



LE COMPETIZIONI

PAESE CHE VAI, enduro che trovi. Il modo di intendere le gare di enduro cambia a seconda dei continenti: in Europa si cor-

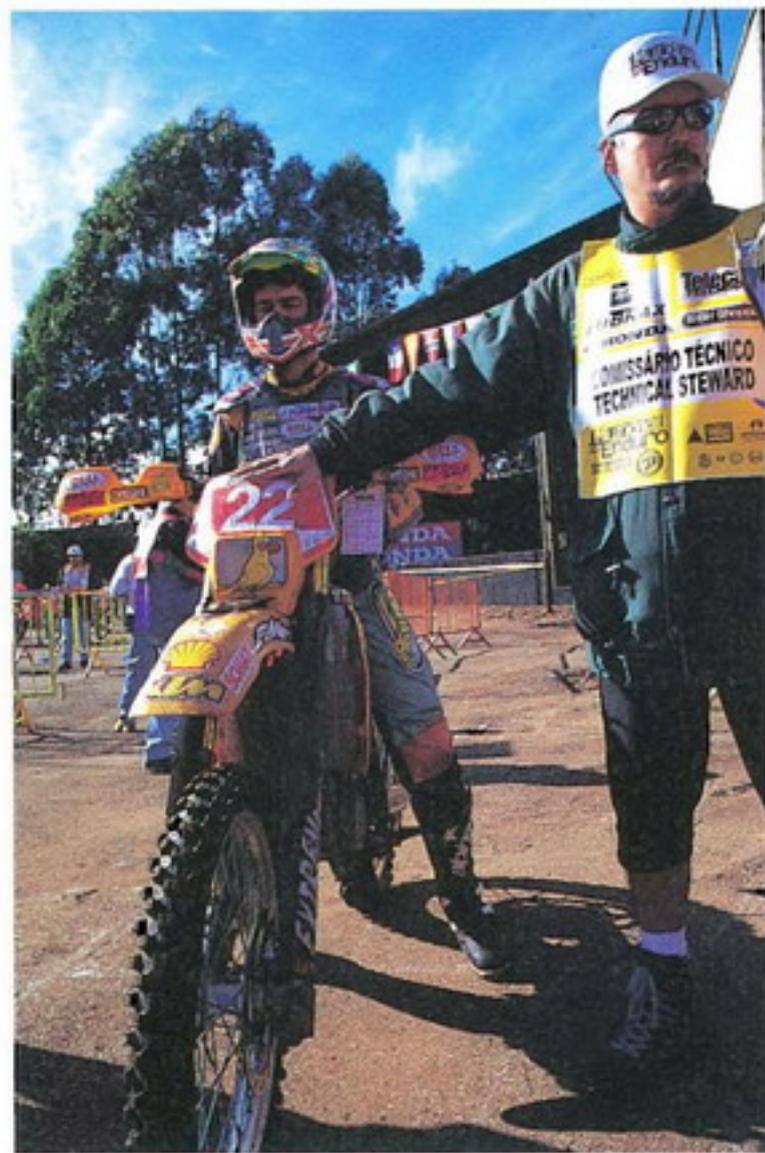
Una serie di passaggi di ostacoli naturali che mettono a dura prova le qualità dei piloti.



re in un certo modo, negli Stati Uniti e in Australia in un altro. Ma l'enduro vero, quello universalmente riconosciuto, è quello europeo. Se non altro proprio perché è stato il vecchio continente a veder nascere la specialità. La massima espressione dell'enduro agonistico è il Campionato Mondiale. È stato istituito in tempi brevi, nel 1990, mentre prima si chiamava Campionato Europeo e raccoglieva comunque i piloti più forti in campo mondiale. Ogni gara di campionato mondiale si svolge su



due giornate di gara, tutte e due valide per la classifica. Possono partecipare al mondiale piloti in possesso della licenza internazionale, ma non serve avere particolari requisiti o aver raggiunto determinati risultati. Qualunque pilota, volendo, può prendere parte a una gara di campionato mondiale. Le cilindrature del mondiale sono quattro: 125 e oltre 175 due tempi, fino a 400 e oltre 400 quattro tempi. In passato erano molte di più, ci sono stati anni - all'epoca del campionato europeo - in cui correvano ben sette cilindrature, ognuna con una classifica e quindi un vincitore diverso. Nel 1997, per la prima volta nella storia del mondiale, è stata disputata una prova fuori dal continente europeo. L'onore di aprire un nuovo corso che vorrebbe far diventare davvero mondiale il torneo iridato è toccato al Brasile, con la due giorni corsa a giugno 1997 a Belo Horizonte. Il campionato Europeo non è sparito ma è diventato un torneo riservato ai piloti più giovani, con età inferiore a 23 anni, in gara nelle cilindrature 125 e oltre 175 due tempi. Le gare di europeo si sono corse finora in concomitanza con alcune prove del campionato mondiale. Dal 1998 si dovrebbe inaugurare un nuovo corso che prevede gare di qualificazione - separate dal mondiale - e la disputa di una finale unica. In Italia i piloti di enduro sono divisi in quattro categorie: cadetti, fino a 21 anni; junior, da 21 a 33 anni; major, oltre i 33 anni. La massima categoria è la senior, alla quale si accede solo per meriti sportivi: chi vince un campionato italiano junior passa automaticamente tra i senior. A distinguere i piloti, in gara, è il colore della tabella portanumero che è bianca per i cadetti, gialla per junior e major, rossa per i senior. Esiste inoltre una categoria cosiddetta "promozionale", studiata apposta per facilitare chi vuole avvicinarsi all'enduro senza troppo impegno, che consente di prendere parte solo a gare regionali.



LA PROVA SPECIALE

NELL'ENDURO MODERNO le prove speciali possono essere di due tipi: in fettucciato, oppure in linea. In passato esisteva anche una prova di accelerazione, cioè un tratto di strada asfaltata rettilinea che i piloti dovevano percorrere nel minor tempo possibile. Che differenza c'è tra una prova fettucciata e una in linea? La prima è tracciata in un ampio pratone, piuttosto che all'interno di una cava o sul greto di un fiume e ha l'ingresso e l'uscita poco distanti. Il tracciato è molto simile a un campo di cross, con curve e talvolta salti. La prova speciale in linea invece è un sentiero o una mulattiera che inizia in un punto e termina spesso qualche chilometro più a monte, o a valle rispetto alla partenza. Si tratta della prova più impegnativa perché i piloti si trovano a percorrere una stradina larga a volte solo pochi metri tra alberi e pietre, che nasconde mille insidie. Non per

A sinistra; una prova in fettucciato. A fianco, un controllo orario. Nella pagina di destra due esempi di cambio gomme (i più capaci impiegano solo dieci minuti a sostituire tutte e due i pneumatici) e, sotto, un'altra prova in fettucciato.

niente tutti i piloti usano fare una ricognizione molto attenta delle prove speciali, naturalmente a piedi perché il regolamento non permette altrimenti, nei giorni che precedono la gara. I piloti del mondiale percorrono tutte le prove due e anche tre volte per memorizzare le traiettorie e i punti che possono rivelarsi più impegnativi.

I CONTROLLI ORARI

LUNGO IL PERCORSO di una gara di enduro ci sono alcuni punti in cui i corridori devono transitare a una certa ora con estrema puntualità. Per la precisione entro

un minuto, con una tolleranza di cinquantanove secondi. In caso di ritardo o in anticipo vengono assegnate delle penalità che sono poi convertite in secondi e poi sommati ai tempi delle prove speciali che determinano la classifica. In genere i piloti cercano di arrivare al controllo orario con qualche minuto di anticipo e si fermano in una zona in cui è permesso fare benzina e manutenzione alla moto. Ecco perché il controllo orario è un continuo brulicare di meccanici, cronometristi, uomini dell'assistenza. C'è chi si preoccupa di pulire gli occhiali al pilota, chi di offrirgli acqua e



qualche biscotto per rifocillarsi, e chi, cronometro alla mano, lo tiene costantemente aggiornato sul tempo che gli rimane prima di consegnare la tabella di marcia ai cronometristi ufficiali. In genere una gara ha due o tre controlli orari; nel campionato mondiale a volte si arriva anche a quattro. Talvolta accade che gli organizzatori, volutamente, concedono un tempo molto ristretto per andare da un controllo all'altro. In questo caso i piloti, per non incappare nelle penalità, sono costretti a tenere un'andatura elevata; in pratica il controllo si trasforma in una prova speciale, più lunga, in cui si rischia di prendere addirittura minuti di distacco dagli avversari. È il famigerato controllo "tirato".

IL CAMBIO GOMME

NELLE GARE DI DUE GIORNI - in genere quelle di campionato mondiale e al-



cune dell'italiano - i piloti devono rimettere la moto nel parco chiuso al termine del primo giorno. Prima dell'ultimo controllo orario, quello dell'arrivo, hanno un po' di tempo in cui devono sistemare al meglio la moto per il giorno dopo. Il regolamento dell'enduro prevede che solo il pilota possa intervenire sulla moto e nessun altro. Ogni aiuto esterno è punito con la squalifica. La prima operazione da fare, e anche la più spettacolare, è quella del cambio gomme. I più bravi riescono a sostituire tutte e due le gomme in meno di dieci minuti. L'operazione è sempre una corsa contro il tempo che vede impegnati i piloti e i meccanici che passano loro gli attrezzi e le parti di ricambio. È una gara nella gara in cui si vivono anche attimi di tensione



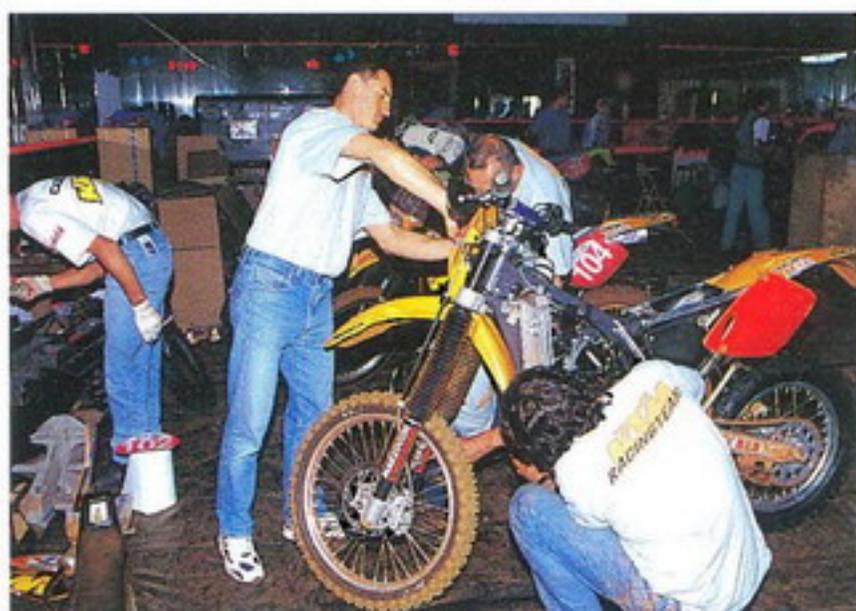
quando il tempo a disposizione è poco e sono tanti gli interventi da fare sulla moto. Il giorno dopo, prima della partenza, i piloti hanno dieci minuti a disposizione prima della partenza per effettuare gli ultimi ritocchi. A volte questo tempo è fondamentale per completare le operazioni che non si è riusciti a fare la sera. Il pluricampione del mondo Kari Tiainen, alla Sei Giorni del 1995 in Polonia è riuscito a sostituire la campana della frizione della sua Husqvarna 600 quattro tempi in dieci minuti netti!

GLI UOMINI OMBRA

SONO LE ASSISTENZE VOLANTI. Uomini in sella a una motocicletta, con lo zaino pieno di ricambi, seguono il proprio pilota lungo il percorso di gara e lo aspettano in alcuni punti di passaggio in cui le strade principali incrociano i sentieri. Se non lo vedono arrivare nel tempo prestabilito, gli vanno incontro. L'uomo ombra deve essere un bravo pilota - perché spesso deve



affrontare le stesse difficoltà dei campioni - e un ottimo meccanico. Le riparazioni fuori dalle zone autorizzate e la sostituzione di molti particolari della moto sono vietate nell'enduro. I pezzi che non possono essere sostituiti vengono punzonati, cioè contrassegnati con una pennellata di vernice colorata. Ecco che il perfetto uomo ombra è anche quello che riesce sempre a trovare la vernice del colore identico a quella u-



In questa pagina un aspetto chiave dell'enduro: i meccanici al lavoro per porre i piloti nelle condizioni ottimali di gara. Nella pagina a sinistra il risultato del loro lavoro oscuro ma indispensabile: i piloti in piena azione.

sata per le punzonature, e a sostituire eventuali pezzi rotti o danneggiati in mezzo al bosco, con i pochi attrezzi che è riuscito a portare nello zaino, al riparo da occhi indiscreti. La storia dell'enduro è piena di



aneddotti sulle gesta degli uomini ombra che sono riusciti - si dice - a cambiare anche la motocicletta al pilota senza che nessuno si accorgesse di niente. Nei tempi passati la pratica del "tagliando", così è chiamata un'assistenza proibita, era molto praticata, oggi viene fatto solo in rari casi di assoluta necessità in cui non rimane che rischiare il tutto per tutto per ottenere un risultato importante.

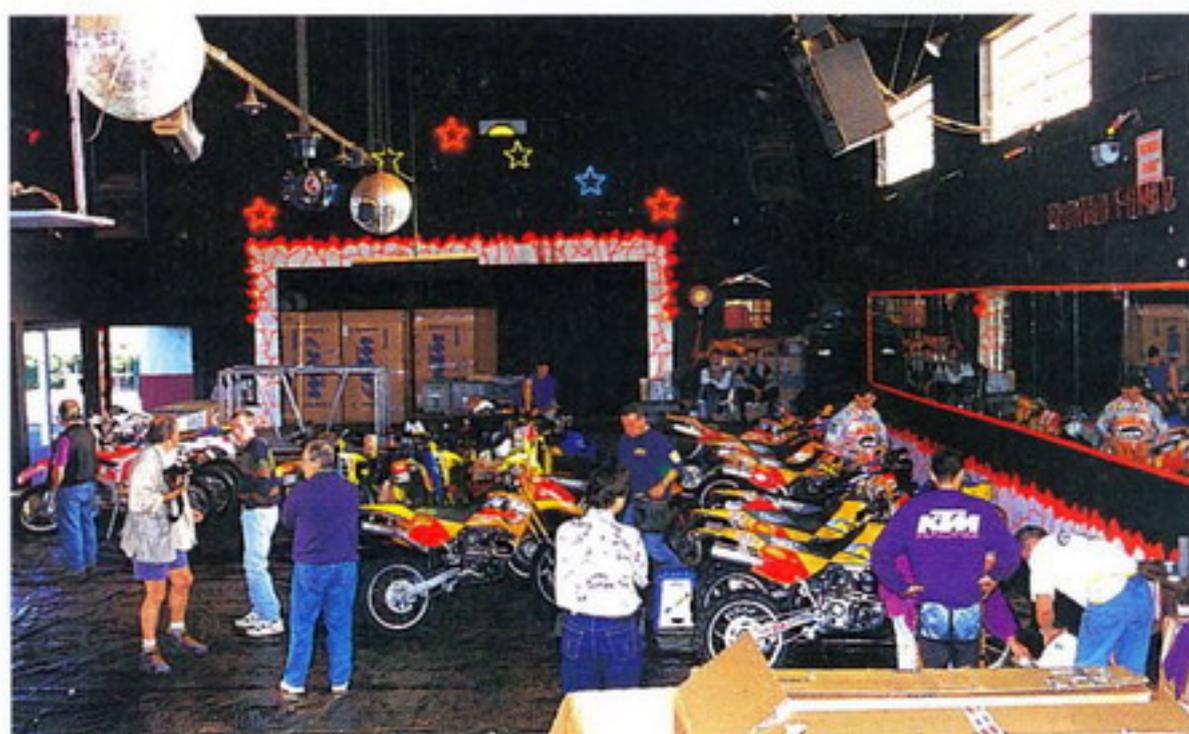


IL RIPOSO
DEL GUERRIERO
G. SALA



NUOVE MODE
ANCHE
NELL'ENDURO



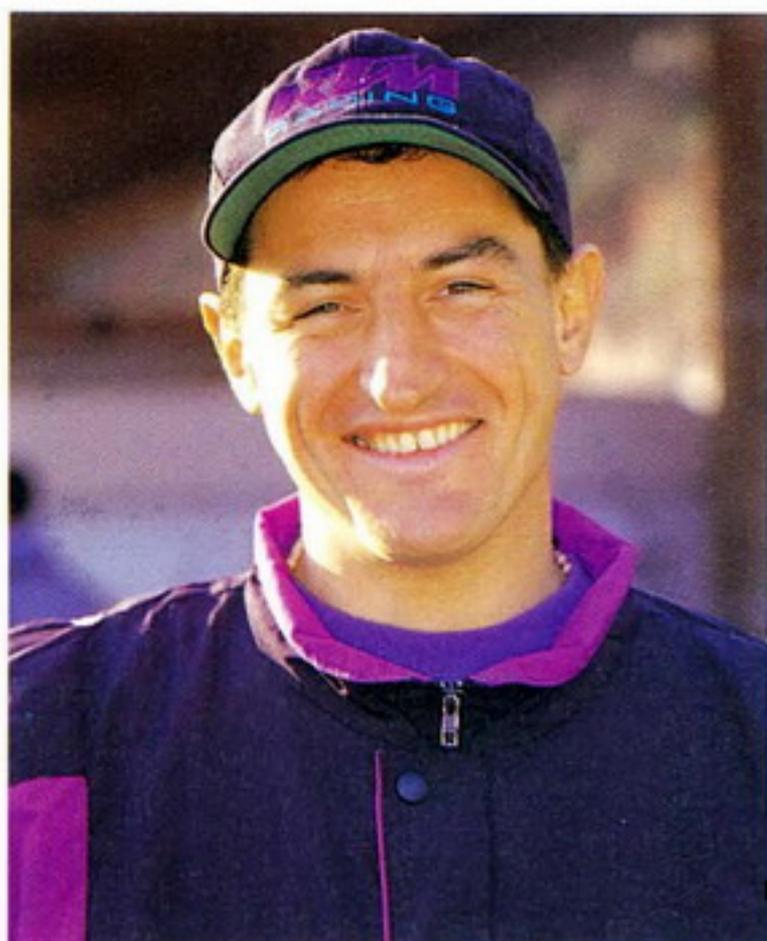




Gli interventi di manutenzione devono essere fatti dal pilota







Parata di campioni del mondo in versione relax: da sinistra in senso orario Giovanni Sala, Fausto Scovolo e Stefano Passeri.

da avanti la sua fattoria con allevamento di mucche. Ha una guida spettacolare e redditizia, è entusiasta di tutte le cose che fa e ama allenarsi con gli amici nei terreni più vari. Anche Rinaldi come Sala è un ex-croscista che ha iniziato a fare enduro non più giovanissimo, con una Yamaha TT 350 presa in prestito. Nel giro di poco tempo è di-

ventato un ottimo pilota e nel 1992 ha vinto il suo primo mondiale della 350 4tempi. Si è ripetuto nel 1994 e poi nel 1997, sempre in sella alla KTM del team Farioli.

I FOLLETTI DELLA 125

SE ANDIAMO A FARE UN GIRO nelle mulattiere bergamasche non è così difficile incontrare due campioni che si allenano come matti: Fausto Scovolo e Stefano Passeri. Tutti e due sono i nostri uomini migliori della 125: Scovolo ha vinto il mondiale nel 1996, gli uomini del suo team lo chiamano "il Toro" per la sua prestanza fisica e la grinta che lo fa viaggiare a testa bassa, sempre con il gas al massimo. Scovolo è uno specialista delle prove in linea dove sa essere velocissimo, come pochi altri. Passeri più volte è andato vicinissimo al titolo mondiale e ha colto una splendi-

da vittoria di classe alla Sei Giorni di Lumezzane di quest'anno. Il pilota di Iseo è noto nell'ambiente anche per la sua scaramanzia: tanto per fare un esempio, elenchiamo tutti gli amuleti che ha usato nell'ultima prova di campionato italiano, in cui si giocava con Scovolo il titolo della 125: al collo una collanina portafortuna del Cile; nel marsupio un sassolino del lago di Iseo che gli ha regalato la sua fidanzata, la sera prima si è fatto pulire il marsupio da Valentino, amico fraterno di Mario Rinaldi, come faceva tutte le sere alla Sei Giorni di Lumezzane. Infine, prima della partenza si è fatto dare un doppio bacio da Katia, moglie di Tullio Pellegrinelli, così come aveva fatto prima della partenza della manche finale di cross alla Sei Giorni che lo ha visto vincitore.

I SENATORI

SONO TRA I PIÙ ANZIANI del circus dell'enduro ma vanno ancora fortissimo. Sono stati protagonisti a livello italiano di interminabili battaglie e ancora oggi in sella a una moto fanno scintille. Parliamo di Giorgio Grasso e Tullio Pellegrinelli; ge-

novese il primo, bergamasco il secondo, da dieci anni sono protagonisti delle corse di enduro. Grasso ha colto una splendida doppietta mondiale nella 250 nel biennio 92-93, Pellegrinelli ha vinto il titolo della 500 nel 1993. E anche quando non hanno vinto sono sempre finiti nelle primissime posizioni. Giorgio non è stato molto fortunato per via dei numerosi infortuni subiti: nel 1995 in Svezia, quando era lanciaatissimo verso la conquista del titolo mondiale della 125, cadendo si è procurato una lesione a un rene e ha dovuto dire addio al titolo.

Tra i senatori entra a pieno diritto anche Arnaldo Nicoli. Ha un fisico da superatleta, si sottopone ad allenamenti massacranti ed è stato il trasciatore della nazionale italiana in parecchie Sei Giorni. Il suo spirito di gruppo è unico. Le sue specialità: salire correndo una scalinata di 500 gradini con uno zaino pieno di mattoni sulle spalle e ingoiare una ranocchia... viva!

Nelle grosse moto a quattro tempi il nostro pilota più rappresentativo è senza dubbio Fabio Farioli. Fisico da corazziere, adorato dalle ragazze e fotomodello in alcune



L'enduro merita, e si conquista, grandi scenari: qui a lato il pluriridato Kari Tiainen, nella pagina accanto un suggestivo scorcio di una gara del francese Pidoux.



campagne pubblicitarie, Fabio guida la grossa KTM 600 in maniera spettacolare e redditizia come pochi altri sanno fare. Dal 1991 è il dominatore del campionato italiano della 600 4t, nel 1993 ha corso una bellissima stagione internazionale che gli ha fruttato il titolo mondiale. Negli anni più recenti ha subito numerosi infortuni che hanno influito pesantemente sui risultati. La sua passione sono le macchine di grossa cilindrata, che riesce comunque a fare girare in testacoda.

UN MONDO DI CAMPIONI

IL PADDOCK DELL'ENDURO è popolato di strani personaggi... ce n'è uno, australiano, che alla stanza di albergo preferisce la sua tendina monoposto e il sacco a pelo, a cielo aperto. Si chiama Shane Watts, e nemmeno a farlo apposta è il campione del mondo della 125. Simpatico e

socievole con tutti, è velocissimo su ogni terreno e matto quanto basta. Ha una determinazione impressionante e sarà, salvo incidenti, il campione dei prossimi anni. Un altro pilota ha l'hobby di vincere Parigi-Dakar e al momento ne ha conquistate quattro. Stiamo parlando di Stephane Peterhansel, francese, che dopo un paio di tentativi infruttuosi è riuscito nel 1997 a vincere il mondiale della 250 battendo Giovanni Sala. Peterhansel è uno dei più grandi campioni dell'enduro moderno: la sua popolarità è immensa grazie alle vittorie africane e in Francia è un idolo. Guadagna tantissimo solo con i rally motociclistici, ma al suo palmares mancava un titolo mondiale. Nel 1995 e nel 1996 aveva preso parte al mondiale ma era sempre arrivato a metà stagione senza aver molte speranze di vittoria e aveva preferito lasciare perdere. Quest'anno è partito con una forte mo-



tivazione ed è riuscito a mettere in difficoltà Sala; quindi è andato fino in fondo in un duello bellissimo con il nostro portacolori che è finito solo all'ultima giornata del mondiale, in Finlandia.

Quanto Peterhansel è riservato e taciturno, tanto gli altri piloti francesi sono amabili burloni sempre pronti alla battuta e allo scherzo. Il più veloce è Eric Bernard, terzo nella 250 ed efficace su tutti i terreni ma in particolare sul bagnato. Il più carisma-

tico è Laurent Pidoux, istrionico pilota della 400 4tempi che per due anni ha lasciato le corse ed è andato a vivere all'Isola della Reunion con la sua compagna, e solo nel 1997 ha ripreso l'attività ma che tutt'ora, finita la gara, non disdegna una buona birra e una tirata di sigaretta. Il più "distinto" è Laurent Bouffieux, che riesce a guidare forte la sua pesante quattro tempi a dispetto del suo fisico longilineo e scheletrico.



I PILOTI NORDICI

FIOR FIOR DI CAMPIONI arrivano dai paesi nordici: primo fra tutti il finlandese Kari Tiainen che con il titolo conquistato al termine della stagione 1997 ha raggiunto quota sei. Già, sei titoli mondiali vinti in otto stagioni iridate la dicono tutta sulle qualità di Tiainen. Fuori dalle gare Kari ama stare in famiglia con la moglie Katrin e i due figli che lo accompagnano alle gare. Da buon finlandese non disdegna un buon boccale di birra al termine della gara, che magari diventano due se la giornata lo ha visto vincitore. Disponibile con tutti, da anni passa la stagione pre-campionato in Spagna, nei pressi di Marbella, per allenarsi dove il clima è più mite. Dalla terra dei laghi provengono anche due giovani terribilmente efficaci specie sui terreni sabbiosi: Petteri Silvan e Mika Ahola. Il primo ha vinto il mondiale 125 nel 1995, e si è già messo in luce nella 250 dove la sua Gas Gas è sempre a ridosso dei primi. Il secondo ha meno esperienza in campo internazionale ma ha già dimostrato ottime qualità e ha chiuso la stagione mondiale della 125 con cinque vittorie consecutive. Risultati che lasciano ben sperare per il futuro del giovane finlandese che corre con la moto italiana TM. Dalla Finlandia alla Svezia, altra terra che ha visto nel recente passato fior di campioni a livello internazionale. Due tra i migliori esponenti della scuola svedese corrono per la italiana Husqvarna nella squadra ufficiale CH Racing gestita da Fabrizio Azzalin. Si tratta di Anders Eriksson e di Rickard Larsson. Eriksson è uno tra i più simpatici del circus; burlone, sempre pronto a improvvisare facce strane e simpatici teatrini. Molto dotato fisicamente, la sua dimostrazione di forza è sollevare la sua pesante Husqy 4tempi come se fosse una bicicletta. È efficace su tutti i tipi di terreni e vive le gare con molta serietà. Per due



anni di seguito, nel 1995 e 1996, ha vinto il campionato mondiale della 400 4tempi davanti al nostro Rinaldi al termine di stagioni molto combattute.

Rickard Larsson è l'opposto di Eriksson: timido e riservato, ma non per questo scontroso, è un allievo del grande Jeff Nilsson che lo ha seguito nell'esordio mondiale. Deve ancora maturare esperienza ma ha già mostrato ottima velocità in particolare sui terreni sabbiosi. Tra i giovani svedesi di valore da citare Bjorne Carlsson: anche lui impegnato nella 400 4tempi, sembra che in allenamento faccia registrare gli stessi tempi di Eriksson. È considerato il "tabaccaio" dell'enduro per l'abitudine tutta svedese di tenere una pallottola di tabacco sotto il labbro; immancabilmente Carlsson propone agli altri piloti di assaggiare il suo tabacco e questi, incuriositi, lo mettono in bocca per sputarlo schifati e con il mal di testa dopo pochi minuti. Finora è stato fermato da diversi infortuni, ma ha già mostrato il suo valore, così come ha fatto Peter Jansson che nel 1996 ha vinto a sorpresa il titolo mondiale della oltre 4tempi davanti a re Tiainen.



Anche i campioni, a volte, affrontano difficoltà insormontabili: qui a fianco Migliorati costretto a spingere la sua Husaberg in un tratto particolarmente difficile (e il fango, nel caso particolare, non rappresentan certo l'ostacolo per chi ci convive...). Nella pagina a fianco due passaggi in situazioni di precaria stabilità.

VERDI SPERANZE

JARNO E IVAN BOANO, i due fratelli terribili di Cuneo. Sono loro le più belle promesse dell'enduro italiano. Passano la settimana a punzecchiarsi sulle rispettive prestazioni alle gare in un confronto che non ha mai fine, sono inseparabili e profondamente diversi. Jarno, il più grande, ha vinto il titolo europeo della 125 nel 1994; nel 1996 ha conquistato quello della 250

mentre il piccolo Ivan si imponeva nella ottavo di litro. Sempre seguiti alle gare dalla infaticabile mamma Silvana e da papà Roberto, all'epoca crossista di buon livello nel mondiale 500 e ora inguaribile dakariano. Jarno è già maturato notevolmente, in Italia si trova già a combattere per la vittoria assoluta contro mostri sacri del calibro di Sala e Pellegrinelli, mentre nel mondiale ha colto buonissimi piazzamen-





ti nella 250 alla sua prima stagione iridata. Altri italiani di belle speranze sono Matteo Rubin, Alessio Paoli, Pablo Peli. A livello internazionale già da alcuni anni si è messo in luce un giovane ragazzo ceco, di Valasske Mezirici, che risponde al nome di Roman Michalik.

Alto, dinoccolato, è abilissimo nel fare il giocoliere con palle e birilli oltre che, naturalmente, in sella alla motocicletta. Nel 1996 è andato vicino alla conquista del titolo della 125 ed è stato l'unico in grado di insidiare il nostro Scovolo. Nel 1997 un infortunio allo scafoide subito a inizio stagione ha condizionato pesantemente il risultato di Michalik a livello mondiale, ma sicuramente sentiremo parlare molto di lui nei prossimi anni.

Nel frattempo, se giriamo nel paddock, po-





tremmo incontrare papà Michalik, un simpatico signore baffuto che colleziona moto d'epoca - a casa ne ha più di cinquanta - e di tanto in tanto offre una sorsata di una fortissima grappa "made in Ceko" che fa stramazzone un cavallo. Nella stagione appena conclusa ha stupito il nuovo campione europeo Miki Arpa. Il giovanissimo iberico ha dominato nel campionato spagnolo davanti a piloti molto più quotati, e ha vinto a mani basse il titolo continentale della 250. Se va avanti così sarà uno dei sicuri protagonisti anche nel mondiale. C'è poi un piccolo francesino terribile,

Olivier Samofal, taciturno dallo sguardo vispo che all'inizio del 1997 è entrato a far parte della squadra Husqvarna France. Quindi si è ritrovato a dividere trasferte, albergo e pasti con un vecchio volpone del calibro di Laurent Pidoux, dal quale ha carpito molti segreti dell'enduro, ma non la parlantina visto che rimasto timido e silenzioso. però in moto è andato molto forte tanto che ha vinto il campionato europeo della 125 davanti al fortissimo inglese Jonty Edmunds. Saranno questi i nomi dei quali molto probabilmente sentiremo parlare nei prossimi anni.

