

Speciale

All'Erzberg e ritorno

DI RITORNO DALL'**INFERNO**





DERAPARE PER SALIRE

A sinistra, il primo tratto del Prologo è più scorrevole e bisogna tenere aperto. Sotto, sulla strada del ritorno



Quante **cose** si possono fare con una maxienduro! **Una** di queste è decidere di **partecipare** all'Erzberg Rodeo e tornare a **casa** sempre in sella alla **stessa** moto

di **Stefano Sacchini**
Foto **Cristiano Morello**

Se sei un perfetto sconosciuto, appassionato delle due ruote da fuoristrada, solo l'Erzberg Rodeo ti può regalare la possibilità di gareggiare insieme a piloti del calibro di Stefan Everts, Cyril Despres, Tadeusz Blazusiak, Walker, Van Den Bosch... Questo perché occorre solo una moto, volendo neanche da off-road, la voglia di mettersi in gioco e per partecipare non serve nemmeno la licenza di pilota FMI. Il nostro consiglio è quello di iscriversi all'evento molti mesi prima, perché i 1.500 posti finiscono in un lampo: l'Erzberg Rodeo è una gara a numero chiuso.

Nei giorni di venerdì e sabato tutti, piloti "veri" e no, partecipano all'iron Prolog, una salita di 13,5 km che determina l'ordine di partenza dei migliori 500 "smanettoni" classificati, che avranno diritto ad accedere al Red Bull Hare Scramble nella famosissima cava di ferro a Eisenerz, alias Erzberg. Il piccolo paese austriaco, situato a nord di Graz, 4.500 abitanti, nel

weekend motociclistico si trasforma nell'arena dell'Hard Enduro più famosa al mondo: più di trecento giornalisti accreditati, circa dodicimila spettatori e numerosi arrivano perfino dal Sudafrica.

Per avere speranze di classifica, le moto più indicate sono le 250 e 300 cm³ 2 tempi da enduro, ma così si è uno dei tanti. Dopo aver preso parte a due edizioni dell'Erzberg con una BMW F 800 GS preparata di tutto punto, quest'anno ho deciso di farlo con la moto più venduta in Italia, la BMW R 1200 GS, modello 2010, la stessa che solo dieci giorni prima mi aveva accompagnato per la Route des Grandes Alpes, e che avrei usato per andare a Garmisch al raduno ufficiale BMW. Non è certo la prima volta che viene dimostrata l'ecletticità di questa moto, la stessa che viene usata quotidianamente in città come per partire, i più fortunati, per il giro del mondo. Forse con un modello praticamente di serie non sono molti quel- ▶

li che hanno affrontato una gara di questo livello, ma si può fare, correndo il rischio anche di entrare nei 500 chiamati all'Hare Scramble. La GS non sarà performante quanto le più leggere enduro specialistiche, ma se in sella ci sale un pilota che ci sa fare si può perfino qualificare tra i migliori 500. All'Hare Scramble si entra in un percorso dove il "colosso" bavarese ha nei chili da turistica stradale il suo limite, il Prologo invece è affrontabile. Per avere maggiore performan-



FESTA CONTINUA

Festa per tutti in paese (sotto) e parte finale del Prologo più impegnativa (sopra), per la quale bisogna mantenere le energie necessarie



ce abbiamo modificato la moto con accessori aftermarket montando gli ammortizzatori Ohlins top di gamma, scarico Termignoni, gomme Continental TKC, protezioni dei copritesta dei cilindri che sporgono orizzontalmente, del radiatore olio, della pompa freno e del telaio, e pedane con maggior appoggio della Tvalcom. Nei circa 13 km di salita del Prologo, lungo le vie che solitamente percorrono i camion che lavorano nella cava, ci sono alcuni tratti di rettilineo di terra battuta, ma le asperità più difficili sono i guadi, quest'anno pieni d'acqua per le incessanti piogge che si sono abbattute anche durante la gara, e tanti piccoli sassi smossi.

La gara

La partenza della gara è la parte più emozionante, anche per chi ha già fatto tante gare: gli elicotteri, la musica, il tuo nome urlato a gran voce dallo speaker, la fila dei partecipanti, il palco alto tre metri, tutto ha il sapore di un evento mondiale, e ti carica di adrenalina a mille! Nessuna gara ti sprona così, se poi sei un amatore alla prima esperienza di gara, il ricordo sarà indelebile.

Tre.. due.. uno.. start! Parto a razzo, prima seconda e terza... prima curva a sinistra e prima staccata, subito mi viene in mente che ho 240 kg da fermare con delle gomme che non sono proprio da cross e che sa-

ranno le stesse che userò per tornare a casa in sella. A 120 orari sui sassi bagnati, sulla pista scavata dai circa 700 concorrenti che passano prima di me, è stato come gettare l'ancora! Da lì in avanti ho cercato di risparmiare le forze e di evitare il più possibile le buche più profonde. La R/GS con la ruota anteriore di 19" e la sospensione Telelever nelle buche a scalino, bagnate dalla pioggia, soffre parecchio, mentre altre BMW più specialistiche come la HP2 con la forcella tradizionale e il cerchio anteriore di 21", le mousse e le gomme da cross hanno vita più facile. Ma poi farci del mototurismo sarebbe ben più improbabile...

Man mano che si sale, il fondo diventa migliore, pur sempre mantenendo insidie come i grossi sassi che sporgono dal terreno e possono farti perdere il controllo. E all'Erzberg di sassi ce n'è una cava. Tantissime anche le forature. Salgo, salgo, passo un concorrente che mi precede, poi un altro, si parte uno ogni minuto, fino ad arrivare al rettilineo più veloce. Butto l'occhio al contachilometri e il "Giessone" segna circa 175 km/h! Adrenalina! Sembra l'ultimo posto al mondo dove si può andare a tutto gas.

L'ultimo chilometro è su terra bagnata, ed è come andare sul ghiaccio, ma lo sapevo e infatti mi sono risparmiato per questo. Arrivo in cima dopo 14'23", stanco e felice. La clas-



LA PREPARAZIONE

BMW R 1200 GS Adventureschool

Come è stata preparata la moto per questo Erzberg: Cupolino tagliato all'altezza della strumentazione, per avere più visibilità.

Manubrio ruotato sugli attacchi in modo da alzare l'impugnatura di circa 2 cm.

Tolti i retrovisori.

Ammortizzatori: posteriore Ohlins 46 PRCLQS, anteriore Ohlins 46 DR.

Sella originale modello Adventure, per avere più libertà di movimento.

Pedane Twalcom, per avere più base d'appoggio e grip con gli stivali.

Pneumatici Continental TKC 80 Twinduro, gonfiati a 1.7 bar per l'uso fuoristrada.

Scarico Termignoni.

Paracoppa e protezioni Twalcom in alluminio.



sifica dirà 13° su 83 della "Twin cylinder" e 861° su 1.500 dell'assoluta.

Il viaggio

I 628 km da Eisenerz a Rimini li faccio in moto. La differenza che offre il motivo per questo servizio è tutta qui. Dopo i sassi un po' di curve sulle Alpi hanno riportato la GS alla perfetta compagna di viaggio che tutti conoscono e per la quale la scelgono. Le strade da Leoben a Graz sono ricche di panorami mozzafiato, percorrerle col sorriso dopo la bella esperienza che scarica la tensione agonistica ha un fascino particolare. Ma attenzione agli autovelox austriaci, non fatevi prendere dalla foga e rispettate i limiti di velocità.

Prima di entrare in autostrada si attraversano numerose cittadine tipiche austriache, tutte colorate e in legno, e se volete fare una sosta in qualche tipica locanda vi consigliamo di provare la wienerschnitzel, una sorta di cotoletta alla milanese, servita con una montagna di patate fritte e, a chi piace, la marmellata di pru-

gne. A pancia piena le molte ore di guida si affrontano meglio. Passato il primo tratto di strada, quello più divertente, arriva la monotonia dell'autostrada e una volta in Italia un caffè è indispensabile per arrivare a casa.

Resta il ricordo dell'esperienza emozionante dell'Erzberg che è anche una festa interminabile. Campeggio all'interno della montagna di ferro con festa 24 ore su 24, esibizione di freestyle, il megatendone dove si mangia fino a tardi, la parata nel centro di Eisenerz con folcloristici appassionati da tutto il mondo agghindati nei modi più stravaganti. Provare per credere. ■

BASTA UN PAIO DI VALIGIE...

... e puoi girare tutto il mondo: a destra, la GS in assetto turistico mentre torna a casa e, più in basso, Stefano Sacchini mentre rimonta gli attacchi delle valigie per il viaggio dopo il Prologo. In alto, la BMW R 1200 GS in assetto gara, cioè... senza le borse in alluminio



CHI È SACCHINI

La Adventureschool per gente a due cilindri

Stefano Sacchini è vicecampione italiano 2006 Motorally, ha ottenuto diverse vittorie nei campionati enduro. Dal 2003 si dedica prevalentemente a raid e corsi di guida off e on-road per grossi bicilindrici. L'Adventureschool è stata la prima scuola in Italia nata per coinvolgere e per avvicinare alla guida in fuoristrada di grossi bicilindrici, e dal 2005 anche su strada con corsi di guida sicura. Si occupa anche di tour in nord Africa ed Europa.

