

Motocross

ENDURO • RALLY • TRIAL

DICEMBRE 1992
ANNO XXII - L. 10.000

12

NUMERO SPECIALE
CON ANNUARIO

TEST:
YAMAHA "MONDIALE"
GAMMA KTM 2T-HONDA CRE
LE BETA TRIAL

SUPER FAST CROSS
A MILANO

ASSOLUTI PER
ROSSI E BARTOLINI

TRIAL INDOOR
SULL'ASSE MI-TO

OMAGGIO
9
ADESIVI



PICCO E GILERA AL FARAONI

RALLY DEI FARAONI

GILERA 1^a ASSOLUTA

GILERA RINGRAZIA



MICHELIN



ED INOLTRE
DOMINO
PROGRIP
TRIOM



GILERA
E' UN MARCHIO
DEL GRUPPO



I CONCESSIONARI GILERA FESTEGGIANO CON VOI LA GRANDE VITTORIA
CONDIZIONI SPECIALI SU TUTTA LA GAMMA 600



SÌ È CONCLUSA
CON UN
SUCCESSO
TUTTO ITALIANO
LA ESALTANTE E
DRAMMATICA
UNDICESIMA
EDIZIONE DEL
RALLY DEI
FARAONI. LA
TERRIBILE
CADUTA DI
DE PETRI NEL
FINALE HA
APERTO LA
STRADA AL
COMUNQUE
MERITATO
RITORNO ALLA
VITTORIA DEL
VICENTINO,
CHE HA
PRECEDUTO LA
CAGIVA DI
LAPORTE E LA
YAMAHA YZ 490
DI MEONI

Testi e foto di
PIERO BATINI

CON PICCO E GILERA



La Sfinge, che vedete nella suggestiva immagine di sfondo, ha dato la sua risposta alle domande dopo dieci giorni di una gara entusiasmante e rischiosa: trionfo per Franco Picco e Gilera, dramma per Ciro De Petri, dominatore indiscusso con la Yamaha fino al momento del grave incidente che, ancora mentre scriviamo, lo costringe in ospedale. Nelle foto vedete appunto Franco Picco, il D.S. Gianni Perini e tutto lo staff di assistenza, in posa con la Gilera RC 750 R con cui è stato conquistato il prestigioso successo e lo stesso Picco fra Danny Laporte (a sin.) e Fabrizio Meoni nel simbolico podio all'ombra delle piramidi.



“Il deserto è il luogo delle libere vie, e quando il vento e la sabbia ne cancellano le tracce, è l'istinto a riscoprirle per affidarle all'esperienza. Se ti perdi sotto il sole, non lasciarti bruciare dalla paura ma fermati e ritrova te stesso al bivacco”.

Oggi, nel deserto, ci si muove seguendo una direzione, per raggiungere mete lontane che emergono dalla sabbia e dalla fantasia. Non per necessità, come le carovane del sale che attraversavano oceani di dune per ragione di vita, ma per puro piacere, che è il “sale” sulla mente ed insaporisce l'esistenza. E' il gusto di immergersi in una natura che manifesta semplicemente quella grandezza che crediamo racchiusa in noi.

Con la velocità e lo spirito della competizione il deserto è diventato il teatro naturale di quelle stupende corse motoristiche che sono i grandi raid africani. Reminiscenze

il tricolore sventola sulle piramidi

di lente corse per la sopravvivenza, queste maratone ne sono la sintesi in chiave moderna. Ed ogni appuntamento, oggi turbato da crisi che originano in occidente, ripropone questo tema appassionante.

E quest'anno la passione ci ha riconquistati completamente, con una edizione del Faraoni molto bella, entusiasmante per come siamo stati "noi" a conquistarla. Ha vinto Franco Picco con la rossa Gilera RC 750 R. E' la vittoria di un pilota che ha legato il suo nome ai rallies africani, rappresentandone il simbolo, quando ancora, prima della corsa, era l'epopea di un modo nuovo di misurarsi su piste e ditesi infinite, a dominare sull'attenzione sportiva.

Picco, con la sua seconda conquista del Rally dei Faraoni, rinnova un mito che egli stesso aveva, non poco, contribuito ad esaltare, mantenendo viva la fiamma dell'imbattibilità delle rosse di Arcore, prima con le silhouettes, ora con questo meraviglioso prototipo, logica e perseverante evoluzione di una moto

inarrivabile. Ancora una volta è la pragmatica ragione di un disegno programmatico ed evolutivo vincente, al di là della seduzione di un sogno appassionato che, comunque, si realizza.

Alla partenza non avremmo voluto né potuto azzardare un pronostico, in quella che si presentava come una lotta fraticida in casa italiana. "Disgraziatamente" lo scontro tra Titani, in questo rally, era da subito un affare italiano, tra lo squadrone Gilera-Piaggio ed il neonato Chesterfield-Yamaha Team Alessandro De Petri, nel quale il bergamasco più veloce del mondo aveva riversato tutte le sue energie. Anche le "alternative" proposte dagli outsiders "marcavano" azzurro, con Danny Laporte, vincitore della passata edizione, alla guida ancora dell'italianissima Cagiva, insieme a Marc Morales, "colorata" Stalaven.

All'avvio della corsa, gli equilibri di una fase di studio avevano emesso i primi verdetti: Alessandro il più veloce, con la sua OW D8 Chesterfield, bella, potente ed affidabile, le Cagiva avevano conservato inalterato il loro potenziale sebbene le moto non fossero state sviluppate

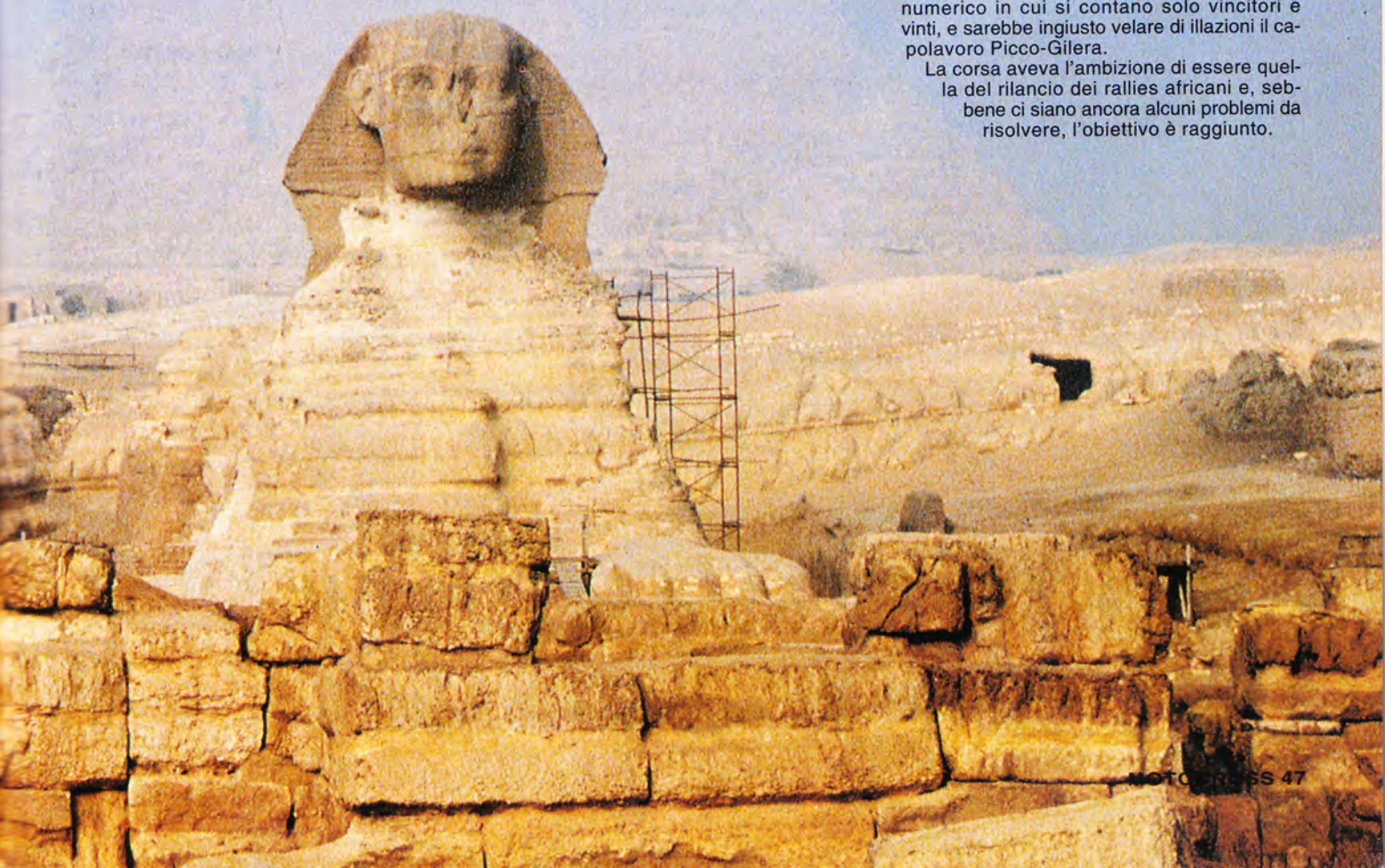
che nei dettagli, e le Gilera che avevano messo in evidenza, sulla base delle prime performance, di aver colmato il gap prestazionale nei confronti delle bicilindriche.

Quando, dopo la seconda tappa di Farafra, "Ciro" aveva preso il largo con una prestazione esaltante ed irresistibile, i giochi parevano fatti e ad Alessandro, in vantaggio di oltre venti minuti, sarebbe stato "sufficiente" controllare la corsa. Fino ad Hurgada le cose erano andate esattamente così, con le brillanti Cagiva che pagavano inesorabilmente i guai patiti dai loro piloti, e con la Gilera di Picco costantemente all'attacco. Il vicentino, convinto del potenziale della moto e del suo stato di forma, ogni giorno rosicchiava qualcosa al bergamasco, stando bene attento a non commettere errori e a non abusare del mezzo. Un lavoro di lenta e costante erosione che sovrapponeva, al rombo dei missili del deserto, lo spessore di una guerra psicologica combattuta al limite.

Nel mondo delle illazioni e delle supposizioni, popolato solo da esperti e veggenti, ciascuno emette le proprie opinioni sentenziando verità assolute. In realtà, di quella mattina tragica in cui Alessandro De Petri, al km. 300 della PS di Asyut, si è tolto dalla corsa distruggendo la moto e rimanendone esanime a lato, non siamo in grado di dire nulla che abbia la pretesa di assomigliare alla verità, per cui evitiamo. Solo, di sicuro, diremo che la sfortuna avrebbe potuto evitare di rendersi così clamorosamente protagonista.

Fa parte del gioco, e nessuna logica può sminuire la vittoria di Franco Picco, in un contesto numerico in cui si contano solo vincitori e vinti, e sarebbe ingiusto velare di illazioni il capolavoro Picco-Gilera.

La corsa aveva l'ambizione di essere quella del rilancio dei rallies africani e, sebbene ci siano ancora alcuni problemi da risolvere, l'obiettivo è raggiunto.



11° RALLY DEI FARAONI, 11-21 OTTOBRE 1992.

GLI ITALIANI

- Angelo Cavandoli e Alessandro "Ciro" De Petri erano ad un particolare debutto, quello del team del bergamasco, il **Chesterfield-Yamaha Team Alessandro De Petri**, per esattezza, logica evoluzione (per i tempi che corrono) del "vecchio" squadrone BYRD. De Petri portava in gara la moto nuova, affidata alle amorevoli, precise e gelose cure di Federico Forchini, Angelo quella dello scorso anno opportunamente aggiornata ed assistita da Adriano Micozzi. Sul Team "vegliava" l'insostituibile, preziosa e basilare esperienza di Guglielmo Andreini e quella dell'ingegnere Yamaha-Olanda Hannu. Di "conserva" viaggiava con loro Claudio Macario, assistente di Beppe Gualini. Raramente ho visto un team così meticolosamente organizzato e meticolosamente preparato, con una precisione nei dettagli da far pensare alla massima razionalizzazione. Peccato, veramente, al di là della delusione, che la squadra sia stata così amaramente bersagliata dalla sfortuna.

- Franco Picco, Luigino Medardo e Roberto Mandelli hanno un comune denominatore. Quella splendida squadra che, diretta da Gianni Perini in maniera tenace e programmatica, ha colto "quasi" tutti gli allori disponibili in Africa. Il **Team Gilera-Piaggio** poteva contare su meccanici di collaudata esperienza e su una gestione che ha sempre badato al sodo senza mai sprecare. Silvano Galbusera, Gigi Ferri, Mauro Pilotti e Corrado Pattoni hanno dapprima lavorato molto, per poi riunire i propri sforzi intorno alla moto di Franco Picco. Anche a loro, ovviamente, va parte del merito di questa splendida vittoria. Franco Perussatto è stato impegnato e si è reso disponibile a dare una mano anche al di fuori dei propri colori.

- **Franco Picco**, non fosse altro per il fatto che ha vinto, ha condotto una gara esemplare, ma non basta, perché il vicentino ha stupito tutti, e non ultimo se stesso, per la ritrovata grinta e determinazione, unita ad una calma ed una concentrazione, per certi versi nuove, che gli hanno permesso di non commettere errori. Senza esagerare è un pilota che ha ritrovato se stesso, dopo la stagione forse più sfortunata della sua vita, più quel qualcosa che ce lo fanno apparire come una "promessa". Non esiteremmo a giudicarlo, in questo momento, uno dei più forti in assoluto, e vorremmo ridargli le carte per rigiocarsi "certe" Dakar in cui ci ha fatto sperare, prima, e piangere, poi.

- **Luigino Medardo** ha fatto quel che ha potuto, nel senso che finché è stato in gara ha espresso i suoi valori di sempre, fatti di grinta, velocità ed un eccezionale spirito di combattente. Ha ceduto, in ottima posizione, per un malanno fisico e per un cedimento meccanico. In ambedue i casi nessuna responsabilità gli può essere attribuita, risultando particolarmente stridente il contrasto con la superlativa prestazione delle Gilera, che, paradossalmente lo mettono un poco in ombra ed all'ombra di Picco.

- **Roberto Mandelli** non è stato, ci pare, particolarmente in gara, troppo presto attardato da piccoli guai e secature e, poi, demotivato quel tanto per opacizzarne lo smalto. Certo avremmo preferito vederlo continuare dopo la "notte di Abu Simbel", se non altro per garantire una "copertura" di sicurezza a Picco, ma il risultato finale elimina la necessità di questo processo del lunedì.

- **Alessandro De Petri**. Non si può certo dire di conoscere le persone per averle "incrociate" in corsa, ma di Alessandro la cosa che più mi stupisce è il carattere "digitale". On-Off, senza vie di mezzo. L'ho visto magicamente ed estaticamente appagato nella sua grande giornata di Farafra, quando ha spazzato via la concorrenza dando alla corsa una sentenza, allora, inappellabile. L'ho visto, "ringhioso", stupirsi, nei giorni successivi, della scarsa combattività degli avversari, rei di non approfittare delle opportunità che sfortunatamente concedeva loro. Il pilota Chesterfield-Yamaha è un combattente puro, uno di quelli che impone



DIECI GIORNI DI "FARAONI"

Dom. 11 1.a Tappa. Alessandria-Il Cairo, 220 km. Speciale "Ca casse a Sakkara", 18 km.

Il trasferimento si effettua in convoglio, ed i 200 km che separano Alessandria da Il Cairo sono solo l'ultima formalità prima della corta speciale che, dalle piramidi di Giza, porta, in soli 18 km, a quelle di Sakkara. Si entra nel vivo dell'11° Faraoni dopo la giornata trascorsa all'Hotel Pyramid di Rami Siag, boss locale e sponsor della corsa, di cui cura buona parte della organizzazione, soprattutto logistica, in terra egiziana. Morales, Picco, Laporte, Mandelli e De Petri, nell'ordine, occupano i primi posti della prima generale ma, come lo scorso anno, la prima discriminante ha in serbo alcune sorprese.

Gualini si ferma dopo 7 km per la perdita del bauletto portaferri che, nella caduta si è portata via la centralina di accensione della sua Yamaha 660: se per l'uomo avventura il danno è irrilevante, peggior sorte tocca ad Angelo Cavandoli, seconda guida del Team Chesterfield-Yamaha-Alessandro De Petri che, caduto molto male al 9° km, riporta una compressione alle vertebre cervicali. Immediatamente rimpatriato in Italia si scoprirà che non è niente di grave, ma la sua corsa si arresta qui.

Lun. 12 2.a Tappa. Il Cairo-Ghurd Abu, 366 km. Speciale "I Cavalieri dell'albero Ritorito".

Alessandro De Petri da fuoco alle micce e, raggiunto Danny Laporte prima dei laghi Rawajan, si invola per la sua prima vittoria. L'americano del Team Stalaven riprende parte dello svantaggio a 20 km dalla fine, per un errore del bergamasco al "Picco Crossing", ed è secondo. Nel giro di pochi minuti arrivano tutti i migliori, nell'ordine Medardo, Picco, Morales e Mandelli.

Partita con 30' di ritardo dal Cairo per nebbia (incredibile ma vero), la tappa si conclude tra le dune torride in pieno deserto, in una località presente solo sulla cartografia e con un solo riferimento: la ferrovia. Il caldo anticipa alcuni dei motivi della corsa, ed uno in particolare: il forte consumo di carburante cui sono sottoposte le moto col caldo. Cade Quaglino, che si vede volare addosso la moto e conclude dolorante ad una spalla, cede la frizione di Marmioli, che giunge a sera col camion scopa, e si impunta quella di Mandelli, costringendolo ad una guida "delicata". Bene per gli altri italiani, che patiscono solo, in alcuni casi, la fase di "assessamento" alla corsa.

Prende forma la generale comandata da De Petri, con tutti gli "ufficiali" in fila, Meoni a ridosso ed i privati italiani in buona posizione. Al campo una scossa di terremoto viene avvertita in modo leggero, e non potrebbe essere altrimenti in mezzo a tanta sabbia, ma alla sera si saprà del terribile sisma che ha colpito proprio Il Cairo, poche ore dopo che la carovana della corsa ha lasciato la capitale.

Mar. 13 3.a Tappa. Ghurd Abu-Farafra, 435 km. Speciale "I Misteri di Scheletor".

Prima parte molto tecnica e guidata, 60 km di plateaux veloci ed un finale tra le dune; una tappa finalmente tutta nuova, dura e con molta navigazione. Ancora 45' di ritardo per nebbia, poi dune, pianori velocissimi ed infidi con gli invisibili, piccoli avvallamenti che



Sopra: Angelo Cavandoli al via con l'altra Yamaha bicilindrica del neonato e sfortunato team di De Petri; la sua gara è finita ben presto, fin dal prologo, con una imbarcata e conseguente volo in avanti in cui ha rischiato di procurarsi serie lesioni vertebrali.

Una immagine che fa tristezza pensando a come è andata a finire per Ciro De Petri che qui vediamo (da destra) con il collega Gianni Prandi, Beppe Gualini e il nostro Piero Batini, autore di questo e degli altri servizi, pubblicati su MX7, relativi al Rally dei Faraoni.



spaccano le sospensioni. Le Gilera vanno fortissimo e danno la sensazione di aver colmato il gap prestazionale con le bicilindriche che rimangono solo un po' più pronte sul "sabbione" e meno appuntite nell'erogazione. Picco, da oggi, pare completamente rinfrancato; poteva vincere la tappa involandosi in due tre occasioni. In una non se l'è sentita di andarsene da solo, in un'altra si è fermato ad aiutare Mandelli, ed i due sono rimasti insabbiati. De Petri, dal canto suo, amministra il suo enorme potenziale con decisione ed intelligenza e conserva la testa della classifica, i cui ranghi sono ancora compatti.

Si ritira Marmioli (motore rotto), rimane in panne Cotto, la moto ci mette un'eternità a ripartire dopo il rifornimento. Meoni (piccolo

problema al cambio), contiene la sua 490 per non portarla oltre il limite, che non conosce. Molto bene fanno Landi, Quaglino, Gualini, Venturi e Mazzali (due forature), immediatamente alle spalle dei "big". Doppietta Cagiva con Morales (anche una caduta) e Laporte, poi Medardo, Mandelli, De Petri e Picco nella speciale con grossi problemi di navigazione (utilissimo il GPS) e con una difficoltà specifica in più: trovare il varco giusto per scendere dall'altopiano.

Mer. 14 4.a Tappa. Farafra-Farafra, 608 km. Speciale "Il tesoro di re Cambise", 497 km. Primi 100 km guidati, piste veloci, 200 km di dune, 60 km di fuoripista pieno di sassi, l'altopiano con la "discesa impossibile". "Paesaggi



In queste due foto: poca fortuna anche per le altre due Gilera, quelle di Medardo (7) e Mandelli (8), costrette al ritiro dopo essere state costantemente in zona di alta classifica nella fase iniziale.



Faraoni flash back

■ Le squadre.

- Gilera-Piaggio: Gianni Perini, DS, Franco Perussatto, massaggiatore, Silvano Galbusera, Gigi Ferri, Mauro Pilotti, Corrado Pattoni, meccanici. Quest'ultimo alla fine della giornata, assisteva Giampaolo Quaglino.

A loro erano affidate anche le cure della moto di Massimo Marmiroli.

- Cagiva-Stalaven: Michel Merel, DS, Mauro Cremonesi, Luciano Pin, Angelo Abbati. Direzione Francese, "Forza Lavoro" Italiana purosangue.

- il "Gruppo Meoni": Isacco Landi, fratello di Samuele, Daniele Campioni, Maurizio Guidi. Con il loro Pick-up Toyota sono stati, sebbene al debutto, efficientissimi.

■ Motociclisti "non": Edi Orioli è solo la parte emersa dell'iceberg del Project. Suo navigatore era Maurizio Dominella, rallyista moto anche lui e partecipante alla ultima "Sei Giorni".

Salvatore Belcastro, titolare di un'officina moto di Parma ed endurista, era il navigatore di Germanetti, Sergio Laveder, cui si deve anche parte dello sviluppo delle stupende Mercedes, analogamente, opera nel settore moto a Montebelluna (TV).

■ Comunicare dal deserto è difficile e costoso, visto che bisogna utilizzare la struttura ufficiale che fa uso di un sistema collegato via satellite. Trentamila lire al minuto sono un deterrente forte. "Stranamente" anche quando si arriva in albergo, i fax sono tutti "guasti" e si deve superspendere col satellite.

■ I bivacchi sono a cura della struttura di Siag, sponsor della gara e prezioso organizzatore egiziano; sono molto suggestivi, con il caratteristico tendone "arredato" con tappeti ed arazzi, e forniscono una "cucina" tipica molto buona ed abbondante.

Decisamente, al Faraoni, si gode di un comfort pregevolissimo.

■ La categoria "trail", introdotta in questo Faraoni, consentiva di partecipare con moto, anche da regolarità, di serie, con modifiche minime. E' una soluzione interessantissima, soprattutto perché elude il problema della autonomia, con rifornimenti commisurati alle esigenze. Semmai è strano che concorrano nella classifica assoluta della competizione, penalizzando le marathon che, con "filosofia" analoga, hanno questo problema irrisolto.

■ La benzina era gratis per i motociclisti in speciale. Spesso finiva troppo presto o non era al posto giusto.

Chiaro che gli "ufficiali" non si sono quasi mai fidati, preferendo portarsi appresso pesanti e costose quantità di Av-Gas.

Grossi anche i problemi di consumo, enfatizzati dal caldo e dai percorsi sabbiosi. In molti ne hanno patito, anche in maniera determinante, le conseguenze.

■ Lo scorso anno la corsa aveva prestato il fianco a critiche feroci per quanto riguarda la navigazione, allora praticamente inesistente. Fenouil ha ascoltato le proposte ed agito di conseguenza. Solo poche balise di "conferma" dopo tratti particolarmente difficili ed ambigui.

Road Book preciso e dettagliato (tranne nella catastrofica tappa di Abu Simbel) e molte indicazioni per l'uso del GPS, sistema di posiziona-

mento satellitare, che ha fatto veramente la differenza, favorendo chi lo aveva e, soprattutto, lo sapeva usare. Il costo di questo sistema, onestamente, non è proibitivo neanche per molti dei privati (sotto i due milioni) che spendono fortune per accessori vari, semmai è la sua affidabilità in condizioni di uso così critiche a renderlo "precaro".

■ Medardo ed il medico-capo della TMS, l'equipe medica cui era affidata la sicurezza sanitaria, hanno avuto ad El Kharga una lite furibonda, che ha sfiorato la rissa, perché, giustamente, il pilota Gilera era intenzionato a "far notare" che non si rifiuta un sorso d'acqua a nessuno, anche se non in punto di morte ed "ufficiale". Il medico, vestito da Pippo aviatore, si è comportato, in questo caso, molto male.

Bravo in altre, importanti occasioni.

■ Anche il tedesco Willner è rimasto abbandonato per una notte nel deserto. Acuto improvvisatore, ha distillato l'acqua che gli serviva utilizzando i corcheri delle punterie della sua BMW.

■ Quaglino & Family, il team Rilastil Supersport in campo.

Decisamente a suo agio l'"assistenza" del pilota torinese, che ha supportato il capofamiglia in maniera eccellente. Chiaretta ed i due figli, Giovanni ed Elisabetta, a bordo della Nissan di famiglia, sono stati sempre agli appuntamenti, anche quando il marito ha "preferito" trascorrere la notte nel deserto.

■ Franco Perussatto lo avevamo conosciuto lo scorso anno, in occasione del suo debutto "africano".

Anche quest'anno si è prodigato ben al di sopra dei suoi compiti specifici, risultando una presenza molto piacevole e rassicurante.

Ce ne vorrebbero tanti, come lui, in tutti i settori. Molto gradevole in compagnia, è tipo da affascinarti con la sua personalissima "filosofia" di vita e di fatti "cappottare in parcheggio" con le sue battute.

■ Franco Picco, campione e manager di se stesso, ha organizzato un servizio di viaggi in motocicletta in Egitto, coadiuvato dall'organizzazione di Siag. Quindici Gilera nuove di zecca hanno preceduto i mezzi del Faraoni e aspettano le comitive di turisti che, sulle strade del Rally, avranno un Cicerone veramente esperto e "blasonato".

■ DdG moto era C. Krajca, parigino di origine slava, grande appassionato Guzzista, che ha curato in mille manifestazioni sportive, promozionali e culturali nella capitale francese.

Possiede egli stesso una collezione di mezzi di Mandello.

■ Alla partenza 59 moto, 69 auto e 6 camions. Con i 64 mezzi di assistenza hanno totalizzato un numero di partecipanti decisamente inferiore rispetto allo scorso anno.

"Fisiologica" per motivi economici mondiali, la ridotta affluenza di partecipanti si è vista macroscopicamente per l'assenza delle grandi case auto, che arrivano con mezzi talmente imponenti da stravolgere la scena.

■ Tutti i giorni la stessa scena: attesa ansiosa e tensione agli arrivi: qualcuno per i propri piloti, qualcuno per tutti loro.

Gianni Perini insieme a Franco Acerbis e Danilo Arrizzi, qui per la Acerbis Adventure, si preoccupavano di accogliere degnamente i conduttori al termine della loro quotidiana fatica (non sono mancati neanche i ghiaccioni in mezzo al deserto).

indimenticabili, arancione infinito senza riferimenti" dirà De Petri all'arrivo.

Era, sulla carta, la tappa di "Ciro": veloce, lunga, ma anche molto impegnativa, con le "mitiche" dune a cattedrale, senza tracce e segnalazioni. E' necessario sfruttare al massimo le caratteristiche "positive" di un pilota di rally, ed Alessandro dimostra di essere un vero, grandissimo campione, esaltandosi in una giornata "magica" e fondamentale, nella quale anche i piccoli "bivi" mentali vanno a posto per una sorta di spinta alla fortuna. La OW D8 scivola velocissima, una meteora bianca lanciata a vincere la speciale di quasi 500 km alla media straordinaria di oltre 100 km/h, con sette km di vantaggio accumulato per ogni ora che passa.

Al traguardo sono più di venti i minuti "appioppati" alla concorrenza, Picco, autore di una bella tappa, secondo, Morales, Mandelli e Medardo, rallentato vistosamente da problemi di stomaco e di porta road-book.

"Disastro" per Laporte, che rompe la pompa della benzina ed accusa un ritardo di tre ore dal primo. Meoni, alle prese con quotidiani problemi ai serbatoi che si rompono, è ancora bravissimo, come del resto Mazzali, Montebelli (una mousse bruciata non lo ferma), Cotto (alla riscossa), Quaglino e Gualini (stessa moto e stessi problemi di Montebelli).

Fino ad oggi la tappa più dura di un avvincente Faraoni, ma "domani" (al briefing anche in italiano) "sarà peggio!", ma intanto la corsa, da stasera, è saldamente in mano ad Alessandro

De Petri, con quasi mezz'ora su Morales.

Gio. 15 5.a Tappa. Farafra-El Kharga, 476 km. Speciale "Il passo del folle".

E' effettivamente una delle tappe più dure. I primi 200 km sono la parte finale della tappa di avvicinamento a Farafra, poi c'è un lungo tratto di "duro", l'altopiano con la "discesa senza ritorno", ed una parte finale con alternanza di dune e tratti pietrosi. De Petri e Morales viaggiano affiancati, ma il bergamasco trova un salto con un atterraggio impossibile, carambola più volte, rischia forte. Dirà che, in questa occasione, si è "giocato il Jolly" e se la cava in piedi e con solo la leva della frizione rotta. Nessuno approfitta dell'"occasione", e Picco e Morales vengono ripresi dal Missile

CON PICCO E GILERA...

Bianco sull'altipiano (dando a De Petri la sensazione che la corsa "è sua").

Sullo stesso altipiano si perde Cotto che, con il motore in ebollizione, decide di attivare la balise, alla quale nessuno dà ascolto. Mezz'ora dopo, disperato, versa la sua acqua nel radiatore e riparte, cap 180° e raggiunge finalmente il campo. Quaglino rompe il freno anteriore, e perde quasi un'ora, Meoni, con i soliti problemi di consumo, è costretto a due rifornimenti.

Colpo di scena per Medardo: rompe l'ammortizzatore posteriore al km 240, e continua in queste condizioni, rompendo anche il telaio, sino alla fine, depresso ma irriducibile. L'equipe medica gli ha persino rifiutato un sorso d'acqua.

Un'altra doppietta Cagiva, vince Laporte; De Petri, con il terzo posto, conserva la "testa" con Morales, Picco e Mandelli ben distanziati. Samuele Landi, compagno di avventura di Meoni, giorno dopo giorno costruisce la sua bella gara, e risale all'ottavo posto, Mazzali, Montebelli, Quaglino, Gualini e Venturi sono in fila dal 10° al 14°, il serafico Carlo Alberto Mercandelli, 20°.

Ven. 16.6.a Tappa. El Kharga-Abu Simbel, 541 km. Speciale "Il ritorno di Ramsete II". Nessuna indicazione, al briefing, aveva fatto "presagire" che la tappa più a sud nel deserto egiziano sarebbe stata così dura e determinante per il rally dei Faraoni. Già fatta in parte lo scorso anno aveva, proprio sulle cancellate tracce della passata edizione, il suo micidiale "tranello". Fenouil toglie tutte le balise negli ultimi 200 km, una vecchia "autostrada nel deserto", e la tappa diventa allucinante, per il caldo e per la navigazione, fatta di pochi e fondamentali punti "nave".

Diventa anche la giornata di Franco Picco, che, rotti gli indugi, decide di lanciarsi in un capolavoro di navigazione e parte da solo, accumulando un buon vantaggio nella parte iniziale. E' solo al rifornimento che viene raggiunto (la sua RC 750 R ha consumato molto, oggi) da Morales e De Petri e gli ultimi km vengono fatti in gruppo. Poi Morales, che ha sottovalutato i suoi problemi di consumo, rimane fermo senza benzina a 40 km dalla fine della speciale, ed anche lui è tagliato fuori dalla corsa. Vince Picco, davanti a "Ciro" e ad uno splendido Andrea Mazzali, terzo con molta decisione. I motociclisti salutano la prima vittoria in speciale di Edi Orioli in auto, è alla guida di una Mercedes, dopo la prima in moto, datata del 1986 sull'Assekrem, in Algeria. Purtroppo ad Abu Simbel, nei tempi previsti, arrivano in pochi.

Molti, sbagliando, hanno compiuto "escursioni" fuori programma, altri si perdono nel deserto e si preparano a trascorrervi la notte. Scattano le radio-balise, ancora inascoltate. Mandelli, Montebelli, Quaglino e Landi passano la notte all'addiaccio poi, al mattino, danno tutta la poca benzina a quest'ultimo che si incarica di raggiungere il bivacco di Abu Simbel, con successo. Scatta anche, però, un profondo senso di insicurezza sulle reali possibilità di controllo sulla corsa da parte dell'organizzazione. Ma il bello deve ancora venire. E intanto Picco si installa alle spalle di De Petri nella generale.

Sab. 17.7.a Tappa. Abu Simbel-Hurgada, 822 km. Speciale "Rock around the clock", 291 km.

Dopo essersi "leccate le ferite" i piloti affrontano la tappa più lunga del Rally: 822 km,



Briefing, tenuto prima del via dall'organizzatore Fenouil, in ambiente decisamente medio-orientale.

Daniele Cotto al lavoro notturno sulla sua Honda 500 due tempi; sullo sfondo, Fortichiari che invece sta rimettendo in sesto la Yamaha 350 di Mercandelli che ha curato in questo Faraoni.



con una speciale centrale di 291. Montebelli riparte appena fatta benzina (è arrivato al campo giusto in tempo), Mazzali ha sostituito il motore lavorando sino alle 5 di mattina. Meoni ha ricostruito la parte posteriore della moto danneggiata in una caduta. Landi riparte, anche lui, "al volo" (solo che poi "mancherà" la partenza della speciale e raggiungerà il Mar Rosso con un unico, interminabile e "forfettario" trasferimento).

Per sicurezza i "top drivers" si "curano" e la tappa non dice molto sul piano agonistico. La dice lunga, invece, per quanto riguarda la sicurezza. Andrea Mazzali rompe il motore per aver perso tutto l'olio, di nuovo, al km 68 della speciale, in un tratto di fuori pista preso per sbaglio. Rimarrà lì fino al giorno dopo quando, a mezzogiorno, finalmente sarà recuperato da "turisti" (a parte, il "caso"). Montebelli, stoicamente al via della speciale dopo la notte nel deserto, è costretto a rinunciare definitivamente, per l'intasamento del filtro aria della sua Yamaha, così come Cotto cui non è stata riportata in tempo la moto dal camion scopa.

Il Mar Rosso con le sue infinite spiagge è incantevole, De Petri è primo in generale, seguito da Picco, Morales e Meoni, risalito al quarto posto.

La buona condotta di gara di "Tino" Venturi ha portato il simpatico ed eclettico emiliano all'8° posto assoluto, immediatamente alle spalle del consistente Gualini.

Dom. 18.8.a Tappa. Hurgada-Hurgada, 261 km. Speciale "Le onde blu del Mar Rosso". Sembra fatta apposta per consentire un "rioridino", la tappa ad anello con partenza ed arrivo ad Hurgada, nell'unica domenica balneare di tutto il Rally. Ed infatti, alla sera, la corsa potrà tirare un sospiro di sollievo: Mazzali è al campo, i mezzi sono ricostruiti dove necessario, e la giornata è stata abbastanza lunga per consentire anche un tuffo in mare. L'azione precisa e costante di Franco Picco continua a consentire al vicentino di erodere parte del cospicuo svantaggio, ma De Petri dà la sensazione di avere la situazione sotto controllo. Al traguardo è primo, ancora una volta, Danny Laporte che, seppure in maniera frustrante per il ritardo incolmabile, onora la sua professionalità ed il titolo di Faraone che ancora conserva.

E' una speciale tra le "montagne", lungo valate velocissime e sabbiose e la morfologia ripetitiva e costante consente di operare, con l'aiuto del GPS, alcuni piccoli tagli. A 15 km dalla fine cade Morales, molto malamente. Arriverà fortemente contuso e con la moto in condizioni disastrose, ma se per questa si può rimediare, non basano le cure di Perussato a rimettere in sesto il Transalpino della Cagiva.

Lun. 19.9.a Tappa. Hurgada-Asyut 438 km. Speciale "Gran Canyon e piccole gazelle", 385 km. E infatti Morales non riparte, dando a Meoni il

terzo posto. La tappa porta di nuovo i concorrenti nella valle del Nilo e poi, ad ovest, nel deserto, con una speciale micidiale. Lo scorso anno, nel canyon, De Petri aveva disintegrato la sua Yamaha, ma la maledizione non era stata esaurita, evidentemente. Poco oltre il km 300, infatti, il bergamasco, che si era involato, alla sua irresistibile maniera, dopo aver distanziato tutti gli avversari, cade in un tratto di pianura dopo tante pietre. La moto va distrutta ed il pilota rimane esanime sulla sabbia. Arriva Picco, che si ferma e gli presta i primi soccorsi, e Laporte che si affianca al vicentino. La situazione appare immediatamente grave, e nella mezz'ora che passa prima che arrivino i soccorsi "ufficiali" cresce l'angoscia. Poi Laporte e Picco ripartono giungendo nell'ordine al traguardo. La corsa è passata di mano, ma il pensiero va al bergamasco che, trasportato all'ospedale di Asyut, viene sottoposto ad intervento chirurgico per un raschiamento di un rene e per l'asportazione della milza. Un forte trauma cranico desta preoccupazione, ma quando, il giorno successivo, De Petri giungerà all'ospedale di Bergamo con un volo speciale di Europ Assistance, si sarà fatto tutto il possibile, e pare, molto correttamente.

Rimangono nebulose le cause dell'incidente, e ci limitiamo a riprendere le supposizioni della prima ora: un cedimento della ruota anteriore, da qualche chilometro sotto controllo da parte del pilota nei tratti precedenti all'incidente. Nessuna illazione ci è consentita, e rimandiamo ancora una volta ai dati che potranno chiarire tutto, se lo potranno. A 15 km dalla fine rompe il motore Venturi, Meoni rompe il cambio ma arriva con marce che entrano a caso. Picco balza al comando, Laporte scavalca il toscano, Gualini è 5°, Mercandelli decimo davanti a Venturi. Tutti qui gli italiani "superstiti".

Mar. 20 10.a Tappa. Asyut-Laghi Rawajan 470 km. Speciale "La muraglia di sabbia". Il cuore è con Alessandro De Petri, la testa torna sulla corsa.

All'alba Fortichiari, meccanico di buona parte dei privati italiani e Montebelli, che hanno lavorato tutta la notte per rimettere in sesto la moto di Venturi, svegliano il tranquillo e rassegnato sonno del pilota e gli dicono: "Vai!". Di nuovo tra le grandi dune e gli stupendi laghi Rawajan, con una tappa non corsa, solo portata a termine, data la necessità di portare in fondo anche una gara che non può più offrire

spunti agonistici tali da sovvertire il risultato, già massacrato dai colpi di scena. Laporte e Picco guidano assieme per tutto il tempo, Meoni sta alle loro costole. In ritardo il tedesco Mayer, Gualini guadagna ancora una posizione nella generale e si porta al 4° posto. Mercandelli rimane senza benzina a poche centinaia di metri dalla fine, ma Venturi gliene porta quel tanto per finire. Il bivio di Rawajan è il più bello di tutta la corsa. Sulle rive di un lago color smeraldo in cui si tuffano le dune di un giallo intenso, lo spettacolo è abbacinante. Un poco fuori luogo ma suggestivi, i fuochi d'artificio si uniscono allo champagne.

Mer. 21 11.a Tappa. Laghi Rawajan-II Cairo 235 km. Speciale "L'enigma della Sfinge". Con una spettacolare partenza in linea dai laghi, tutti insieme, si torna alle piramidi di Giza, e si chiude la undicesima edizione del Rally dei Faraoni. Laporte, Picco e Meoni "visualizzano" la classifica finale giungendo nell'ordine, dopo una tappa senza scosse. L'agonismo lascia istantaneamente il posto all'emozione, che carica ed elettrizza l'aria, e si festeggia, sempre con un pensiero per De Petri, intensamente. Picco e Perini, DS Gilera, si abbracciano e si sollevano, attorniti dalla squadra dei meccanici, Ferri, Galbusera, Pattone e Pilotti, e dal massaggiatore Perussatto, e gli avversari sfilano per compli-

mentarsi col campione e con una moto che, in una crescita spaventosa per costanza e risultati, premia il lavoro di una squadra che aveva, dall'origine della sua storia, un obiettivo molto ambizioso: vincere. Esce imbattuta, ma vorremmo aspettarla alla prossima Parigi-Dakar, al di là delle realistiche difficoltà che insorgono in questo momento.



Un terzetto di italiani poco fortunati; dall'alto: Landi, Montebelli e Marmiroli.



11-21/10 11° RALLY DEI FARAONI

1. Picco (Gilera RC 750 R-I) in 44h02'24"; 2. Laporte (Cagiva Stalaven-USA) a 4h44'21"; 3. Meoni (Yamaha WR 500-I) 5h15'43"; 4. Gualini (Yamaha XTZ Tenerè-I) 13h26'09"; 5. Mayer (KTM ER 600-D) 13h44'31"; 6. Schinert (Honda Dominator-F) 16h11'33"; 7. Antony (Roedel RD 02-F) 18h24'11"; 8. Bouillard (Honda 600 XR-F) 18h46'30"; 9. Baddar (Honda 600 XR-ET) 19h34'23"; 10. Mercandelli (Yamaha TT 350-I) 21h16'59"; 11. Venturi (Honda XR 600R-I) 22h17'46"; 12. Melle Kleinschmidt (KTM LC04-D) 22h26'34"; 13. Ommer (Honda RD 02-D) 26h24'56"; 14. Porteneuve (Honda Dominator-F) 26h59'55"; 15. Lebon (Suzuki DR 350-F) 29h51'31"; 16. Chamagne (Honda 600 XRR-F) 31h01'11"; 17. Heitz (Yamaha XTZ-F) 31h43'21"; 18. Aivazian (Kawasaki-F) 32h51'41"; 19. Schek (Suzuki DR 350-D) 38h38'22"; 20. Berinstain (Yamaha XTZ-F) 41h49'53"; 21. Hansen (KTM LC4-D) 42h23'21"; 22. Lauwers (Suzuki DR 800-B) 66h48'43"; 23. Vosters (Yamaha TT600-NL) 70h29'36"; 24. Childovsky (Honda Dominator-F) 70h34'50"; 25. Walcher-Mayer (Suzuki Walcher-D) 72h49'24"; 26. Rabin (Honda Dominator-F) 102h58'34".

Modello Motore Cilo Cilin. Al. x Cor. Marce Peso Prezzo

FANTIC franco fabbrica

MINITRIAL

Trial Kid	Fantic	2T	49,93	39 x 41,8	M	33	1.390.158
Trial Kid '92	Fantic	2T	49,93	39 x 41,8	M	33	1.474.410

TRIAL

Trial 50.9	Fantic	2T	49,74	41 x 37,7	3	64	3.898.440
Trial 50 K-Roo	Fantic	2T	49,74	41 x 37,7	3	64	4.385.745
Trial 80.9	Fantic	2T	74,4	47 x 42	6	64	4.037.670
Trial 125.9	Fantic	2T	124,4	55,2 x 52	6	82	5.283.778
Trial K-Roo 125	Fantic	2T	249,4	74 x 58	6	80,5	5.952.082
Trial 249	Fantic	2T	212	69 x 56,5	6	82	5.429.970
Trial 309	Fantic	2T	249,4	74 x 58	6	82	5.569.200
Trial K-Roo 212	Fantic	2T	212	69 x 56,5	6	80,5	6.251.427
Trial K-Roo 249	Fantic	2T	249,4	74 x 58	6	80,5	6.390.657

MOTOALPINISMO

Trial Coach WE	Fantic	2T	249,4	74 x 58	6	85	4.803.435
----------------	--------	----	-------	---------	---	----	-----------

SCRAMBLER

Koola	Fantic	2T	49,6	38,8 x 42	3	99	4.023.747
Caballero 50 RS	Fantic	2T	49,6	38,8 x 42	3	83	3.466.827
Caballero 50 RC	Fantic	2T	49,6	38,8 x 42	3	83	4.142.029

GAS GAS franco concessionario

TRIAL

Contact GT 25	Gas Gas	2T	237,9	60 x 71	6	79	6.850.000
Contact GT 32	Gas Gas	2T	327,7	83,4 x 60	6	83	6.950.000

GILERA chiavi in mano

SCRAMBLER

50 Sioux	Gilera	2T	49,93	39 x 41,8	3	95	3.900.000
125 Apache	Gilera	2T	124,38	56 x 50,5	6	115	5.820.000
125 Freestyle A.E.	Gilera	2T	124,38	56 x 50,5	6	115	5.700.000
RC 600 '91 A.E.	Gilera	4T	558	98 x 74	5	141	8.480.000
RC 600 R	Gilera	4T	558	98 x 74	5	138	9.000.000
Nordwest 600 A.E.	Gilera	4T	558	98 x 74	5	140	8.500.000

Optional: avviamento elettrico per 125 Apache L. 300.000

HONDA raccomandato f. concessionario - * f. distributore

CROSS

CR 125	Honda	2T	124,8	54 x 54,5	6	87	*8.399.500
CR 250	Honda	2T	249,3	66,4 x 72	5	96,5	*9.416.000
CR 500	Honda	2T	491,4	89 x 79	5	101	*9.350.000

ENDURO

CR E 125	Honda	2T	124,8	54 x 54,5	6	90	*8.750.000
CR E 250	Honda	2T	249,3	66,4 x 72	5	99,5	*9.750.000
CR E 500	Honda	2T	491,4	89 x 79	5	104	*9.850.000
CR E 500 Rally	Honda	2T	491,4	89 x 79	5	104	*10.500.000
XR 250 R	Honda	4T	249	72 x 58,5	5	110	6.900.000
XR 600 R	Honda	4T	249	97 x 80	5	120	8.900.000

Optional: freno a disco post. omologato XR 600R L. 600.000; reg. computer CR 125 L. 700.000; cambio centrale CR 125 L. 10.000

SCRAMBLER

MTX 125 R	Honda	2T	124,3	54,5 x 49,5	6	110	12.900.000
CRM 125	Honda	2T	124,3	54,5 x 49,5	6	110	12.900.000
NX 125	Honda	4T	124,3	54,5 x 49,5	6	120	14.300.000
NX 650 Dominator	Honda	4T	644	100 x 80	5	140	14.000.000
XL 600 V Transalp	Honda	4T	583	75 x 66 x 2	5	120	10.500.000
XR 750 A. Twin-M	Honda	4T	647	79 x 66 x 2	5	140	17.000.000
XR 750 A. Twin-N	Honda	4T	647	79 x 66 x 2	5	140	15.400.000

MOTORAMA

RADDOPPIA

Ciclomotori e moto

Mountain bike
e biciclette

Accessori e ricambi

Assistenza

Centro scooter



VIENI A VISITARE IL NUOVO,
GRANDE NEGOZIO!

MOTORAMA bike

Via S. Fermo, 5 - BERGAMO
Telefono 035/236090
FAX 035/236090



MOTORAMA BOUTIQUE - Largo Tironi 4/C - BERGAMO - Telefono (035) 225345

HONDA Nuovi orizzonti.



PRONTA CONSEGNA
MODELLI CROSS 1993

Concessionaria e Assistenza specializzata:
HONDA - SUZUKI - KAWASAKI
YAMAHA - APRILIA - KTM
CAGIVA - MBK e DUCATI
DAINESE - ARI - AXO - MDS
DUNLOP - MICHELIN - PIRELLI
PERMUTE USATO CON USATO

TRATTAMENTO PARTICOLARE
PER PILOTI E OPERATORI
SPEDIZIONI CONTRASSEGNO

RICAMBI ORIGINALI
CROSS - ENDURO

Via S.S. Appia - Km 274,800 - CALVI (BN)
Tel. (0824) 40387 - Fax 40387

CERBONE

Moto

Distributore per la
Lombardia Kawasaki
Minicross 50 - 80 - 125 - 250
Cross - Enduro

Ricambi Assistenza
ELABORAZIONE MOTO
Permute e usato garantito

20135 MILANO

Off. Via Foggia 1 - Tel. 02/57407940
Esposizione Viale Borzoi 10 - Tel. 5462147