

**SPORT** Africa Eco Race

di Stefano Saragoni - foto Alessio Corradini



Paolo Ceci in azione sulla sabbia, il terreno più amato da chi gareggia nei rally. Sopra il titolo, Paolo mostra orgoglioso il trofeo che spetta al vincitore.

# La vera Dakar

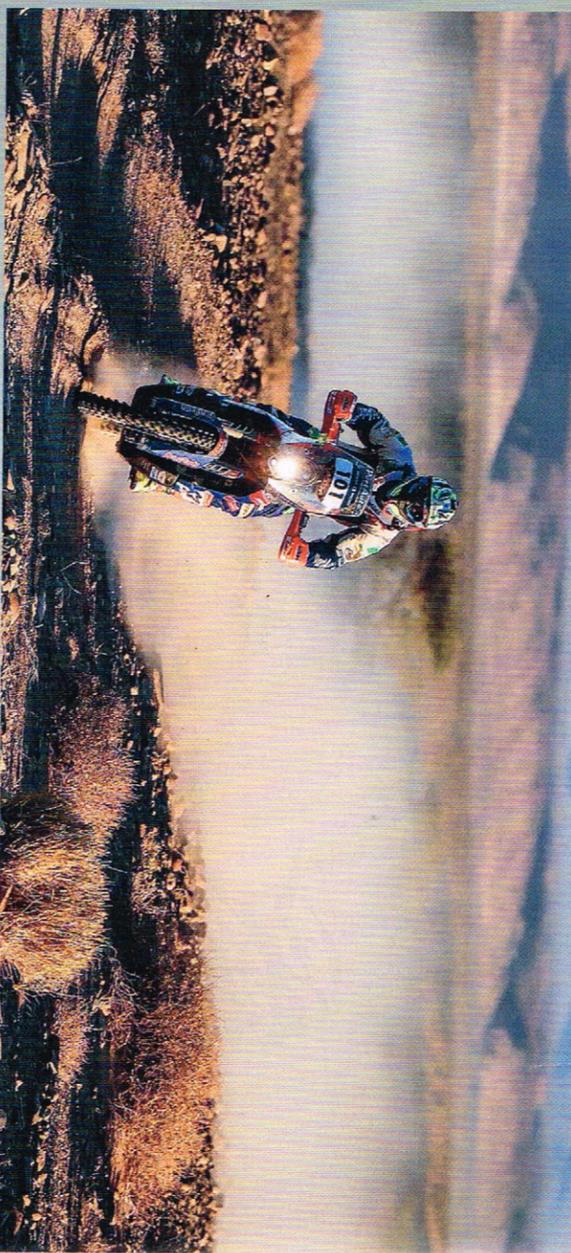
*Si corre dal 2010, sulle piste che furono della mitica Parigi-Dakar. Dopo un inizio in sordina, il numero dei partecipanti è in crescita. Paolo Ceci l'ha corsa, ne è rimasto stregato, ci è tornato, l'ha vinta e ce la racconta*

**I**n principio, fu la Parigi-Dakar. L'ultima grande avventura: motoristica del XX secolo, nata sul finire degli anni Settanta dalla mente vulcanica di Thierry Sabine, sognatore con il piglio del leader che ha guidato un gruppo sempre più numeroso ed eterogeneo di seguaci alla scoperta dell'Africa e di se stessi, correndo lungo piste interminabili e aprendosi una strada nella natura sconosciuta e incontaminata, spazi sconfinati dove ogni giorno si rinnovava la sfida, fino ad arrivare al

traguardo di Dakar, capitale del Senegal, dopo 15.000 km, superando stanchezza, difficoltà, fatica.

Poi, dopo l'edizione cancellata sui blocchi di partenza nel 2008 per il pericolo di attacchi terroristici in Mauritania, la Dakar è diventata una contraddizione in termini: a dispetto del nome, diventato marchio di fabbrica, a partire dal 2009 la gara si è trasferita in Sudamerica, dove ha prosperato fino a oggi, costruendosi un solido futuro. Parallelamente, un gruppo "alternativo" di avventu- ➤





**Perché l'Africa Eco Race e non la Dakar?**

rosi ha deciso di riproporre la grande avventura di un tempo, in Africa, tornando dalla Francia al Senegal. L'idea di questa Dakar "parallela" è stata di Hubert Auriol, affricano doc, più volte vincitore in moto e in auto, misuratosi anche alla guida della corsa. Si è partiti in sordina, 8 moto, 8 auto e 4 camion. Plan piano il gruppo si è fatto più numeroso, ed oggi sta cominciando a destare sempre maggiore interesse nei motociclisti con la passione per i rally e l'avventura nel sangue. Paolo Ceci, cinque Dakar in Sudamerica alle spalle, quella del 2016 in forza alla squadra ufficiale Honda, ha deciso di scegliere la strada alternativa nel 2017, e si è subito convinto di avere fatto la scelta giusta. Così quest'anno ci è tornato, e ha vinto. È lui a raccontarci quella che per molti è la "vera" Dakar.

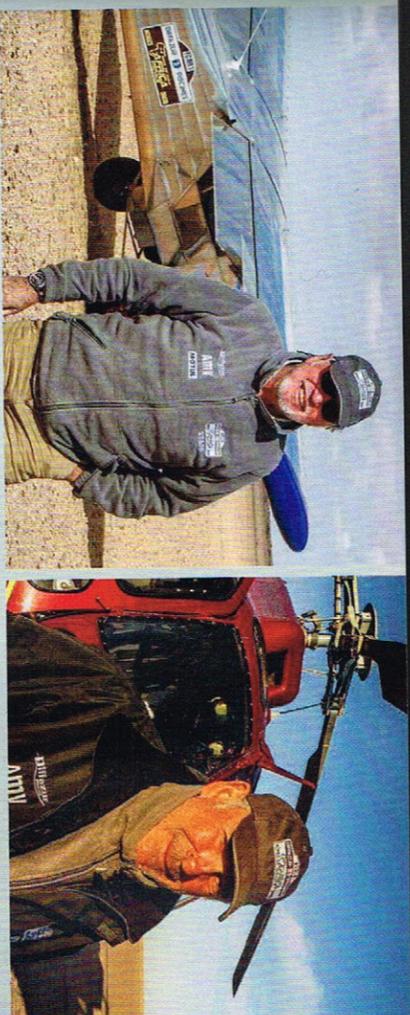
Gli spazi sconfinati (quelli veri) all'Africa Eco Race non mancano. Né in Marocco, dove il fondo è pietroso, né in Mauritania.

**Facciamo un piccolo riassunto di come è nata, l'Africa Eco Race.**

«Di Dakar ne ho fatte cinque e dopo l'esperienza con la squadra Honda, nel 2016, come portatore d'acqua di Gonçalves non avevo più una gran voglia di tornarci senza un ruolo in un team ufficiale. Così l'anno scorso mi sono detto: andiamo all'Africa Race. Sono un appassionato delle vecchie Dakar e mi è sembrata subito una bella idea preparare un'Africa Twin, che era appena uscita, per portarla "a casa sua", a Dakar. Così ho fatto. Allottava tappa ero secondo assoluto, ma ho rotto la frizione: le ho provate tutte per sistemarla e portarla al traguardo di tappa, ma non c'è stato niente da fare. Ho preso la "forfetaria", però la gara l'ho

finita. E mi è piaciuta da matti.». **«È come la Dakar di una volta, dalla costruzione del bivacco all'organizzazione»**

Nelle prime edizioni erano proprio pochi, ma hanno tenuto duro, poi ad Auriol sono subentrati Schlessler e Metzger (cinque vittorie in due alla Dakar, n.d.a.), che hanno cominciato a spingere, così la gara ha cominciato a crescere sempre di più, come meri-



Jean Louis Schlessler segue la gara con un piccolo monomotore, René Metzger lo fa in elicottero. I due veterani della Dakar gestiscono la corsa.

ta: sono stati bravi, hanno ricreato la Dakar di una volta in tutto e per tutto, dalla costruzione del bivacco all'organizzazione. Impeccabile sotto ogni punto di vista. C'è un servizio cronometraggio come si deve, il tracciato GPS, il sito on line per seguire la gara. Dal punto di vista regolamentare è come la Dakar, con una sola, importante differenza, che è quella che porterà sempre più gente all'Africa Eco Race: se hai un problema e devi raggiungere il traguardo di tappa con il camion scopra, il giorno dopo puoi ripartire. Ti prendi 20 ore di forfetaria ma riparti, e qui la maggioranza di partecipanti sono amatori che spendono decine di migliaia di euro per partecipare. Alla Dakar se hai un problema il primo giorno vai a casa subito, qui no: riparti. La classifica va a quel paese, ma la tua avventura è salva».

**Montecarlo, con trasferimento a Sete, in Francia, e da lì in nave fino al Marocco. Poi Mauritania e Senegal fino a Dakar. Oltre 6.000 chilometri di avventura. Vera.**

«Non voglio certo denigrare la Dakar sudamericana, una bellissima gara, ma in qualche modo anche un "circo": al bivacco c'è lo stand che ti prepara il Branca Menta, c'è la banda che suona, il pubblico che paga il biglietto per entrare nel paddock. È una corsa a tappe, non la grande avventura dell'Africa, il senso dell'essere solo contro gli elementi, di farsi 500 chilometri di prova speciale in mezzo al deserto per conto proprio. In Sudamerica anche in speciale ci sono scie di persone lungo il percorso, come al mondiale WRC. E quando ti capita di avere problemi arriva subito una macchina con dentro qualcuno che ha una cassetta di attrezzi per aiutarti. In Africa o te la cavi da solo o chiami il camion scopra e aspetti che arrivi. In Sudamerica la sera fai una bella doccia, mangi la tua bella bistecca, c'è il tavolo, te ne vai a dormire».

**«In Africa o te la cavi da solo o chiami il camion scopra e aspetti che arrivi»**

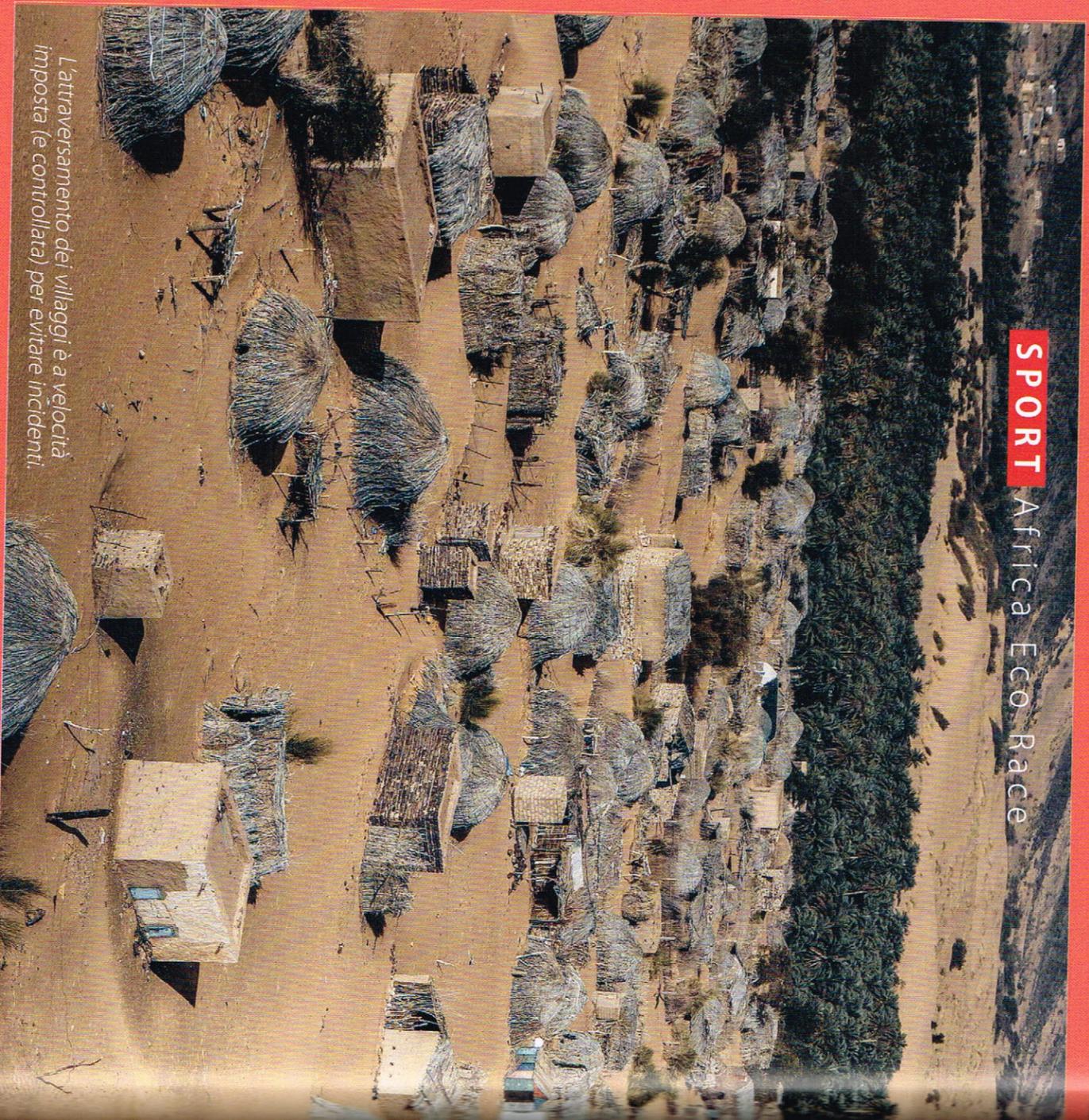
«Fino a un massimo di tre forfetarie». **«Un bel "bonus" visto che la gara si sviluppa su due settimane: dodici tappe con un giorno di riposo in mezzo. Il percorso non è quello delle prime Dakar, è decisamente più corto, ma ne ripropone le caratteristiche. Quest'anno si è partiti da**

in camper, sei un signore. In Africa hai il tuo vassoio di plastica, mangi di merda seduto per terra sui tappeti, dormi in tenda, ma è intatto quel senso di avventura che alla Dakar si è perduto. Le immagini viste quest'anno in TV (su Eurosport) trasmettono quel senso di solitudine nel deserto che è straordinario, e il contatto tra i partecipanti e tra partecipanti e organizzazione è molto umano: il briefing è ancora intorno al falò al centro del bivacco, sei a stretto contatto con Metzger e Schlessler, due personaggi che hanno fatto la storia della gara, sanno nuovi, sanno intervenire per risolvere eventuali problemi che possono verificarsi nel corso della gara. Lo spirito è quello di una volta, anche l'arrivo sul Lago Rosa è una sensazione bellissima. Sono arrivato a Buenos Aires, a Lima, con un pubblico di 300.000 persone, ma mettere le ruote sulle rive del Lago Rosa è diverso».

**«L'Africa Eco Race è aperta a tutte le moto. Non ci sono solo le 450, ma anche le Open, da 450 a 700, e hanno messo anche le Oltre 700».**



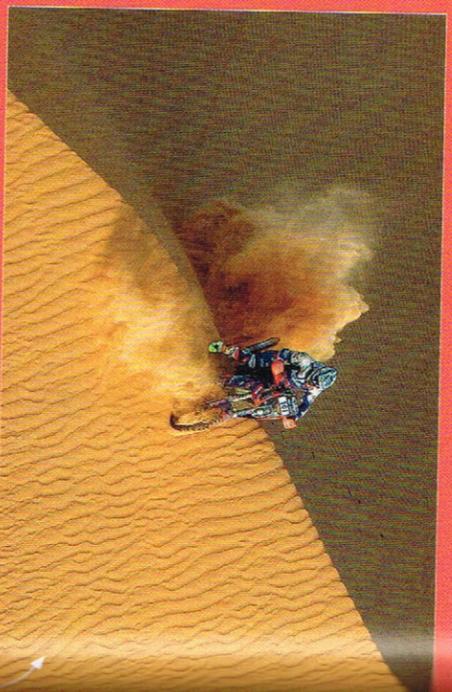
**SPORT** Africa Eco Race



L'attraversamento dei villaggi è a velocità imposta (e controllata) per evitare incidenti.



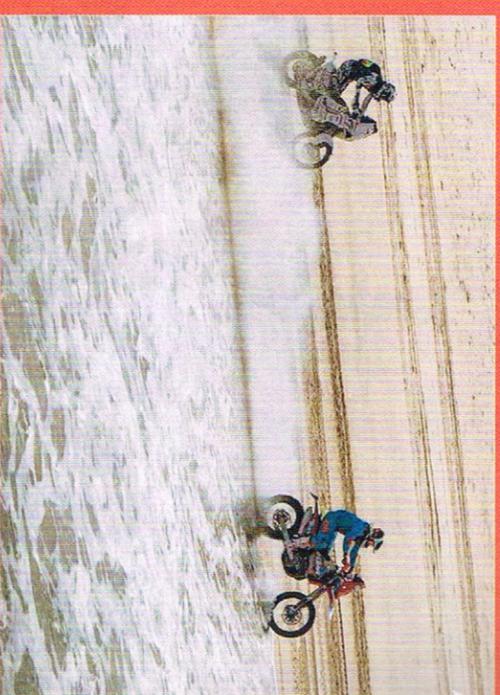
Quando si attraversa un mare di dune, avere un "compagno di viaggio" può essere utile...



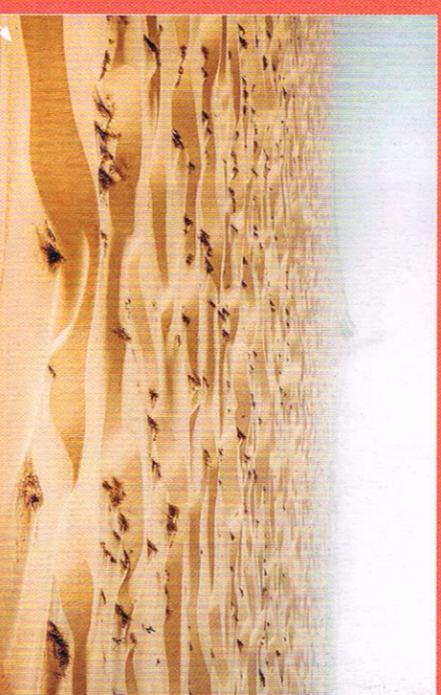
Paolo Ceci alle prese con l'attraversamento di una duna. Sulla sabbia le insidie non mancano.



Sui fondi duri, si può tenere spalancato, ma ci vuole il manico, per correre fuoristrada a 160 all'ora.



Mettere le ruote sulle sponde del Lago Rosa, storico traguardo della Parigi-Dakar dei tempi d'oro, significa avere portato a termine la propria fatica, dopo un'avventura di oltre 6.000 chilometri.



Le dune del deserto, quello vero, sono uno spettacolo che toglie il fiato. Soprattutto ai concorrenti... che in Mauritania finiscono per insabbiarsi parecchie volte e sono chiamati a misurarsi con la navigazione, perché nei tratti in cui il satellitare è "oscurato" è impossibile mantenere il CAP su un terreno che impedisce di procedere in linea retta.



La sola concessione alla mondanità: la partenza della gara dal Principato di Monaco.

**«Non ci sono squadre ufficiali e i piloti più forti scelgono tutti la Dakar. Perché?»**

«Il problema è mediatico: l'interesse si è spostato tutto in Sudamerica dove c'è una passione per i motori esagerata e si vendono molte moto. I soldi sono là. Anche per me è molto più facile trovare sponsor per la Dakar perché ci sono chissà quanti Paesi e TV che la seguono, c'è molta più visibilità. Però sono convinto che presto l'Africa Eco Race tornerà a fare i numeri del passato».

**«Anche perché c'è un ritorno del rally e dell'avventura.»**

«Tanti oggi si dedicano all'adventure, al mondo del road book a livello di cavalcata. Tanti dei partecipanti sognano di andare in Africa».

**«Eco cosa sta a significare?»**

Insieme alla gara è partito un progetto ecosostenibile e umanitario per la Mauritania improntato sul fotovoltaico. In Mauritania ci sono le baracche, anche nella capitale, però ovunque ci sono pannelli fotovoltaici e la luce nelle case. È un progetto che sta funzionando, un aiuto importante per le popolazioni. La gara aiuta e sostiene i Paesi che attraversa».

**«Torniamo alla gara. Al percorso.»**

«Alla Dakar fai 9.000 chilometri, ma 5.000 sono d'asfalto e sono proprio questi a renderla così dura. Le speciali sono di circa 400 km, come all'Africa Race, però parti alle 4 del mattino, con un freddo che si congela, nel trasferimento prendi l'acqua... Quando entri in speciale hai alle spalle tutti quei chilometri di pioggia e freddo... In Africa su 6.100 km di gara

**«Credete a me, la vera Dakar è quella che adesso si chiama Africa Eco Race»**

ce ne sono più di 4.000 di speciale, quindi 2.000 di trasferimento, e un quarto di questi sono su pista. Su asfalto siamo andati da Montecarlo a Sete, abbiamo attraversato l'Atlante, la terra di nessuno tra Marocco e Mauritania e gli ultimi 200 chilometri in Senegal. Ma in quattro o cinque tappe la prova speciale parte direttamente dal bivacco ed arriva fino al bivacco successivo. Trasferimento zero, un giorno intero di gara. E questo è bellissimo. In Mauritania abbiamo fatto della roba tosta, due o trecento chilometri di dune da piantarsi non una ma dieci, quindi volte. Ci sono tappe veloci ma anche altre molto impegnative, che però hanno il vantaggio di essere così belle che anche gli amatori, pur arrivando alla fine "tritati" dalla fatica, hanno il sorriso sulle labbra perché sono bellissime».

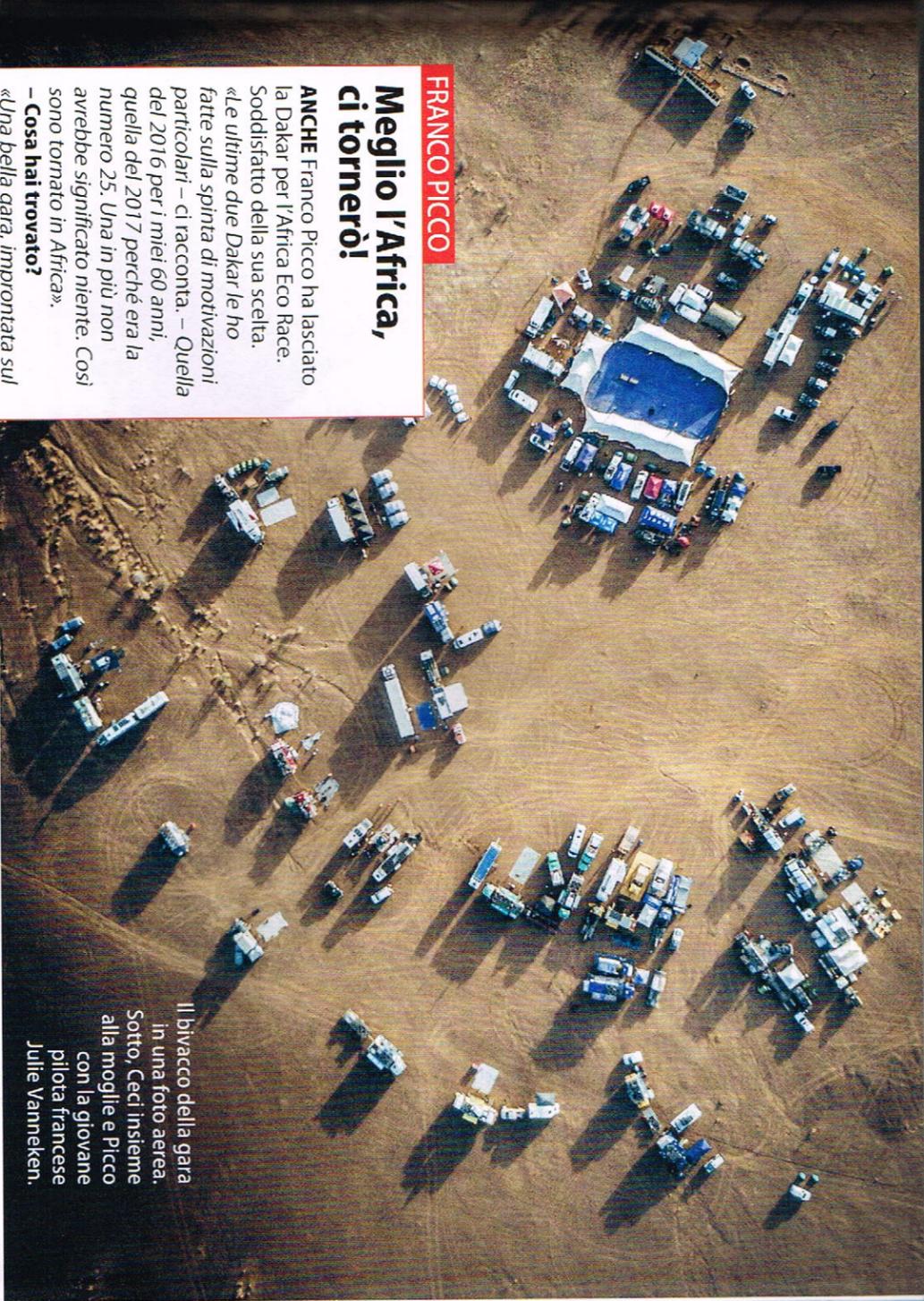
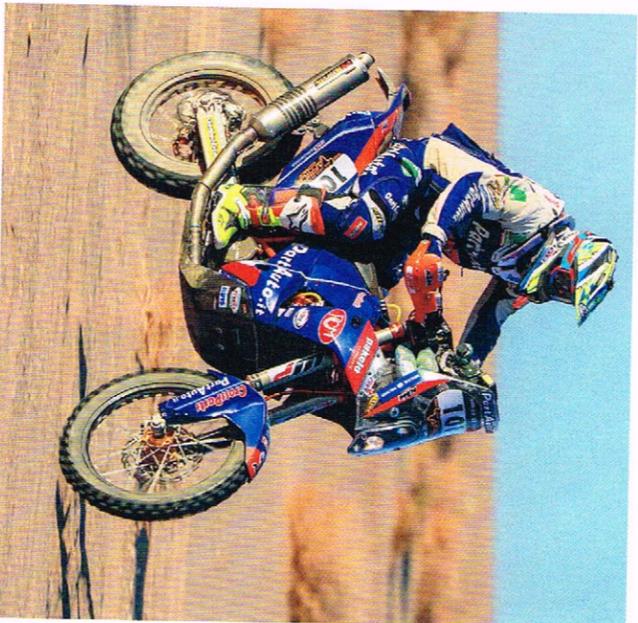
**«La navigazione adesso è più facile, col satellitare. Ma è sempre navigazione.»**

«Dico sempre che una volta aveva un pelo da paura, che erano vera-

mente degli eroi, perché tirare fuori la bussola e la cartina era già una cosa da fuori di testa, se poi pensi che se ti perdevi come è capitato ad Aldo Winkler potevi rimanere per tre giorni da solo nel deserto e rischiavi di morire era una roba pazzesca. Anche qui devo spezzare una lancia a favore dell'Africa Race perché si naviga di più che in Sudamerica. Il Way Point con il raggio di convalida più piccolo era un chilometro, e dopo cento chilometri di fuoripista senza Way Point il raggio di un chilometro non è mica tanto... Io sono un patito della navigazione, è la mia arma vincente, ma alle volte abbiamo fatto cinquantina chilometri di dune con un CAP e basta e non è affatto facile, dopo un percorso così, centrare un passaggio anche se ha il raggio di un chilometro. Quando si viaggia di CAP e basta il GPS ti ripete soltanto i gradi, è una bussola, niente di più, e tu sai che devi arrivare al Way Point seguendo quel CAP in mezzo alle dune, che non sono tutte come in Marocco dove puoi andare dritto. Con la sabbia che c'è in Mauritania le dune alle volte devi per forza aggirarle, e muovendoti da una parte all'altra e la navigazione diventa una parte molto importante».

**«La tua gara quest'anno è andata molto bene.»**

«Meglio di così era impossibile. Mi sono preparato bene, essendo tracciatore del Motorally per la FMI e anche di alcune gare internazionali, cosa che mi fa stare sempre in moto. Poi da settembre ho intensificato gli allenamenti per prendere confidenza bene con la moto, una KTM 450, e sono arrivato alla gara molto pronto, con una squadra strutturata in modo vincente: due piloti, un furgone ben preparato con tutto quel che serviva



**FRANCO PICCO**

**Meglio l'Africa, ci tornerò!**

**ANCHE** Franco Picco ha lasciato la Dakar per l'Africa Eco Race. Soddisfatto della sua scelta.

«Le ultime due Dakar le ho fatte sulla spinta di motivazioni particolari - ci racconta. - Quella del 2016 per i miei 60 anni, quella del 2017 perché era la numero 25. Una in più non avrebbe significato niente. Così sono tornato in Africa».

**«Cosa hai trovato?»**

«Una bella gara, improntata sul percorso, pietroso in Marocco e poi molto sabbioso in Mauritania. E i trasferimenti sono solo quelli essenziali, non come alle ultime Dakar che ho corso, dove la sabbia praticamente non si è vista e dove imperano trasferimenti di centinaia di chilometri alle 4 del mattino».

**«Dove andrai l'anno prossimo?»**

«Sicuramente in Africa. È una gara più accessibile, più economica, aperta a tutti gli appassionati anche a quelli senza esperienza di rally internazionali. La navigazione non è più quella di una volta ora che c'è il GPS, ma questo significa anche più sicurezza. Non ho dubbi: è molto più bello andare a Dakar che fare la Dakar».

a livello di ricambi, mia moglie come tutofare e il meccanico. Fine. Il top, poca dispersione di energie».

**«Questa sì è una bella differenza con la vecchia Dakar, dove la si aspettava per ore, l'assistenza, perché era anch'essa in gara.»**

«Ora invece viaggiando su asfalto arriva in fretta. Quando arrivi tu al traguardo tutto è pronto per lavorare, così hai tempo per sistemare tutto per il giorno dopo, ma anche per riposarti».

**«Te lo aspettavi, il tuo grande risultato?»**

«Sono partito per vincere, con un rivale come Vallseier che ha fatto secondo anche alla Dakar. È stata una sfida a due fino a quando lui non ha avuto un problema tecnico e ha preso la forfetaria. A quel punto me la sono giocata con un giovane portoghese, Oliveira, un endurista molto forte nella guida che però non ha la mia esperienza nei rally. Ha fatto qualche errore e io ho cercato di amministra-

Il bivacco della gara in una foto aerea. Sotto, Ceci insieme alla moglie e Picco con la giovane pilota francese Julie Vanneken.

