



# RALLI ART

DIVISIONE FUORISTRADA ITALIA  
MITSUBISHI MOTOR SPORTS

02/02/09

COMUNICATO STAMPA

09RTCS05

DAKAR 2009:

## UN'AVVENTURA NEL DETTAGLIO



Sogno nel cassetto o avventura da vivere, la Dakar rimane il Rally Raid per definizione e con il suo fascino cattura l'animo e l'attenzione di appassionati e non.

L'edizione 2009 ha suscitato un grande interesse perché per la prima volta sono cambiati i connotati storici della competizione: dai selvaggi percorsi dell'Africa al trasferimento in Sud America, su tratti mai esplorati dai piloti, in bilico tra atmosfere da sogno e le insidie che soltanto l'inedito può riservare.

L'avventura Dakar del Team RalliArt Divisione Fuoristrada Italia inizia alla fine di novembre 2008 quando, davanti ad un caloroso pubblico, si presentano gli equipaggi che prenderanno parte alla trasferta sud americana: Riccardo Garosci, ex europarlamentare campione del mondo RTT T2, navigato da Raphael Tornabell, Miki Biasion, indiscusso campione mondiale di rally, navigato da Rudy Briani, entrambi su Mitsubishi Pajero 3.2 TD Common Rail T2, e Renato Rickler Del Mare, team manager di RalliArt Divisione Fuoristrada Italia e pilota di grande esperienza, a bordo del camion Iveco Eurocargo 140 E 23 T 4 per l'assistenza veloce in gara, coadiuvato da Franco Giuntoli e Silvio Totani.

La marcia di avvicinamento al Sud America prosegue per il Team italiano a Le Havre, in Francia, per le verifiche tecniche. Da qui l'imbarco dei mezzi alla volta di Buenos Aires, un mese di attesa e finalmente...la Dakar!

Le verifiche a Buenos Aires occupano un'area grande come una città: l'aria che si respira è quella della festa nazionale e gli oltre 500 mezzi iscritti alla gara sono uno spettacolo indimenticabile.

Gli equipaggi si gustano la partenza ufficiale davanti ad un pubblico letteralmente in visibilo: sul percorso i mezzi si fanno strada in un abbraccio di gente che fa loro strada aprendosi a ventaglio.

La gara ha inizio con la Tappa Buenos Aires – Santa Rosa de la Pampa, una speciale molto veloce con allunghi e curve secche, spesso a 90°. Il fondo è duro ma molto sabbioso e gli equipaggi RalliArt proseguono in mezzo alla polvere, lasciandosi ai lati dei piccoli fossi.

Miki Biasion e Riccardo Garosci, aiutati dall'ordine di partenza, chiudono la fase di rodaggio molto bene. Nonostante piccoli problemi nel superamento di quad ed auto i Mitsubishi Pajero preparati dalla scuderia versiliese R Team corrono sugli allunghi arrivando a 166 km/h di GPS. Unica difficoltà sembra essere la staccata, in cui Miki percepisce un'andatura irregolare a causa dell'assetto previsto per un carico di benzina elevato. La soluzione sembra essere quindi il compromesso: frenare perfettamente dritti ed in modo progressivo. Il compagno di Team Garosci deve invece fare i conti con un problema al motore, probabilmente dovuto ad una forte botta presa in prova finendo in un fosso, che causa lo sfilamento della stecca dell'olio e la conseguente perdita di tutto il contenuto della coppa.



# RALLI ART

DIVISIONE FUORISTRADA ITALIA  
MITSUBISHI MOTOR SPORTS

Garosci e Tornabell si insospettiscono per un odore che sembra indubbio e che invece attribuiscono alla rottura del differenziale anteriore. Al loro arrivo al bivacco, l'auto è completamente a secco d'olio.

Si è fatta sera e i ragazzi dell'assistenza RalliArt lavorano sino all'alba per risolvere ogni singolo problema del motore del 334, e controllare con cura tutti i mezzi, compreso il Camion T4 pilotato da Renato Rickler, che ha dato una grandissima prestazione nella tappa guadagnando un 34° assoluto di categoria.

Da Santa Rosa de la Pampa a Puerto Madrin (km. 616 di speciale) gli equipaggi RalliArt Divisione Fuoristrada Italia ripartono più carichi che mai, affrontando una prima parte di percorso molto scorrevole e di facile navigazione.

Dalla metà la prova si fa più difficile a causa del fesh-fesh, una sabbia finissima la cui consistenza è simile a quella del borotalco, in cui i mezzi sprofondano. Le molte auto bloccate ostacolano la corsa dei campioni italiani che non si danno per vinti e proseguono in una tappa che si fa lunghissima..

Diversi commissari bloccano molte macchine a metà percorso poiché il fondo è considerato impraticabile, proprio mentre Garosci e Biasion danno il meglio per concludere la tappa nonostante difficoltà fisiche ed un errore nella preparazione del road-book, che complica decisamente la vita in una gara di per sé già estrema. Di fronte alle difficoltà qui non c'è tempo per crogiolarsi e diventa indispensabile la capacità di reazione.

Garosci, attraversando fuori pista un bosco, rompe lo snorkel ed il parabrezza. Ma si prosegue, non si deve mollare perché l'assistenza saprà sicuramente sistemare anche questo. La sera il vetro viene riparato con la massima cura dagli insostituibili meccanici RalliArt, che si prodigano per sistemare anche lo snorkel con nastro americano. Si tratta ovviamente di una riparazione di emergenza, per cui il motore di Garosci, da adesso aspirerà aria da uno snorkel di fatto rotto, problema che comprometterà la prima turbina.

Buone le prestazioni del Camion T4 RalliArt che, grazie al taglio di 20 km autorizzato dai commissari, ottiene un ottimo tempo.

E' quasi mattino, i mezzi vengono riconsegnati alla gara dalle instancabili mani di Danilo Quiroz, Stefano Iacopinelli e Davide Giovannetti, che adesso possono finalmente contare su due più che meritate ore di sonno.

La tappa che da Puerto Madryn arriva sino a Jacobacci è molto lunga e impegnativa. Garosci, come era probabile, rompe la prima turbina a causa del fesh fesh che entra copioso nello snorkel, ed il camion di Rickler, che lo assiste dedicandogli preziosi minuti, dovrà poi affrontare percorsi molto danneggiati dai mezzi avanti nella corsa.

L'indomani gli equipaggi affronteranno la tappa che da Jacobacci porta a Neuquen.

RalliArt prosegue senza intoppi, superando molte auto in difficoltà sino all'ultima salita di sabbia. Biasion-Briani devono fare i conti con la polvere, che ha intasato il motore del compressore e immobilizzato il blocco del differenziale posteriore. La tensione sale, lo sforzo fisico incombe ed è in questi momenti che l'unione del Team si rivela l'arma vincente. Il problema viene superato con l'ottima capacità di analisi di tutto il Team, particolarmente affiatato.

Siamo giunti al quinto giorno di Dakar, un pezzo dell'Italia affronta una gara impegnativa dall'altra parte del mondo e l'adrenalina si mantiene alta .

La nuova tappa, quella che da Neuquen prosegue sino a San Rafael sarà molto lunga, varia ed insidiosa.



media partner



# RALLI ART

DIVISIONE FUORISTRADA ITALIA  
MITSUBISHI MOTOR SPORTS

Le auto di Garosci e Biasion sono in coda alla corsa dei camion e trovano così un percorso molto deteriorato: insabbiature, forature e, al settantesimo chilometro, la rottura dell'attacco inferiore degli ammortizzatori sul braccio per l'auto di Biasion. La soluzione al momento è una corda.

Il rumore nell'abitacolo della 333 è assordante, le difficoltà sono reali ma i nervi sono ben saldi ed i mezzi raggiungono circa 2400 metri s.l.m con il ghiaccio e la neve che scende da spesse nubi.

La forza della Dakar sembra sprigionarsi anche nelle condizioni atmosferiche e così la corsa degli equipaggi italiani si fa più dura, allungandosi di centinaia di metri e colorandosi del blu scuro della notte.

Alle 20.00 circa ecco i 20 chilometri di dune che conducono all'arrivo: è ormai buio e la visibilità è quasi pari a zero. Le tracce degli altri partecipanti sono quasi ovunque e le dune molto irregolari. Difficile capire dove e come muoversi.

Nonostante alcuni passaggi difficili, mantenendo la pressione a 0,8 bar Biasion si fa strada superando molti mezzi e alle 4 del mattino raggiunge finalmente il bivacco.

Una buona parte delle altre auto e camion sono state bloccate al CP1 e 2 e mandate al bivacco in assistenza e questo crea di fatto una fastidiosa disparità tra gli equipaggi che hanno concluso la prova con fatica di mezzi e piloti, come nel caso di RalliArt Italia e chi invece è giunto al bivacco molto prima.

Garosci rompe la frizione durante un banale insabbiamento e questa viene sistemata in pista dal T4, dopo averlo trainato per circa 100 chilometri. Garosci riparte ma la potenza del Pajero ne risente: si opta per la sostituzione della turbina, molto provata dal problema che si è verificato nella tappa 2.

Tutti gli equipaggi RalliArt arrivano al bivacco dopo le 5 del mattino e l'assistenza fa i miracoli. Deve farli, perché la partenza dell'indomani mattina è ritardata di un'ora soltanto e non tutto può essere completamente risistemato. Servono lucidità, preparazione ed una buona dose di devozione per fare questo lavoro. E ai nostri meccanici non manca davvero niente.

La priorità viene data al braccio posteriore e la sistemazione della frizione, che sembra non indispensabile, viene rimandata per mancanza di tempo materiale.

La stanchezza sembra essere il male più diffuso in bivacco, ma i nostri equipaggi non mollano la presa.

Nonostante un'auto non completamente rialzata per motivi di tempo mancante, Biasion-Briani affrontano la tappa San Rafael-Mendoza. Nelle prime dune la frizione inizia a slittare e la decisione è quella di rientrare all'inizio della speciale, prima di affrontare dune ancora più insidiose. La gara di Miki Biasion e Rudy Briani finisce qui.

Garosci lamenta problemi al motore, conseguenza del fesh fesh che ha procurato le precedenti rotture delle turbine. L'assistenza "onnipotente" sistemerà tutto superando la tremenda stanchezza. La tappa Mendoza-Valparaiso viene annullata dall'Organizzazione per motivi meteorologici e segue una giornata di meritato riposo.

Nel pieno rispetto dei regolamenti viene revisionata la meccanica dell'auto di Garosci: differenziale posteriore ed anteriore, bracci, turbina, cambio, e tutto quello che c'è e si può. Al camion viene cambiata una balestra che presentava una crepa preoccupante.

Alla fine della serata di riposo l'Organizzazione decide di riammettere in gara le auto che hanno avuto problemi nella tappa Nequen-San Rafael, tra cui l'equipaggio RalliArt di Biasion-Briani. Ma sono passati due giorni, nessuna comunicazione è stata data in tempo e Miki Biasion è già sull'aereo per l'Italia.





# RALLI ART

DIVISIONE FUORISTRADA ITALIA  
MITSUBISHI MOTOR SPORTS

Nella tappa Valparaiso-La Serena RalliArt Divisione Fuoristrada Italia dovrà quindi proseguire senza l'equipaggio dell' "Italiano Volante".

Garosci ha problemi ancora sul turbo perché l'auto sta fumando e il danno potrebbe essere ancora il maledetto fesh fesh che non si riesce ad eliminare dall'aspirazione. Si arriva alla fine grazie ai rabbocchi olio fatti da Tornabell in speciale.

Da La Serena a Copiapo gli equipaggi RalliArt la corsa è tranquilla, e viene sostituito all'auto di Garosci solo il faro anteriore destro perché sabbia e non più trasparente.

Siamo giunti al decimo giorno di gara e gli equipaggi devono compiere un anello attorno a Copiapo.

La tappa viene tagliata in partenza e durante lo svolgimento, verso sera, la gara viene sospesa al CP7, difficile da raggiungere. La maggior parte degli equipaggi pare aver evitato le dune costeggiando la loro sinistra e perdendo così due WP. Durante il percorso Riccardo Garosci capotta l'auto compiendo due giri completi ma arriva al bivacco con il sorriso: se di poter contare su un Team e assistenza composta da Uomini di altissimo livello.

Gli instancabili Stefano ,Danilo e Davide lavorano senza sosta e senza cedere alla fame, alla stanchezza e al sonno: Sono le sei del mattino e l'auto è pronta per affrontare una nuova tappa con tutta la grinta RalliArt.

Rickler, sul Camion t4, costretto a compiere diversi tagli per soccorrere Garosci in difficoltà meccaniche, si addentra nelle terribili dune finali non sapendo se Garosci ne è uscito e con grande esperienza le supera in coppia dell'altro Camion Italiano condotto dall'amico Stefano Calzi.

La sabbia era impraticabile già nel pomeriggio e anche il camion balé ha dichiarato che non riesce a superare le dune per raggiungere il WP. Una incredibile controtendenza nella quale si sono rovesciati parecchi camion e vetture viene superata da Rickler alle 4.30 del mattino prima del fine tappa.

La Successiva Tappa Copiapo Fiambala viene annullata nella prima parte, ufficialmente per problemi meteo, ma si pensa per poter portare avanti la carovana senza troppi problemi visto le enormi difficoltà precedenti e i pochi veicoli ancora in gara..

Siamo tra Fiambala e La Rioja, la tappa maledetta, quella che ha visto il cappottamento e quindi l'uscita di scena di Sainz ponendo De Villier al comando.

Ad attendere gli equipaggi oltre il CP2 molta sabbia molle, le dune e tanta necessaria navigazione.

Garosci ha difficoltà a superare le dune ed è tallonato a vista dal T4 che lo supporta più volte. Percorrono 25 Km in 4 ore e solo dopo le terribili dune Garosci dichiara il non inserimento delle ridotte e dei blocchi.

"Se me lo avesse detto prima!" - strepita Rickler dopo le fatiche fatte, aggiungendo qualche cosa di non ripetibile in questa sede. Con il computer in dotazione al T4 viene dunque forzata la procedura di inserimento ridotte e si riparte senza problemi.

Alla fine delle successive dune, ancora difficilissime, il PC corse chiama gli equipaggi ed autorizza il rientro al campo di assistenza: il percorso è davvero troppo difficile e nessuno ne potrebbe uscire. La prova sembra esser stata annullata dal CP2, tranne per i primi 30 equipaggi circa, che hanno già percorso tutta la speciale, mettendo sotto sforzo equipaggi e mezzi.

Due pesi e due misure per gli equipaggi in corsa in questa Dakar, che affrontano per l'ennesima volta una tappa di metratura ed intensità differenti.





# RALLI ART

DIVISIONE FUORISTRADA ITALIA  
MITSUBISHI MOTOR SPORTS

Miki rimane purtroppo vittima di questa realtà, altrimenti avrebbe potuto raggiungere il traguardo con onore.

Ma la polemica non rientra nel DNA RalliArt Divisione Fuoristrada Italia, che continua ad affrontare la sua Dakar con la determinazione delle grandi occasioni.

Accorciata da 545 a 220 km circa la tappa La Rioja-Cordoba, si costituisce di una pista scorrevole con molta polvere ma piacevole ai sensi dei piloti.

Garosci si ferma al km 20 per problemi nell'alimentazione col gasolio. Prontamente assistito da Rickler-Giuntoli-Totani, l'equipaggio del pilota lombardo riparte conscio di un'occlusione del filtro a causa della spugna del serbatoio, probabilmente dovuta al cappottamento dei giorni precedenti.

L'arrivo al bivacco lascia un po' di amarezza: sarà l'ultimo di questa incredibile avventura. La partenza l'indomani sarà molto presto quindi i piloti si rinchiudono nella tenda per poche ore di sonno, mentre viene effettuato il controllo finale dei sempre più indispensabili ragazzi dell'assistenza, ormai eletti all'unanimità di Team dei veri e propri angeli custodi.

L'ultima tappa è un tripudio di suggestioni: un traguardo che non arriva mai e 210 chilometri che sembrano un'eternità. Finalmente il cartello di arrivo che sprigiona in tutto il Team RalliArt Divisione Fuoristrada Italia un'emozione unica ed indelebile.

10 uomini, due auto, due camion ed un unico, grandissimo sogno: compiere tutto il percorso del Raid più importante ed impegnativo del panorama mondiale, la Dakar.

Grazie alla determinazione, la forza, la passione ed il grande affiatamento, il sogno è adesso realtà ed è stata conclusa una delle edizioni più difficili in assoluto.



media partner

Renato Rickler Del Mare

Ufficio Stampa RalliArt Divisione Fuoristrada Italia

[ufficiostampa@ralliart-offroad.it](mailto:ufficiostampa@ralliart-offroad.it) – [www.ralliart-offroad.it](http://www.ralliart-offroad.it)

R SERVICE srl – Via di Montramito, 934 – 55054 MASSAROSA (LU) – Tel. 0584/945200