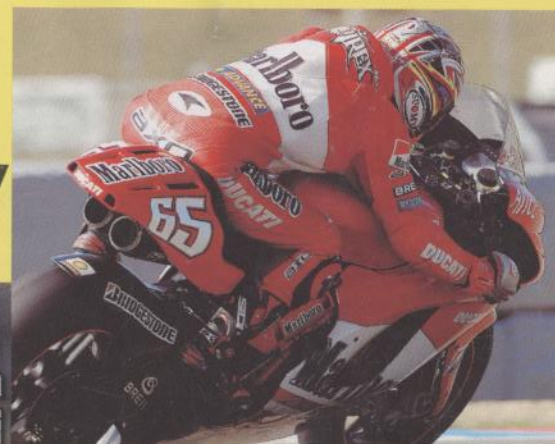


MOTO SPRINT

Così è rinata
la Desmosedici

IMPENNATA D'ORGOGGIO



SBK FRANCIA

Vincenti e premiati
Vermeulen
subito in MotoGP
con la Honda.
Per Lanzi due anni
con il Team
Ducati ufficiale

Quei bravi ragazzi

ANTEPRIMA 2006
Suzuki GSR 600

PROVA NOVITÀ
Ducati Sport 1000
Paul Smart 1000



Incantesimo

Il fascino dell'Egitto è parte integrante della gara. Capace di offrire storie straordinarie che fanno di questa corsa qualcosa di più di una competizione

di Edoardo Bauer

PHARAONS rally, ottavo anno. Sembra-no passati secoli da quel giorno del 1998 in cui Daniele Cotto, Vincenzo Lancia e il mitico Jacky Ickx decisero di tornare in Egitto e riproporre quello che una volta era il francese Rallye des Pharaons e da allora, anno dopo anno, l'unica gara del Mondiale Tout Terrain ad organizzazione italiana è molto cresciuta. L'esperienza ha portato il Pharaons International Cross Country Rally — questa la denominazione ufficiale — a diventare forse la gara più completa e affascinante dopo la Dakar, a proporre ogni anno ai piloti ufficiali e ai numerosi amatori un mix di paesaggi, terreni, situazioni che pochi paesi possono offrire.

Quest'anno il Pharaons è girato come un orologio, nei suoi 2160 chilometri percorsi velocemente sull'asse Cairo-Siwa, vicino al confine libico, per poi rientrare nella capitale egiziana dopo sei, intense tappe. La Sfinge, le Piramidi a fare da sfondo a partenza e arrivo del rally, le oasi di Baharia e Siwa sono appuntamenti che ogni anno si ripropongono facendoti quasi sentire a casa pur trovandoti nel mezzo del deserto.

Numeri 1 e 2 non assegnati, per ricordare Meoni e Saint sorridenti all'ombra delle Piramidi, il loro testimone sportivo è stato raccolto da Marc Coma, pilota della prolifica scuola spagnola, che sta sopravanzando quella francese, in attesa che anche da noi si possa sfornare qualche nuovo campione. Il catalano è stato il dominatore della gara, ma deve molto alla sportività di David Casteu, francese della Provenza che si sta facendo spazio nell'Olimpo dei grandi dei rally. David ha tanta voglia di imparare e in più è simpatico. L'essersi fermato nell'ultima tappa del Pharaons a far ripartire la moto di Coma prima, quella di De Gavardo poi, ammutolite per un problema alla batteria, abbandonando di fatto i propositi di una probabile vittoria, lo ha decretato vincitore morale della gara e gli ha fatto guadagnare la stima di tutti quelli che

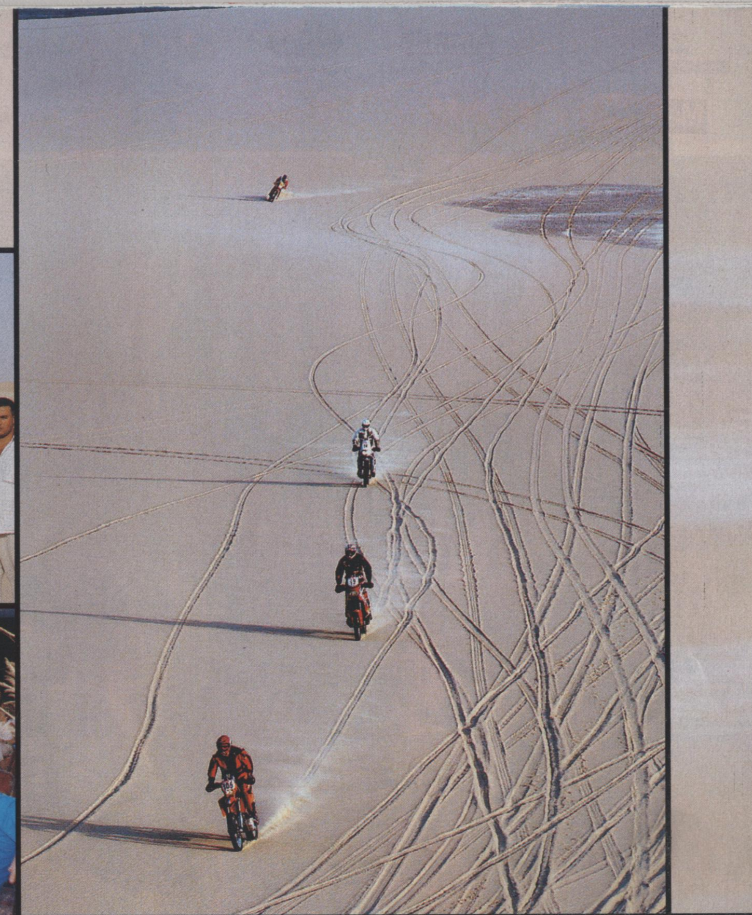
ancora non lo conoscevano. Senza contare che pur con la moto ufficiale, David era in Egitto senza assistenza, aiutato solo dall'amico Edo Mossi e tutte le sere, vicino al "camion casse" in compagnia dei piloti privati, provvedeva personalmente alla manutenzione della propria KTM.

Il cileno De Gavardo, secondo assoluto, sembra completamente ristabilito dopo gli incidenti che ne hanno condizionato le ultime stagioni e in Egitto ha voluto testare un nuovo motore di 590 cm³, cambiato poi con il 660, per decidere con quale correre la prossima Dakar.

GIÒ SALA ha concluso appena fuori dal podio, nell'ultima tappa non ha esitato a dare la propria batteria a Coma per consentirgli, dopo il secondo stop, di vincere il Rally. Giò è un grande, lo si sa da tempo, un "mostro" di sportività e simpatia come quando, davanti alle piramidi, ai ringraziamenti del Team Manager Repsol, Jordi Arcarons ha risposto: «No Gracias, Cerveza». Matteo Graziani, settimo assoluto e Oscar Polli, nono, sono ormai da anni i nostri privati più veloci: entrambi in sella alla "piccola" 450 in una gara veloce come il Pharaons hanno dovuto sudare un po' ma sono stati premiati con i primi due posti di classe. Massimo Chinaglia è quindicesimo: ha condotto stoicamente al traguardo la sua Gilera 600 del 1991, smontata e revisionata pezzo per pezzo, in lunghe notti insonni, da mister Nazzareno Falappi, "museo" vivente della casa di Arcore nei rally. A seguire Massimo Mancusi, Enzo Campione, Guido Piodi, Andrea Bona, Carlo Alberto Migliazza e Michele Gallizia, ultimo dei trentacinque classificati sui quarantanove partiti. Merita una citazione anche Herbert Schek, settantadue primavere, un centinaio di rally alle spalle, trentunesimo al traguardo.



SUCCURSALE D'ITALIA
A sinistra, Massimo Chinaglia e la sua Gilera del '91. A fianco, italiani in corsa: Massimo Mancusi davanti a Enzo Campione. Sopra, un briefing. In alto, due concorrenti molto diversi: Dj Ringo (a sinistra) e Sala.



Classifica finale

1. Coma (KTM) in 21'54"39; 2. De Gavardo (KTM) a 5"39; 3. Casteu (KTM) a 6"54; 4. Sala (KTM) a 1'01"40; 5. Rivera (KTM) a 1'24"21; 6. Duran (KTM) a 2'15"42; 7. Graziani (KTM) a 2'36"42; 8. Verhoef (KTM) a 2'42"05; 9. Polli (KTM) a 2'59"26; 10. Lazard (KTM) a 3'21"17; 11. Carillon (KTM) a 4'06"23; 12. Lecomte (Yamaha) a 6'55"34; 13. Watson (KTM) a 7'16"39; 14. Chinaglia (Gilera) a 7'23"37; 15. Fuchigami (Honda) a 7'27"09; 16. Diniz (Yamaha) a 7'36"46; 17. Oosting (Yamaha) a 8'19"43; 18. Fukaya (Honda) a 10'04"40; 19. Mancusi (KTM) a 10'51"18; 20. Campione (KTM) a 11'02"46; 21. Junquet (Yamaha) a 11'52"19; 22. Kawai (KTM) a 12'39"28; 23. Tanaka (HPN) a 12'54"07; 24. Gonnissen (Yamaha) a 12'54"43; 25. Melloni (Alfer) a 13'03"40; 26. Garcia (Alfer) a 13'04"14; 27. Koizumi (KTM) a 13'58"27; 28. Gutierrez (KTM) a 14'04"13; 29. Piodi (KTM) a 21'53"19; 30. Schek C. (KTM) a 26'32"48; 31. Schek H. (KTM) a 26'35"20; 32. Bona (KTM) a 28'55"20; 33. Boulanger (Yamaha) a 33'10"35; 34. Migliazza (KTM) a 41'34"06; 35. Gallizia (Yamaha) a 46'11"19.