complessivi 55 l, cerchi Excel 21-18", parti in fibra di carbonio ovunque, 189 kg dichiarati. Alta e larga (soprattutto di manubrio), non dà comunque la

sensazione di avere due serbatoi da 22 litri ciascuno tra le gambe, ma ti senti comunque il Re della strada. Spingi il pulsante di avviamento e, dallo scarico in acciaio inox, arriva un ruggito che, sulle prime, intimorisce. Ma basta fare qualche metro e subito ritrovi la magia di un telaio Africa Twin che perdona qualsiasi errore di guida dandoti sempre un preavviso. Nessuna reazione anomala, nessuna incertezza davanti agli ostacoli. Rispetto all'Africa originale questa moto è decisamente più alta e, di conseguenza, anche il baricentro lo è. Questo comporta una minore agilità nello stretto (che è il bello della RD07 originale), compensata dal fatto di avere una luce a terra enorme che impedisce di "toccare sotto" (che è il limite della RD07). Nei percorsi veloci c'è una grande padronanza, mentre i percorsi tecnici è preferibile affrontarli in piedi sulle pedane, sfruttando il grande equilibrio ciclistico. Il motore da 900 cc colpisce più per la coppia

che per la potenza e l'allungo, tanto che conviene cambiare subito piuttosto che insistere. Il gas rapido amplifica la sensazione di "schiena" della moto che, sulle prime, può mettere in imbarazzo. Invece è proprio a gas aperto che va guidata la moto, intraversandola prima e dopo le curve ma cercando di tenerla verticale, perché l'altezza e gli ingombri ostacolano una guida aggressiva da "manubrio a terra". La frenata è sempre sicura, modulabile ed efficace, anche per via del grandissimo freno motore. Abbiamo beneficiato della efficientissima assistenza di Evasioni di Fiorenzo Lo Giusto e del suo meccanico Michele Zamattia: è grazie anche a loro se abbiamo vinto la categoria Over 450 cc. Prezzo? 36.000 euro (IVA compresa) per portarsi a casa la Regina delle Regine non sono certo pochi, ma parliamo della preparazione più esclusiva riservata a questo intramontabile modello.



n

10"

16  
F-R  
/EN  
50F  
Z-F

lo  
non  
lizzi

10  
5

!