

KRIKA

RATID

GRANX

KAMEN





Moto CAVALGATE

Testi: Fabio Imperiali
Foto: Filippo Melby
Grafica: Oscar Salerni

Krka Raid

Luogo: Primosten (Croazia)

Lunghezza: 400 km

Asfalto: 38%

Numero di iscritti: 97

Costo: € 150 per i due giorni;
€ 90 per il traghetto Ancona-Spalato

Gadget: cappellino, guanti
da meccanico, kit di adesivi e t-shirt
commemorativa oltre ai premi
della riffa del venerdì sera

Contatti: www.trxraid.it
info@trxraid.it

Il mondo delle motocalvalcate è un universo in continua espansione. Negli ultimi anni sono fioriti qua e là nuovi appuntamenti e l'offerta si è ampliata grandemente, con l'esigenza anche di diversificare il tipo di prodotto/servizio proposto per invogliare i centauri a partecipare.

100 moto al via!



comodi traghetti che per 90 euro offrono una traversata notturna fino a Spalato, da dove è raggiungibile in pochissimo tempo Primosten (meno di 50 km), paesino arroccato su un isolotto naturale collegato al continente da un'esile striscia di terra appena in grado di ospitare una strada. **Primosten è la base operativa della cavalcata:** da qui si prende il via e qui si torna il venerdì ed il sabato, potendo ripartire la domenica per rientrare comodamente in patria.

Ma veniamo alle parti "succose" della nostra avventura. Giungiamo sul posto il giovedì sera via terra e approfittiamo subito dell'eccezionale location per fare una passeggiata in paese dove, protetta da un'imponente cinta difensiva muraria, c'è la piazzetta principale contornata di localini e negozietti. La strada che dà sul molo d'attracco delle barche a vela per **la sua bellezza sembra quasi il set di un film**, e in questo contesto cominciamo a fare conoscenza con alcuni dei nostri futuri compagni d'avventura che, come noi, hanno deciso di non farsi scappare l'occasione di una gita piacevole combinata alla 'smotazzata'.

Il mattino seguente, quella che la sera prima era l'arena della movida notturna (la piazzetta centrale di Primosten, per l'appunto) si trasforma nel parco chiuso del Krka Raid, con un centinaio di moto schierate in parata e disposte su tre file di fronte al palco da cui gli organizzatori tengono il briefing pre-cavalcata.

Al via le moto vengono fatte partire a gruppi di tre alla volta scaglionate ogni minuto, transitando sotto l'arco di ingresso alla città. Il percorso del primo giorno è di circa 200 chilometri e corre verso l'inter-

Sempre più formule tendono infatti a proporre alternative al modello classico, con l'inserimento di varianti sul tema (sabato-domenica, mini tour in notturna, prove cronometrate, ecc.). In questa voglia di dare di più si inserisce un nuovo appuntamento (quest'anno alla sua prima edizione) che propone **una due giorni intensa dal sapore esotico**, e noi di Endurista non ce lo potevamo far scappare. Sebbene l'organizzazione sia tutta made in Italy, il Krka Raid è una motocavalcata che trova la sua ambientazione in territorio croato, in un contesto naturalistico davvero eccezionale con aspri terreni rocciosi a ridosso della costa dove domina il contrasto tra il verde intenso della florida vegetazione mediterranea e l'azzurro cristallino, a tratti verde smeraldo, di un mare eccezionalmente pulito e ricco di calette ed anfratti su cui corrono sentieri e sterrate davvero suggestivi.

Dal punto di vista logistico la scelta della Croazia non è né casuale né tantomeno legata alle sole ed indiscutibili bellezze naturalistiche, ma è dettata dalla facilità con cui la meta può essere raggiunta, specie dal Centro Italia. Da Ancona partono infatti



CIELO E MARE





Poca polvere e tanto gas!

no per poi rispuntare sulla costa nel tratto finale con sosta per il pranzo all'interno del parco naturalistico di Kirka, all'interno del quale si sviluppa gran parte del percorso e dove un fiume cristallino scorre avvolto dalla vegetazione tra cascate e anse dove l'acqua sembra arrestarsi per riposare e l'atmosfera appare irreali. Un vero spettacolo della natura.

Il tragitto è stato studiato per accontentare un po' tutti; lungo il tracciato soft, segnato con fettuccia e frecce di colore verde, sono state inserite delle varianti a difficoltà diversificate: tratti gialli (con sentieri in monotraccia spesso semicelati da cespugli bassi e fitti) e rossi (con veri e propri strappetti di mulattiera più impegnativi), il tutto comunque pensato per rendere possibile la percorrenza di tutti i 200 chilometri in

L'organizzazione è in mano alla TRXRAID SAGL - via al Funtù 15, 6834 Morbio Inferiore (CH) - ma il cuore sta nella passione delle persone che hanno reso possibile questa bella avventura, in particolare: Marco Borsi, Paolo Cincotto, Ilaria Casati e il mitico Schultz, che ha contribuito alla tracciatura del percorso.



tempi ragionevoli e con ostacoli mai selettivi. Il percorso verde era adattissimo ai maxienduro, che anzi in questo appuntamento hanno goduto non poco delle loro doti di versatilità sulle sterrate veloci. Nonostante questo, tuttavia, la partecipazione dei dual è stata minoritaria; un vero peccato ed un'occasione persa per molti amanti del bicilindrico da off per provare un evento che sembrava tagliato proprio su misura per loro. Il terreno era eccezionale; le piogge dei giorni precedenti avevano tenuto bassa la polvere, ma il grip era comunque ottimale grazie alle ottime doti di drenaggio del fondo. Qualche problema lo ha avuto chi non era dotato di mousse, tubeless o sistemi antiforatura: **le alte velocità, unite ai sassi presenti, hanno mietuto un pesante tributo di "pizzica-**

te" sulle camere d'aria di chi era meno attrezzato.

In questo Paese le strade bianche sono più di quelle asfaltate, ed i percorsi da inventarsi sono pressoché infiniti. Bisogna però prestare qualche attenzione nella guida, poiché queste strade vengono usate anche per il traffico locale molto più che da noi e la nostra abitudine a non incrociare quasi nessuno qui trova molte eccezioni (non è raro incrociare macchine, camion, trattori o ruspe ed escavatori lungo le sterrate spesso veloci).

Ci sono rimasti nel cuore due passaggi in particolare: uno in quota, che passava attraverso un campo eolico e ridiscendeva per una impegnativa mola in forte pendenza con sassi grossi e smossi, e quello finale, che correva su un sentiero ad un passo

dalla riva del mare con la salsedine e gli spruzzi a rinfrescare i piloti accaldati dalla prova oramai giunta al termine.

Giunti a sera, il venerdì, debriefing in piazza a Primosten, dove sono stati anche estratti a sorte una miriade di premi per quasi tutti i partecipanti: buoni sconto, kit di trasmissione finale, sacche e zaini Tucano Urbano, pastiglie freni, caschi Airoh, per finire addirittura con un impianto di scarico della X-Lite. Nel bilancio della prima giornata vanno segnalate le difficoltà di molti a seguire le indicazioni di svolta, posizionate proprio sugli incroci che, essendo raggiunti spesso in velocità, potevano facilmente sfuggire. L'assenza del segnale "percorso sbagliato", poi, ha contribuito a far crescere il numero dei chilometri percorsi ben oltre quello



SPOTS



previsto, con relativi inconvenienti per i piloti dotati di moto a bassa autonomia (specie due tempi) che, in alcuni casi, sono arrivati a prosciugare i serbatoi poco prima dei punti di rifornimento. Le frecce stampate su carta hanno poi mal digerito uno scroscio di pioggia nel primo pomeriggio e la possibilità di sbagliare è drasticamente aumentata per i piloti più lenti, che ancora si trovavano lungo il percorso al momento delle precipitazioni.

Gran finale con fuochi d'artificio e grigliata di pesce fresco sul molo, per poi filare in branda a recuperare energie per la tappa del giorno seguente.

Il giro del sabato è stato completamente ridisegnato e giungeva fino alla bellissima città di Trogir (uno splendido paesone sul mare tutto in

pietra bianca e dominato da un lungo approdo per barche turistiche e yacht privati, un posto di una bellezza unica!), dove era prevista la sosta pranzo.

In questa seconda tappa si sono ripresentati i problemi relativi alla segnaletica, ma per una manifestazione al suo esordio è un inconveniente abbastanza comune (un po' come la varicella per i bambini, ci passano tutti). Il tracciato invece è stato più impegnativo ed i tratti hard più numerosi e più tecnici, per dar modo a tutti di appagare la fame di guida off-road. Il percorso verde è comunque rimasto adatto ai maxienduro, anche se non sono mancati un paio di passaggi di quelli che danno soddisfazione al superamento.

Giudizio finale più che positivo quin-

di per questa due giorni che dà modo di fare un'esperienza un po' fuori dal comune, unendo la voglia di enduro allo spirito turistico in luoghi che vale davvero la pena di visitare e vivere in sella alla propria compagna tassellata. Un'alternativa valida ed economicamente più affrontabile rispetto alle classiche gite esotiche in terra d'Africa o in Sardegna. Siamo sicuri che la formula verrà ulteriormente affinata e sviluppata, facendo diventare il Krka Raid un appuntamento classico del calendario enduristico. Ultima nota di colore: **ben sette ragazze enduriste si sono cimentate nell'avventura del Krka Raid gomito a gomito con i colleghi maschi**; così tante tutte insieme non ci era ancora capitato di incontrarne.

CONCLUSIONI

Il percorso: Il tracciato è quello tipico dei rally: sterrato veloce e godurioso ottimo per portare a pascolare una maxienduro, con tratti hard che, soprattutto nel secondo giorno, erano anche molto impegnativi e affrontabili esclusivamente dai mono.

L'organizzazione: Per essere una prima edizione ha dimostrato di essere all'altezza; a testimonianza di ciò l'assenza di imprevisti ed incidenti. Dopo il rodaggio sarà senz'altro un evento da riferimento.

Il cibo: Si può dare e fare di più, ma la qualità c'era e la sera si poteva approfittare della ricca offerta dei locali di Primosten.

Segnaletica: Cartelli non impermeabili alla pioggia, assenza di segnali di "percorso errato" ed indicazioni poste a ridosso dei bivi nei tratti veloci hanno condizionato in parte l'intelligibilità della segnaletica, ma è un tipico errore di gioventù che siamo sicuri verrà corretto nelle prossime edizioni.

Lunghezza: Circa 400 km; c'è di che togliersi il prurito dalle mani. Il tracciato era poi adeguatamente studiato per chiudere i giri ad orari consoni per approfittare della serata in città.

Presenza di asfalto: Forse un po' troppo per un evento in Croazia, dove il bitume è più eccezione che regola.

