



# MANUALE DEL MOTOCICLISTA

CONSIGLI E SUGGERIMENTI  
PER UN VIAGGIO PIACEVOLE

ISTITUTO GEOGRAFICO D'AGOSTINI



Il ristorante infiera



Rinomato ristorante "a la carte" e pizzeria, aperto tutto l'anno adatto per ricevimenti serate musicali, piccole e grandi occasioni. Il ristorante dispone inoltre di un capiente e curato giardino attrezzato per feste e ricevimenti e di una sala riservata per colazioni di lavoro e convenzioni

Viale Fortore (Angolo Via Bari), 155 • Foggia  
Tel.0881 -632166• Fax 0881 -632167  
E-mail: ristoranteinfiera@libero.it

**WWW.TATTOO-MANJA.COM**  
IL 1° STUDIO IN UMBRIA AUTORIZZATO A.S.L.

*FOR APPUNTAMENT*

**TATUAGGI,  
BODY PIERCING,  
TRUCCO PERMANENTE**

**STRUMENTI  
STERILI  
E MONOUSO**

**S. M. degli Angeli Assisi PG**  
tel.075/8043969 cell.347/2327654





## SOMMARIO

© ISTITUTO GEOGRAFICO DE AGOSTINI S.p.A.,  
Novara - 2006

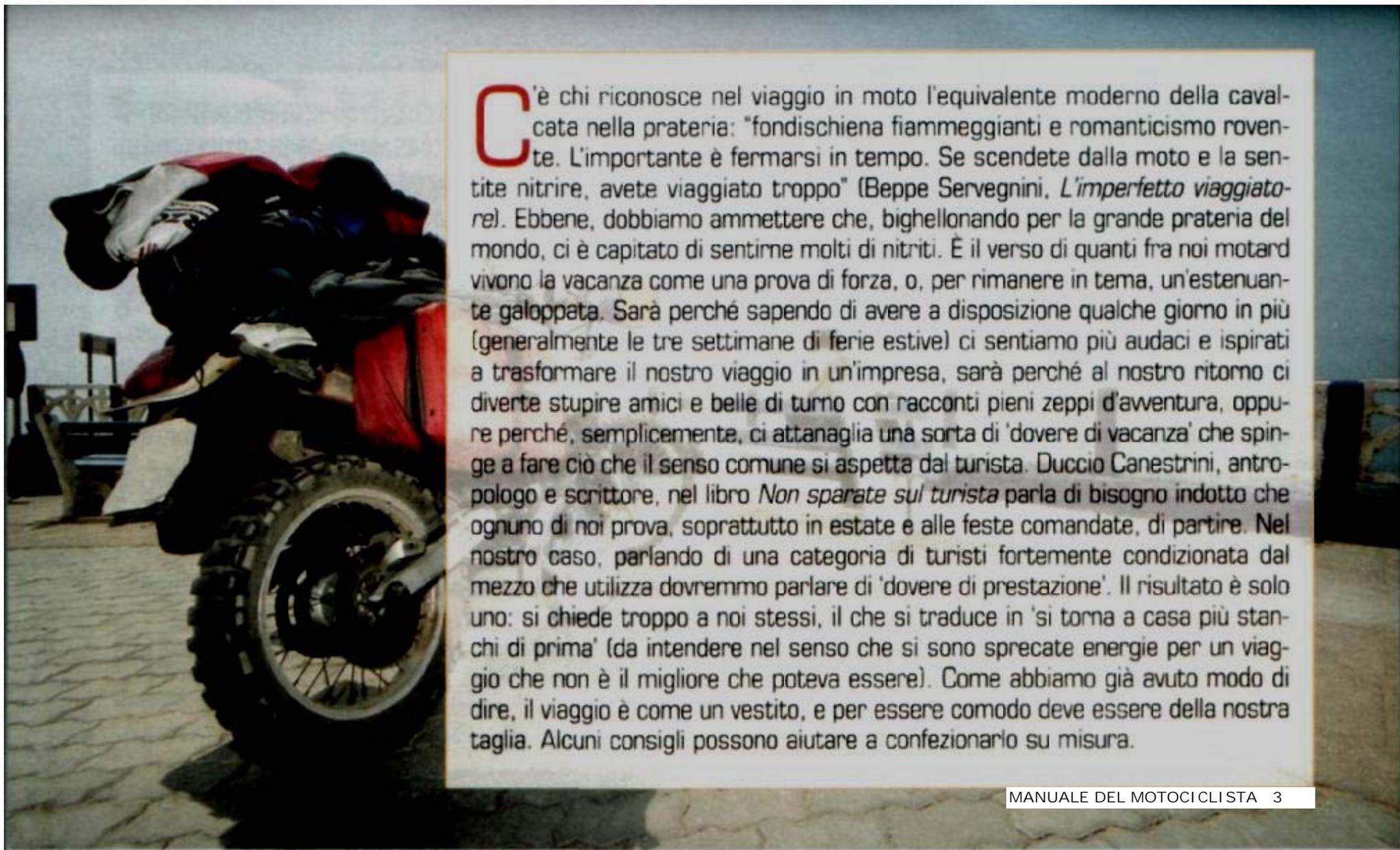
Testi: Paola Verani  
Redazione e layout pagine:  
Buysschaert&Malerba, Milano  
con Vittoria Pasca Raymondi

Referenze iconografiche: De Agostini Picture Library  
Ciaccia 11, 18

Stefano Casati: pp. 6, 7, 8, 10, 13, 15,  
16, 17, 26

Paola Verani 3, 9, 12, 21

- 4** Decalogo del mototurista
- 6** Il mototurismo, non più una pratica per 'duri e puri'
- 8** La moto giusta
- 11** La scelta dell'itinerario
- 14** Ogni stagione ha le sue raccomandazioni
- 15** Verifica delle condizioni
- 17** Assistenza tecnica
- 18** Viaggio randagio, viaggio organizzato
- 21** Moto e aggregazione
- 23** La preparazione dei bagagli
- 26** Abbigliamento



C'è chi riconosce nel viaggio in moto l'equivalente moderno della cavalcata nella prateria: "fondischiena fiammeggianti e romanticismo rovente. L'importante è fermarsi in tempo. Se scendete dalla moto e la sentite nitrire, avete viaggiato troppo" (Beppe Servegnini, *L'imperfetto viaggiatore*). Ebbene, dobbiamo ammettere che, biglionando per la grande prateria del mondo, ci è capitato di sentirne molti di nitriti. È il verso di quanti fra noi motard vivono la vacanza come una prova di forza, o, per rimanere in tema, un'estenuante galoppata. Sarà perché sapendo di avere a disposizione qualche giorno in più (generalmente le tre settimane di ferie estive) ci sentiamo più audaci e ispirati a trasformare il nostro viaggio in un'impresa, sarà perché al nostro ritorno ci diverte stupire amici e belle di turno con racconti pieni zeppi d'avventura, oppure perché, semplicemente, ci attanaglia una sorta di 'dovere di vacanza' che spinge a fare ciò che il senso comune si aspetta dal turista. Duccio Canestrini, antropologo e scrittore, nel libro *Non sparate sul turista* parla di bisogno indotto che ognuno di noi prova, soprattutto in estate e alle feste comandate, di partire. Nel nostro caso, parlando di una categoria di turisti fortemente condizionata dal mezzo che utilizziamo dovremmo parlare di 'dovere di prestazione'. Il risultato è solo uno: si chiede troppo a noi stessi, il che si traduce in 'si torna a casa più stanchi di prima' (da intendere nel senso che si sono sprecate energie per un viaggio che non è il migliore che poteva essere). Come abbiamo già avuto modo di dire, il viaggio è come un vestito, e per essere comodo deve essere della nostra taglia. Alcuni consigli possono aiutare a confezionarlo su misura.

# decalogo del mototurista



**1** Trovare il proprio ritmo, ovvero individuare non solo il giusto passo con cui affrontare ogni tappa del viaggio, ma anche capire quando è il momento di fermarsi.

**2** Non essere schiavi del programma stabilito a tavolino.

Naturalmente è necessario prepararsi e documentarsi prima della partenza, ma è anche importante saper ignorare, o variare, il proprio piano di viaggio.

**3** Trovare compagni con lo stesso spirito e con la stessa capacità di guida. Spesso alla base di molte incomprensioni che nascono durante il viaggio in moto c'è un diverso modo di viverlo e, ancora più spesso, un diverso livello di allenamento alla guida,

**4** Divisione del lavoro. Che ci si muova in gruppo o in coppia è importante spartirsi i compiti, cioè fare in modo che tutti siano partecipi delle cose divertenti ma anche delle pratiche noiose.



5 Conoscere il proprio mezzo. Il che non significa essere provetti piloti, semplicemente sapere quali sono i limiti della propria moto per non sottoporla a inutili stress

6 Preparare la moto. È necessario prima di partire verificare lo stato di salute del proprio mezzo: partire “alla sperindio” quasi sempre non porta lontano.

7 Imparare a leggere la strada. Anche ai motociclisti navigati capita di sottovalutare le insidie del fondo stradale. È necessario saper riconoscere le sfumature dell’asfalto.

8 Bagaglio ridotto all’osso e razionalizzato al massimo. Tutto in moto diventa orpello, ovvero ingombro che può complicare ogni partenza e

appesantire la guida. Viaggiare agili dà soddisfazione, ed è anche importante studiare un ordine cronologico delle cose, in modo che sia tutto facilmente accessibile.

9 Abbigliamento idoneo. Una giacca scomoda o poco funzionale ha veramente la capacità di rovinare una gita.

Tenere in considerazione le quote in cui si snoda il nostro itinerario ma anche le bizze del tempo è fondamentale.

10 Prepararsi all’imprevisto. Altro motivo di malumori in un viaggio sono gli incidenti di percorso: guasti, furti, condizioni atmosferiche avverse, cadute, alberghi poco accoglienti ecc. Il viaggio in moto può riservare molte sorprese: bisogna metterlo in conto.

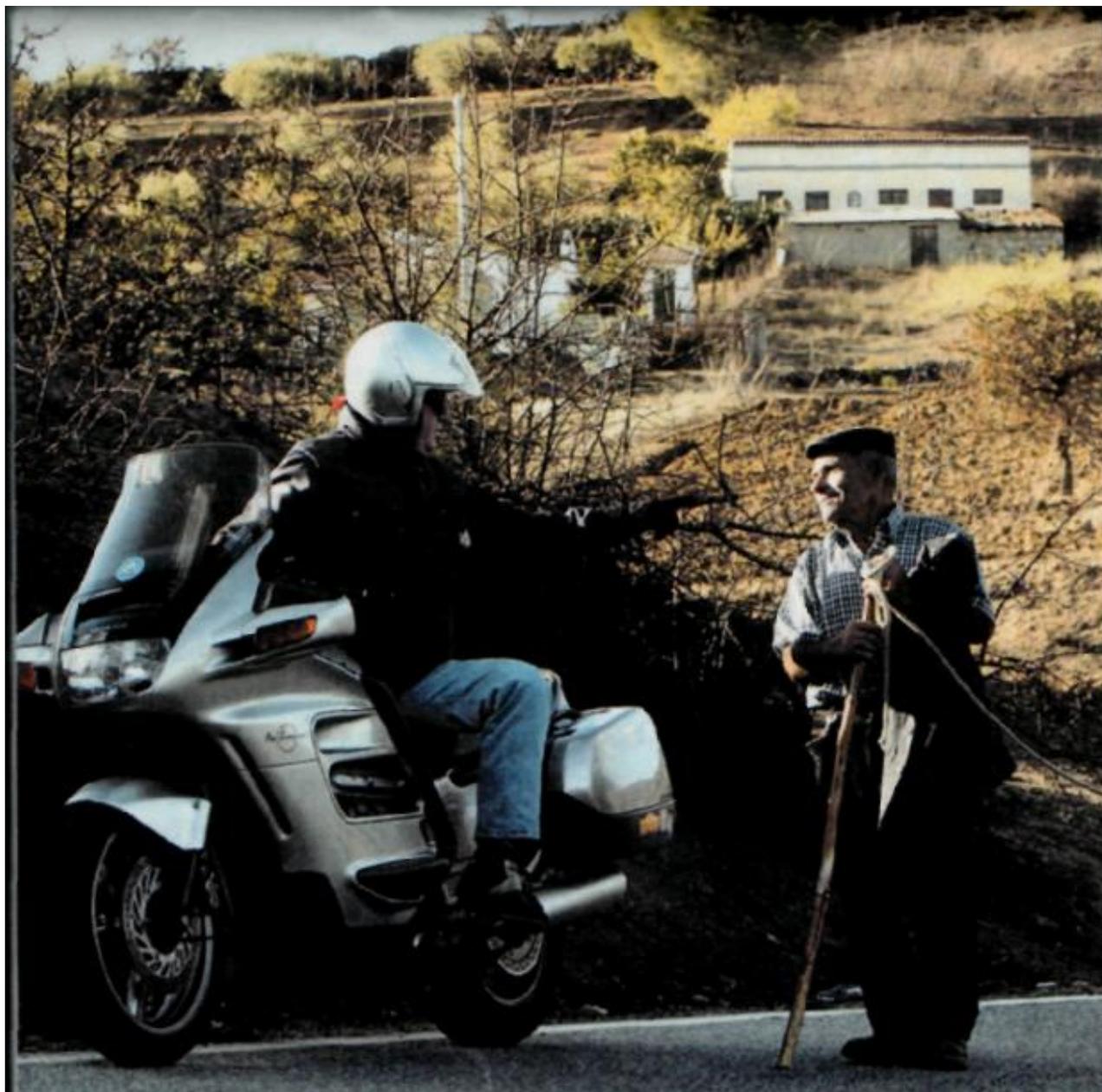
## ► IL MOTOTURISMO, NON PIÙ UNA PRATICA PER 'DURI E PURI'

Il viaggio non fa più paura a nessuno. Ci muoviamo tutti senza troppi patemi, consapevoli che il mondo ci riserverà sempre meno sorprese e che comunque queste sono in gran parte prevedibili, quindi evitabili.

Non altrettanto si può dire del viaggio in moto, che conserva ancora una buona dose di incognite e qualcosa di arcano che lo rende temibile ai più e agli stessi motociclisti. Il mototurismo intimorisce perché espone molto. Fisicamente, emotivamente e anche socialmente. Ogni volta che saliamo in sella è una avventura perché tutto è mutevole intorno e dentro di noi.

È un bailame di **paesaggi, sensazioni, incontri**. Aggiungiamo che il mezzo a due ruote fa paura di per sé. La moto in tante occasioni è meno affidabile di un'automobile ed è sicuramente più scomoda. Ci chiede inoltre di fare un grosso 'voto di povertà', liberandoci





di tutto ciò che non è indispensabile. Ma il peggior nemico della moto sono i motociclisti. Ovvero lo spirito religioso con cui tanti di noi la vivono. Per molti, infatti, essa è velocità, è potenza indomita, è ricerca dei propri limiti, è sfida con se stessi e con gli altri, insomma è ricerca dell'assoluto.

Una visione più laica del motociclismo probabilmente aiuterebbe a riscoprire una dimensione più umana della moto. Dissacrare la moto, però, non vuol dire, banalizzarla. Il raid motociclistico si contraddistingue per la sua **imprevedibilità** e non saremo certo noi a volerlo snaturare. Anzi, in tempi di tripudio di tour operator, viaggi *take-away*, last minute, il viaggio in moto può restituirci il gusto della scoperta che stiamo perdendo.

## ▶ LA MOTO GIUSTA

La corsa ai supermotori ci ha fatto perdere confidenza con la moto. In Italia, più che altrove, il mezzo a due ruote viene vissuto come una proiezione, un modo per superare i propri limiti e quindi ha spesso i connotati di qualcosa di più grande di noi, domabile a fatica. Il nuovo popolo di biker metropolitani, così attento alla **praticità**, ha già contribuito notevolmente a 'normalizzare' il mezzo a due ruote. Ma rimane il fatto che continuiamo a farci condizionare da alcuni luoghi comuni. Come quello che

vuole che per fare turismo siano necessarie delle macchine da guerra. Ingombranti e impegnative, ma che ti permettono di percorrere i tratti autostradali comodamente a 200 km/h. Come se la velocità fosse un valore, come se l'autostrada fosse un valore. La **leggerezza**, quella sì è un valore quando si viaggia, che non significa solo peso ridotto, ma anche sintesi costruttiva e la capacità di condensare **funzionalità** e **prestazioni**. Certo, queste doti non sempre si coniugano con il comfort, ma la verità è che la moto da viaggio ideale non esiste, perché è sempre un compromesso fra le diverse esigenze del pilota.



### scooter

Da poco hanno acquisito credibilità come mezzi macinachilometri: comodi, **affidabili**, offrono una **buona protezione aerodinamica**, una guida fluida causa l'assenza di cambio e di freno motore e la classe maxi vanta anche considerevoli prestazioni. La posizione di guida più eretta aiuta ad affrontare lunghe percorrenze senza pesare su polsi e reni. Ma sono meno emozionanti delle motociclette e molti motard, guidandoli, non percepiscono le sensazioni 'forti' a cui sono abituati e ne soffrono.

### grandi e piccole naked

La mancanza di protezioni e, in taluni casi, la posizione di guida spor-

tiva e la limitata capacità di carico, fanno sì che siano snobbate dai globetrotter. Ma nell'ottica di chi considera tutte le moto degne di condurci a zonzo per il mondo, queste si meriterebbero di essere rivalutate. Da sottolineare soprattutto il fatto che, mediamente, sono le moto che vantano la maggiore **leggerezza e maneggevolezza**.

L'assenza di protezione aerodinamica le rende scomode a velocità che hanno a che fare più coi trasferimenti che con il turismo contemplativo - dai 120 km/ora in su. Proprio per la loro disinvoltura e versatilità sono le più facili se dovessimo imbarterci in sterrati e strade bianche.



### maxitourer

È la **categoria votata al mototurismo**: comode per pilota e passeggero, spesso queste moto sono **superaccessoriate**. Possono essere caricate di bagagli, consentono di procedere lenti durante lunghe tappe di trasferimento e hanno molta coppia ai bassi regimi, così da favorire salite e sorpassi a pieno carico. Paradossalmente sono proposte nelle



grandi cilindrata, per cui spesso assumono proporzioni elefantache, tali che risultano impegnative quando si tratta di attraversare centri urbani o effettuare molte soste, dando **il meglio di sé in autostrada**.

### **enduro leggere**

Ideali per viaggi in zone selvagge, con abbondanza di **sterrati**, spaventano neofiti ed esperti motard, anche se molti di loro le hanno utilizzate come prima moto. Ciò che intimorisce è la loro inconsistenza, la mancanza di

voli da usare nei percorsi tortuosi ma sotto stress in autostrada e afflitti da vibrazioni. Spesso le enduro non prevedono dei telaietti per il trasporto delle borse laterali. Nel caso di strade sporche e infarinate di terra, risultano più sicure delle moto da strada, ma si sbaglia chi considera questo tipo di moto adatto solo alle vacanze 'polverose', tutte sabbia o sentieri.

### **enduro bicilindriche**

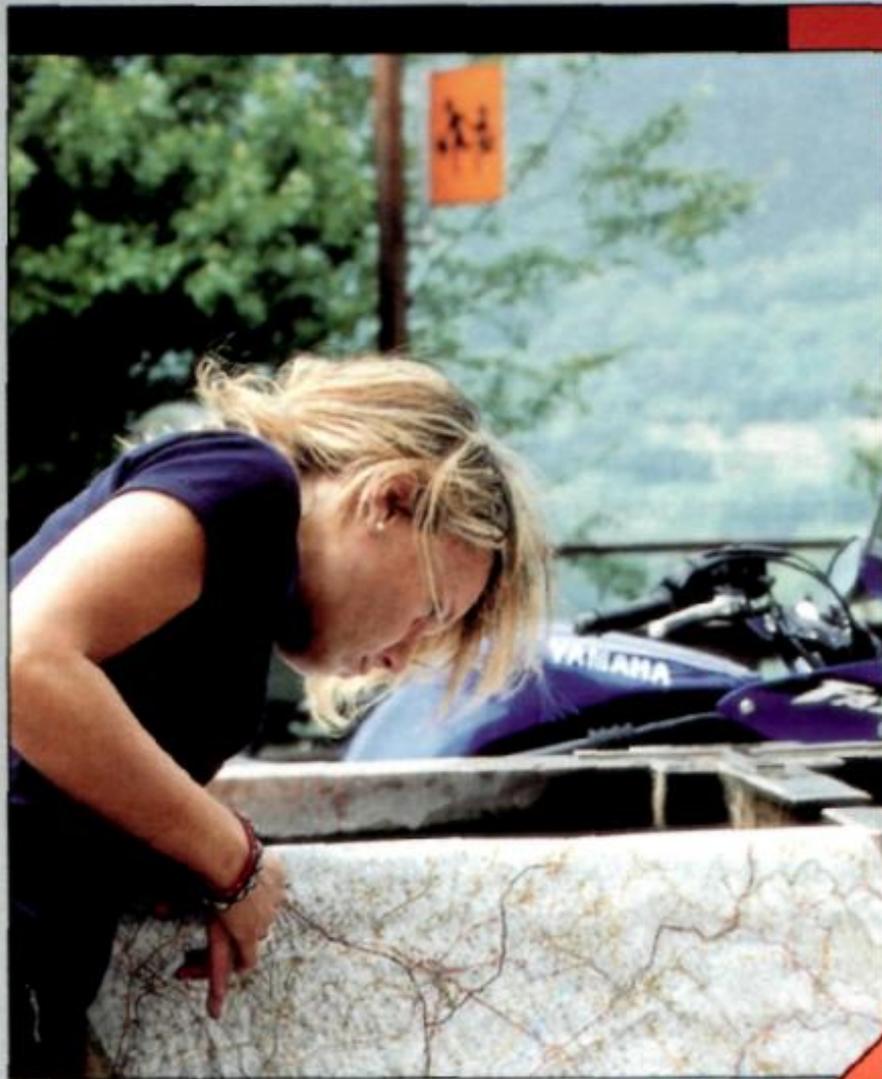
Si possono considerare lo stato dell'arte per il turismo perché offrono **posi-**

comfort per il pilota e il passeggero, **l'assenza di protezioni**. Sono dotate di motori monocilindrici, molto piace-

**zioni di guida rialzate**, che consentono un ottimo controllo risultando assai comode; sono ospitali per due; hanno molto spazio per i bagagli e risultano **stabili** anche a pieno carico; sono **protettive**; ma, rispetto alla *supertourer*, delle quali rappresentano l'alternativa, sono più maneggevoli e permettono di raggiungere la spiaggia isolata su sterrato, per un turismo senza limiti.

Bisogna però analizzare bene la sfumatura di modelli offerta dal mercato, perché alcuni sono stradali al 100%.





## ▶ LA SCELTA DELL'ITINERARIO

Il viaggio, per molti di noi, comincia nel momento in cui, consultando guide e mappe, ci abbandoniamo all'immaginazione, pregustando le strade che percorreremo ed elaborando un primo canovaccio di itinerario. Appagati dal miraggio di una fuga ci impegniamo a tracciare un percorso, spesso infarcendolo di tutto quanto in ore o mesi di studio siamo riusciti a incamerare nella nostra testa. Una cosa è certa: i piani redatti nel comfort di casa hanno sempre un che di ottimistico. Nel vivo del viaggio i giorni scorrono sempre più veloci di quanto avevamo preventivato, perché pieni zeppi di imprevisti.

**Occorre fare un piano ma occorre anche saperlo ignorare.** Ciò vuol dire saper dare un valore all'improvvisazione, una componente che deve avere più o meno spazio a seconda del tipo di esperienza che ci attende e indubbiamente anche dal tipo di viaggiatore che



siamo, e che va comunque affiancata da una **buona preparazione**: libri, guide, riviste internet ci offrono un'ampia gamma di possibilità e ci rendono particolarmente facile la programmazione. Ma occorre anche buon senso: alcuni motociclisti reputano degno di essere definito viaggio solo quello che contempla un considerevole numero di chilometri e luoghi percorsi. Come se viaggiare fosse una partita a Risiko (vince chi riesce ad accumulare il maggior numero di territori 'conquistati'), e non una disposizione dell'anima, a conoscere, a mettersi in discussione, ad **ampliare i propri orizzonti**. Disposizione che richiede calma e tempo. Un numero ancora più grande di motociclisti è convinto che per esse-



re dei veri biker bisogna affrontare almeno un viaggio d'iniziazione. Ovvero, se non si raggiunge almeno una delle mete considerate abbastanza impegnative da promuoverci a motard duri e puri.

La verità è che i motociclisti sono una comunità in cui l'**appartenenza al gruppo** ha un valore e lo si celebra anche copiandosi i gesti e i luoghi da frequentare. Spirito, oseremmo dire, opposto a quello che dovrebbe coltivare il viaggiatore. Che non ne vuole sapere di seguire delle strade maestre, ma vuole esplorarne delle nuove.

È lecito chiedersi se alcuni **luoghi sacri ai motard** siano battuti perché belli o diventino belli perché battuti, perché, cioè, hanno un potere sulla comunità dei motociclisti. Fra questi ci sono i valichi dello Stelvio, del Penice, della Cisa, della Futa: strade belle, anzi bellissime, che attirano motociclisti come api sul miele, perché concentrano un numero smisurato di curve e tornanti. *Visitarli il sabato e la domenica, però, significa provare sensazioni molto simili a quelle che i paciosi*

mototuristi provano quando si avventurano in pista: si sentono d'impaccio. Gruppi agguerriti di motociclisti, dotati di supersportive, ti chiedono spazio a ogni piega della montagna, che conoscono come le proprie tasche perché la ricalcano ogni fine settimana. Proprio come in un circuito.

Domandiamoci seriamente **che cosa vogliamo da un viaggio in moto**. Se quello che cerchiamo è solo l'asfalto che ci permetta di piegare fino ai gomiti può bastare un grossolano passaparola a indicarci la via, se invece vogliamo sfruttare al massimo l'inesauribile riserva di bellezze che è l'Italia, dobbiamo sforzarci di cercare le strade secondarie. Non solo. Il viaggio è come un vestito: va indossato. E quanto più è tagliato su misura tanto più ci fa sentire bene. Prima di partire è necessario considerare il tempo che abbiamo a disposizione, il tipo di viaggio che ci ispira in quel momento, l'impegno che vogliamo dedicarvi, e solo dopo tracciare l'itinerario. Insomma dobbiamo avere il coraggio di vestirvi comodi.

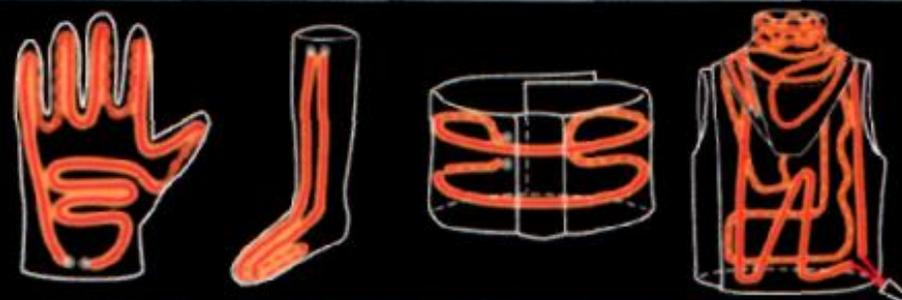


## OGNI STAGIONE HA LE SUE RACCOMANDAZIONI

**ESTATE** è la stagione regina del motociclismo. C'è più tempo libero, ci sono le ferie, c'è luce fino a tardi, si può fare il bagno al mare e mangiare all'aperto, e non ci si deve coprire. Anzi, in Italia fa caldo, troppo caldo e anche andare in moto diventa faticoso, soprattutto se non si vuole rinunciare a un abbigliamento protettivo. Oltre una certa temperatura, poi, più si va forte, più l'aria sembra arroventata e questo aumentano la spossatezza e i colpi di sonno. Sulla costa, attenti al fondo reso scivoloso dalla salsedine: vale per tutto l'anno, certo, ma il mare è la meta prediletta dei viaggi estivi.

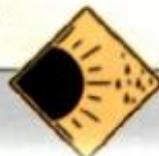
**AUTUNNO** è bellissimo godersi i colori di questa stagione dal sellino della moto; e non fa ancora un freddo terribile. Per contro, aumentano le giornate di pioggia e le strade si ricoprono di scivolosissime foglie.

**INVERNO** anche se la moto ha due ruote (quindi sci-



vola su ghiaccio e neve) e non ti protegge dal freddo, godere il paesaggio invernale dalla sua sella può essere un'esperienza straordinaria, a patto di essere prudenti e bene equipaggiati. Bisogna imparare a sopportare il fatto di avere sempre troppi vestiti e accessori addosso e adottare uno stile di guida dolce e fluido. Consigliabile la visiera antiappannante, specie se esterna e adesiva; e consigliati anche i capi riscaldati elettricamente.

**PRIMAVERA** è la stagione in cui viaggiare in moto dà la massima soddisfazione, perché esalta la percezione del ritorno alla vita. I colori della campagna sono bellissimi ed è piacevole sentire sulla pelle il ritorno del caldo. Attenzione, però, alle ricadute dell'inverno, con piogge torrenziali e nevicate in montagna.





## VERIFICA DELLE CONDIZIONI

Un po' come un jet al decollo, è importante controllare che tutto sia a posto. Il controllo più rapido da fare è quello delle gomme: se il battistrada è troppo consumato, hanno poca tenuta, soprattutto in frenata e con la pioggia. Molto subdolo è il **consumo di olio**, a differenza di quello del liquido di raffreddamento: non si deve controllare il livello a intervalli fissi, perché il motore, con l'aumentare dei chilometri può accusare sbalzi improvvisi nella sua tendenza a non trattenere il lubrificante (dovuta all'aumento dei giochi interni e all'usura delle fasce del pistone e delle guide valvole). Se un motore viaggia con poco olio, non è detto che debba grippare per forza; ma accuserà un'usura precoce che lo porterà, in un circolo vizioso, ad aumentare ulteriormente il consumo di lubrificante.

**Le batterie** moderne non richiedono manutenzione: sono sigillate, vanno montate e usate senza pro-



blemi finché non si esauriscono, generalmente senza avvisaglie, lasciandovi a piedi. Più che un controllo, sarebbe bene sapere quanto tempo possono durare, in modo da cambiarle poco prima la presunta data di scadenza. Non è facile: se usate poco la moto, la batteria tenderà a scaricarsi; se fate numerosi avviamenti nella stagione invernale, la solleciterete parecchio.

L'usura dei **cavi del gas e della frizione** varia da modello a modello. In generale, funzionano bene anche quando iniziano a sfilacciarsi, così che uno non se ne accorge finché non si tranciano di colpo, sempre all'estremità superiore o inferiore. È abbastanza facile controllare il cavo della frizione, ma non quello del gas; sarebbe bene avere i cavi di scorta con sé.

**Pastiglie dei freni a disco:** un classico è usarle durante il viaggio e,

non trovando il ricambio (magari siete su un'isoletta greca), tirare avanti così, peggiorando la qualità della frenata e rovinando il disco. Cambiatele prima, o portate le pastiglie di ricambio.

**Fari:** non è possibile controllare l'usura delle lampadine, queste saltano di colpo; anche qui non resta che portare un ricambio.

Attenti anche alla **catena di trasmissione**, che va lubrificata sempre e registrata fino... al capolinea: cambiatela, se vedete che i margini di registrazione sono ridotti allo zero, se il gioco tra catena e denti della corona è eccessivo o se questi ultimi hanno una forma molto diversa dall'originale.

Anche i **cuscinetti delle ruote** possono sembrare a posto alla partenza, ma rovinare un viaggio. Un controllo prima della partenza potrebbe non dire nulla.



## ASSISTENZA TECNICA

Il guasto è, da sempre, l'incubo del motociclista ma le cose sono cambiate molto, nel corso degli anni. Un tempo c'erano molti più componenti che si rompevano, rispet-

to a oggi. Il motociclista era costretto, quasi, a essere un duro e puro con parecchie nozioni di meccanica; gli capitava spesso di cambiare la catena o registrare le puntine per strada, oppure di essere fermato da grippaggi, bielle che sfondavano il carter.

Oggi, eccezion fatta per le fuoristrada da competizione, le moto sono molto più affidabili, i motociclisti meno abili con il cacciavite e i guasti che li affliggono, chiaramente con moto a posto come manutenzione, sono quasi sempre di natura elettronica, con componen-

ti che non si possono riparare, ma cambiare al volo. Negli ultimi tempi si è diffusa l'abitudine di partire dopo avere stipulato un **contratto di assistenza** con una società che può essere Europe Assistance, oppure un pacchetto che viene proposto al momento di assicurare la moto per un anno o sei mesi. Valutate con cura le clausole: al momento di pagare ci si può aspettare un'assistenza totale, invece, a seconda dei casi, il soccorso potrebbe non essere previsto nella città d'origine, o all'estero; e il mezzo che viene a recuperarvi potrebbe essere abilitato a trasportarvi la moto solo entro un certo numero di chilometri dal luogo del guasto. In genere, arriva un carro attrezzi che vi porta la moto dal meccanico più vicino e questo potrebbe non essere in grado di ripararvi la moto, specie se guidate un modello complicato o poco diffuso. Può anche succedere che vi portino da un concessionario della vostra marca di moto, che vi dia una moto sostitutiva in attesa della riparazione: non è una regola, è una cortesia.





## VIAGGIO RANDAGIO, VIAGGIO ORGANIZZATO

Il modo più semplice per condividere l'esperienza del viaggio, soprattutto per chi non dispone di amici motociclisti, rimane il viaggio organizzato. Una formula ovviamente non condivisibile da tutti. È indubbio che il senso di libertà che regala il raid solitario non lo può dare nient'altro: non esistono orari prefissati, programmi rigidi di marcia, si possono fare le variazioni e le soste che si vogliono... tutte cose non assicurate dai tour-operator. D'altra parte questi ultimi possono garantire l'assistenza meccanica e medica, il trasporto bagagli, zero trafile per avere autorizzazioni particolari, un letto dignitoso, una doccia e un piatto non sospetto ogni giorno.

Chi affronta il viaggio fai da te deve sapere che una buona dose di ottimismo a volte non basta a tirarsi fuori dai guai. Chi affronta il viaggio organizzato deve essere consapevole che non può scegliersi i compagni



d'avventura. È anche vero, però, che l'offerta di turismo 'all included' si è notevolmente diversificata negli anni: ci sono le gite organizzate dal **BMW Motorrad Club**, che prevedono spesso hotel a svariate stelle e programmi piuttosto rigorosi ([www.bmw-motorrad.it](http://www.bmw-motorrad.it)), ma ci sono raid molto più spartani. In mezzo, naturalmente, un'infinità di possibilità.

**Curve & Tornanti** propone tour sull'Appennino Tosco-Romagnolo in cui si fa incetta di belle strade e di buone trattorie, e poi c'è la possibilità di affinare il proprio stile ([www.curvetornanti.com](http://www.curvetornanti.com)). Un taglio gastronomico hanno gli itinerari di 2000 Moto che spaziano dalle Alpi agli Appennini, e non trascurano i litorali: 'Pork and Bike', 'Wine and bike', 'Sweets and Bike', 'Fish and Bike' ([www.2000moto.it](http://www.2000moto.it)).

**Campania Bike** propone i colori e i sapori della Costiera Sorrentina e Amalfitana, in uscite di

Segnaliamo fra le altre **Autonoleggiosardinya** che copre le zone di Sassari, Olbia, Alghero, Cagliari, Oristano, Palau, Porto Torres e Santa Margherita di Gallura; **Mavirent** che da più di 50 anni si muove, invece, nella provincia di Trapani; **Twin-rent**, che consegna scooter in tutta l'Isola d'Elba. Ma ormai tutte le località balneari italiane sono attivate in questo senso. In molti centri costieri liguri opera **Freedom Rent**, che offre un parco moto piuttosto ricco e anche la possibilità di sconfinare nella Costa Azzurra. Ma i grandi centri urbani non sono da meno. La **Maggiore** conta più di 150 agenzie in 100 città, aeroporti, stazioni ferroviarie e porti e vanta una 'flotta' che spazia da scooter da 100 cc ai maxi-

scooter. A Roma, Firenze, Milano opera **Happy Rent**, che affittare moto d'epoca e organizza tour su Vespa e auto italiane anni '50/'70. Per chi si lascia affascinare dai marchi italiani è attivo anche **Guzzi Rent Agostini**, che si trova a Mandello del Lario, a due passi dalla fabbrica e dal museo dell'aquila. Nel suo parco moto non mancano Brevia 750, V11 Ballabio 1100, California Stone Touring. Chi invece si lascia emozionare dalla cultura teutonica, potrà ricorrere a **Rent a Dream**, un'agenzia nata dalla passione per i viaggi e per le BMW di tre amici di Milano. Nel loro parco moto trovate soltanto modelli della Casa bavarese: F 650 GS, R 1100 S, R 1150 GS, R 1150 RT, R 1150 R.



## MANUALE DEL MOTOCICLISTA

pochi giorni che prevedono la formula 'tutto incluso'. Organizzazione totale offre anche Motorizzonti, specializzato in viaggi avventura per il mondo, che ogni tanto si dedica alla promozione dei tesori nostrani ([www.motorizzonti.it](http://www.motorizzonti.it)).

**L'altra Sardegna** offre tour che si snodano su piste e sentieri selvaggi, percorribili da enduro anche bicilindriche, e possono impegnare un week-end o due settimane ([www.laltrasardegna.it](http://www.laltrasardegna.it)). Anche **Appennini Tour** organizza uscite off-road, che prevedono pernottamento in rifugi montani; quasi sempre sono rivolte a fuoristradisti allenati ma, a richiesta, vengono realizzati giri personalizzati ([www.appenninitour.it](http://www.appenninitour.it)).



## MOTO E AGGREGAZIONE

Il motociclista italiano, rispetto a molti colleghi europei, si riconosce per il fatto di vivere la sua passione in maniera estetizzante. La moto viene vissuta come un balocco da esibire e, infatti, spesso viene scelta non tanto secondo criteri di praticità, ma piuttosto di prestazione, di cura dei particolari, di virtuosismi estetici. Questo profilo è condiviso anche da molte aziende che orientano sul mercato italiano prodotti di 'lusso' che non hanno riscontri interessanti in altri Paesi. Questa dimensione narcisistica della moto non ha, però, soffocato la dimensione 'sociale' della stessa, ovvero quella disposizione alla condivisione di esperienze che richiede uno spirito molto più randagio e compagno. Non raggiungiamo i livelli della Germania, dove le due ruote, come molte altre cose, hanno la capacità di aggregare numeri impensabili per noi, comunque il motociclismo nostrano sta cambiando e sta animandosi più in fretta di quanto il senso comune possa co-

gliere. Gli oltre **1600 Moto Club** riconosciuti dalla Federazione Motociclistica Italiana ([www.federmoto.it](http://www.federmoto.it)) raccontano, infatti, di una realtà ruspante e conviviale che meriterebbe più attenzione. Soprattutto perché i club rappresentano l'unico porto per coloro che non hanno la fortuna di avere amici e parenti che condividono la passione per le due ruote. E proprio il modo in cui sorgono queste società delle due ruote sono garanzia della loro genuinità. Spesso nascono da una chiacchierata 'allungata' intorno al tavolo di un ristorante o di un pub, nella penombra di qualche officina o al banco di una tabaccheria e raccolgono animi estremamente diversi: dai corsaio- li che si riuniscono in pista per sfidarsi a suon di pieghe, ai motociclisti goduriosi per i quali l'uscita della domenica è solo un pretesto per finire in trattoria, agli amanti di un certo marchio o modello di moto: BMW, Moto Guzzi, Ducati, Yamaha Ténéré, Honda Africa Twin, Harley-Davidson, Vespe e Lambrette, moto anni Settanta, moto da fuoristrada, amanti di viaggi di un certo tipo ecc:



## MANUALE DEL MOTOCICLISTA

un mare di possibilità, che possono incontrare il nostro modo di concepire le due ruote. Le attività dei club si concentrano principalmente nell'organizzare uscite sportive e turistiche: dalle sedi dei M.C. partono pulmini per raggiungere circuiti vicino a casa o seguire competizioni regionali o nazionali. È il caso del **Moto Club Pompone** ([www.pompone.com](http://www.pompone.com)), un'associazione storica che riunisce i cultori del motore Ducati. Ma le uscite possono es-



sere di tutt'altra natura, ovvero delle scampagnate estremamente rilassate, come l'ormai classica 'Forchetta e manetta' organizzata dal **Moto Club Roma**, tra i più antichi d'Italia (1913), o le **Moto strapazzate** patrocinate dal M.C. Dragone di Calcinelli (PU) o il 'Terremoto d'inverno' del M.C. Biferno a Boiano (CB). A rinsaldare lo spirito di corpo, poi, ci sono le più disparate iniziative: feste, corsi di guida e di educazione stradale, concorsi fotografici, seminari. In questo senso, ha fatto scuola il gruppo di **Motocicliste.net**, un Moto Club affiliato alla Federazione che ha saputo promuoversi molto bene con il sito, sempre aggiornato e molto funzionale, da cui il nome 'virtuale'. Concludiamo dicendo che i club amano rendersi riconoscibili tramite dei colori che vanno a personalizzare abbigliamento, gadget, stemmi e quant'altro. Ma è importante sapere che i colori dei club non coincidono sempre con quelli di un marchio di moto: anzi, forse le realtà più interessanti sono quelle che riuniscono biker di varia estrazione, perché sono quelli più aperti e informali.

## LA PREPARAZIONE DEI BAGAGLI

La preparazione dei bagagli richiede molta precisione e anche doti di sacrificio: in moto è indispensabile spogliarsi di molte cose che ci allietano la vita ma che, spesso, non hanno una grande importanza mentre, in compenso, hanno un discreto peso. Naturalmente il contenuto della valigia cambia a secondo della destinazione e del tipo di viaggio che dovremo affrontare, ma una cosa è certa: quanto più la distribuzione dei bagagli è razionale, tanto più sereno sarà il nostro risveglio. Già, perché non c'è nulla di più deprimente per un viaggiatore che perdere l'abbrivio causa sistemazione bagagli. Qualsiasi tipo di 'accrocchio' ci accingiamo a fare, è necessario considerare alcune cose. Prima di tutto la struttura su cui montarlo. Non sono tantissime le moto provviste di serie di comodi portapacchi e telaietti per cui si è costretti a ricorrere a dei produttori specializzati, che realizzano tralicci per vari modelli

di moto e che li disegnano anche su commissione. Secondo elemento di cui tenere conto è la distribuzione dei pesi: è indispensabile mantenere un certo equilibrio fra avantreno e retrotreno, altrimenti la guida può risultare impegnativa. Soprattutto, nella fase dell'organizzazione del bagaglio, consigliamo di fare in modo che l'accesso al contenuto delle valigie sia immediato: l'antipioggia deve essere concentrato in un sol luogo ed essere a portata di mano, in caso di paesaggio mozzafiato è invece bene avere subito a disposizione l'attrezzatura fotografica. Infine, soprattutto se si pratica campeggio libero, si deve poter smontare velocemente anche tenda, materassino e sacco a pelo.



### borse morbide

Generalmente di nylon o PVC, sono solitamente antistrappo, idrorepellenti e, a seconda della loro pesantezza (misurata in denari), più o meno resistenti. Generalmente si articolano in **set** composti da valigie laterali, borse posteriore da fissare al portapacchi o alla sella, e borse da serbatoio, ma a queste riserviamo un capitolo a parte. Hanno **diverse capacità**, da un minimo di 20 a un massimo di 80 litri, e offrono accesso al bagaglio in maniera più o meno immediata. A tal proposito, conviene sincerarsi che la cerniera percorra tutto il perimetro della borsa e non solo parzialmente.

Generalmente, il fissaggio avviene

tramite delle cinghie con velcro regolabili e ganci da applicare ai telaietti. Questo in teoria; in pratica succede spesso che le valigie pendano in malomodo rischiando pure di cadere sugli scarichi o che la borsa posteriore oscilli pericolosamente. Quasi sempre il rimedio spetta ai cari vecchi elastici, acquistabili in qualsiasi Autogrill.

### borse rigide

Sono fatte generalmente di polipropilene e anche queste danno vita a

delle famiglie che comprendono di solito **valigie laterali** e a **bauletto**. Hanno il pregio di mantenere in piega l'abbigliamento, offrono immediato accesso al bagaglio, si fissano agevolmente perché quasi sempre sono dotate dei supporti. Il loro limite consiste nel fatto che poche sono quelle che si aprono dall'alto, per cui, se sono piene, tendono a catapultare fuori il bagaglio, se poi non ci si è curati di sistemarlo adeguatamente si rifiutano di chiudersi.



### **borse in alluminio**

Da anni le invidiamo ai mototuristi tedeschi, ora però stanno diventando popolari anche in Italia. Offrono tutti i pregi delle borse rigide sopra citate, ma sono più belle. Hanno il merito di essere **indistruttibili** e di non essere soggette a escoriazioni superficiali.

### **borse tubolari**

Anche queste sono una nuova tendenza e un' "invenzione" dei motard teutonici. Si tratta di salsiccioni di derivazione nautica che hanno il pregio di avere poche cuciture, tutte rigorosamente termosaldate, e di essere realizzate in materiali plastici per cui risultano **a tenuta stagna**. Va da sé che non richiedono scomodi cappuc-

ci di protezione antipioggia. Un altro merito sta nella loro stessa forma allungata e senza spigoli che rende pratica la sistemazione su portapacchi o sui telaietti laterali. D'altra parte, però, in questa sacca da marinaio, priva di aperture laterali, risulta piuttosto scomodo l'accesso al bagaglio.

### **borse da serbatoio**

Possono rappresentare la soluzione ideale per le gite del wee-end e, sicuramente, sono pratiche perché permettono di avere tutto a portata di mano (antipioggia, documenti, attrezzatura fotografica ecc.), anche se, quando si fa benzina, richiedono una noiosa operazione di sgancio. Sono, per lo più, realizzate in nylon o PVC e, co-

me le borse laterali, hanno diversa capacità, anche grazie al fatto che sono, per lo più, **estendibili**, ovvero dotate di soffiutto che consente di ampliarne la capienza. Le più sofisticate presentano un sistema modulare, cioè sono composte da più elementi autonomi, fra i quali il comodo portacartina. Alcune si trasformano in pratici zaini. Tutte hanno la cuffia antipioggia, di solito contenuta in una tasca. Si fissano alla moto tramite la base con magneti (che non funzionano in caso di serbatoio di plastica o di alluminio), o con cinghie da legare al telaio, ma il sistema più sicuro consiste nel montare la borsa su una base di aggancio che riveste il serbatoio, ancorata anch'essa al telaio.

## ABBIGLIAMENTO

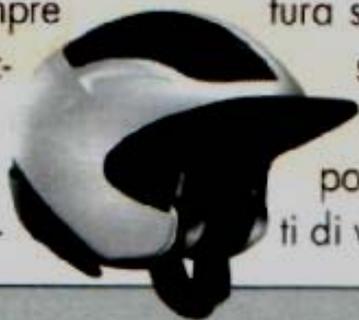
L'abbigliamento da moto negli ultimi anni si è evoluto enormemente e la giacca da turismo si è trasformata in un'arma totale che permette di sentirsi a nostro agio in situazioni estreme. Le aziende di abbigliamento tecnico, collezione dopo collezione, stanno riuscendo nell'arduo compito di levare peso, ingombri, ruvidezza, goffaggine, alle nostre divise, per cui si può dire addio al cosiddetto look a fagotto che consiste nell'accumulare imbottiture su imbottiture. Dopo l'evo del cotone cerato e dei sintetici, ora la divisa del mototurista si trova nell'evo della **modularità**, ovvero della stratificazione. Il salto di qualità è avvenuto con la scoperta del Gore-Tex, una membrana **traspirante e impermeabile**, costituito da una membrana con micropori che consentono all'umidità corporea di uscire, impedendo all'acqua di entrare, risolvendo così il problema della traspirazione. La scoperta del Gore-Tex ha introdotto nell'abbi-

gliamento da turismo la consuetudine ad accoppiare i tessuti o combinarli con membrane per renderli impermeabili e, in generale, a pensare all'abbigliamento come un sistema di strati con funzioni diverse. La tecnica della stratificazione, detta anche **layering**, non è che la nobilitazione del caro, vecchio sistema 'a cipolla'. Il concetto di base è lo stesso: creare un sandwich di materiali. Solo che sempre più si configura come un sistema integrato in maniera scientifica che accorpa i tessuti più a contatto con la pelle, con quelli che sopperiscono all'isolamento termico e, infine, quelli più esterni che provvedono alla sicurezza.



### il casco

Mettiamo subito le mani avanti: l'**integrale** continua a essere la scelta più sicura anche se la più impegnativa dal punto di vista del comfort. Soprattutto chi viaggia apprezza il senso di libertà che offrono i caschi modulari o i **jet**, perché nei mesi caldi risultano più freschi, inoltre consentono di guardarsi intorno con maggiore disinvoltura e anche scattare foto, alzando semplicemente la visiera. Bisogna dire, però, che il format dell'integrale si è notevolmente evoluto e articolato. Sempre più modelli sono realizzati in fibre composite, senz'altro più resistenti all'urto, ma anche mol-



to più leggeri. Il mercato, comunque, si è arricchito proponendo alternative degne di essere considerate.

Per chi fa mototurismo il prodotto più allettante è rappresentato dal citato **casco modulare**, altrimenti detto **apribile**, perché offre sicurezza prossima a quello di un integrale, con le prerogative di un jet: soprattutto visibilità e respiro. Anche questa tipologia di caschi si è evoluta grazie a modelli sempre più leggeri e dotati di meccanismi di apertura sempre più agili. Alcuni presentano la peculiarità di trasformarsi in jet, oltre a proporre, come optional, kit di lenti di varia colorazione, kit interfo-



no, mascherina parasole. Infine ci sono i **jet**. Siamo abituati a associarli a un utilizzo cittadino, perché sono in assoluto i caschi meno 'gravosi', anche sotto il profilo estetico. Non di meno hanno un discreto seguito anche presso il pubblico dei viaggiatori, tanto è vero che si è delineata fra questi la categoria **touring**, che comprende caschi con visiera che protegge completamente il viso e calotta in fibra che fascia la nuca, prese d'aria e colorazioni piuttosto sobrie. L'ultima tendenza è rappresentata dal **jet areato**: ha la particolarità di presentare reti più o meno ampie di materiale me-

tallico o termoplastico e quindi garantire notevole beneficio al biker che si muove in luoghi caldi. Alcuni modelli offrono placche per coprire le griglie quando piove.

### la giacca

Se il casco è l'indumento che dà meno soddisfazione al mototurista nel personalizzare l'equipaggiamento, la giacca è l'esatto contrario. È infatti il pezzo d'abbigliamento che offre più spunti creativi.

Le giacche di ultima generazione hanno in qualche modo dato dignità alla categoria del mototurista perché hanno reso evidente che le sue esigenze non sono del tutto sovrapponibili alle altre categorie di motocicli-

sti. Il biker viaggiatore ha bisogno di comfort e quest'ultimo è un concetto in evoluzione che scopriamo avere valenze sempre più ampie,

a mano a mano che s'innalza il contenuto tecnico dei capi. Fino a qualche anno fa, le doti di traspirabilità e impermeabilità oggi acquisite erano impensabili.

Oggi il mercato ci offre la possibilità di scegliere fra la giacca tuttofare, ovvero un indumento poliedrico, pensato per tutte le stagioni, quasi sempre superaccessoriato, quasi sempre realizzato in Cordura accoppia-



ta a una membrana che la rende permeabile all'aria e repellente all'acqua, e la giacca specialistica, adatta a un utilizzo esclusivo, come il giubbino areato che si presta all'utilizzo estivo. Traforato o compatto che sia, il tessuto

sembra sempre di più guadagnarsi le simpatie del mototurista, perché si presta più della pelle ai vari trattamenti in grado di sviluppare il comfort. Certo l'opzione pelle vale sempre, anche perché resta la più resistente alle abrasioni e offre maggior vestibilità rispetto a una Cordura nuda e cruda. Purtroppo conserva anche gli stessi limiti: è opprimente d'estate e non è impermeabile. Ma le cose, in

realtà, stanno cambiando anche sotto questo aspetto, perché le aziende stanno mettendo a punto dei trattamenti per rendere la pelle più versatile. Staremo a vedere...

### antipioggia

Per molti è un orpello, un accessorio facile da dimenticare a casa, come l'ombrello. Perché si sottovaluta la variabilità del clima, anche d'estate, e perché si sopravvaluta la tenuta stagna del proprio abbigliamento. Oppure perché, quando ci sorprende un temporale, fermarsi e cercare ciò che abbiamo infilato in qualche luogo remoto delle nostre valigie richiede un certo impegno. I mototuristi zelanti portano sempre con loro

una tuta antipioggia, la ripongono nella tasca più accessibile e la utilizzano in caso di pioggia, vento o umidità. È pur vero che le giacche da turismo di ultima generazione, dotate di impalpabili membrane, in grado di proteggere dall'acqua senza sacrificare la traspirabilità, stanno seriamente condannando all'estinzione l'antipioggia che, nel frattempo, non sembra essersi evoluta più di tanto. L'effetto condensa che viviamo sulla nostra pelle ogni qualvolta ci caliamo in questi enormi pigiamoni di nylon, non pia-



### Gps (Global Positioning System)

Per chi viaggia è una manna. Comunica con alcuni satelliti (12 al massimo, su una rete di 25) e in ogni momento è in grado di dare informazioni sull'esatta posizione in cui ci si trova: latitudine, longitudine, quota sul livello del mare e velocità alla quale ci si sta spostando. Di conseguenza, può memorizzare il percorso, indicare la retta via o l'albergo più vicino, mostrare una carta stradale e il punto in cui ci troviamo, eccetera.

Tipico accessorio motociclistico, negli ultimi anni ha goduto dei progressi dell'elettronica: è migliorato nel suono, consente di ascoltare la musica, permette di comunicare sia tra pilota e passeggero sia tra moto e moto o di rispondere al telefono cellulare. I modelli più spinti comunicano tra loro senza fili (tecnologia Bluetooth o accoppiamento magnetico) e sono alloggiati direttamente in caschi costruiti apposta.

ce a nessuno. A dispetto del peso molto contenuto, risultano spesso piuttosto **ingombranti** e non sembra che le aziende stiano lavorando per alleggerirle. Anzi, una tendenza in atto le vuole ancora più corpose: sono apparsi sul mercato prodotti provvisti di imbottiture, protezioni, tasche multifunzionali. Dove le stipere-  
mo? Considerando che la loro prospettiva di vita è limitata (un anno? due?) vien da chiedersi: perché spendere soldi per modelli accessoriat?



**guanti**

Vale per i guanti quanto detto per le giacche: optiamo per la pelle per-

ché garantisce una maggiore vestibilità e resistenza all'abrasione, puntiamo invece sul tessuto se desideriamo un prodotto con doti di impermeabilità e traspirazione. Certo, per rendere il guanto in **pelle** più funzionale e adatto ad affrontare climi rigidi e bizzosi si può sempre ricorrere all'utilizzo di guanti in **seta** e so-  
praguanti in materiale plastico repellente all'acqua, ma la stratificazione può limitare notevolmente la sensibilità e i movimenti delle nostre mani. Va sempre ricercata una certa 'pulizia' nei tessuti e nei tagli. È importante che i guanti siano ben conformati ovvero

permettano una posizione della mano che eviti l'eccessiva pressione del-

l'ovatta, che garantisce l'isolamento termico, per non limitare la coibentazione.

Una nuova via per combattere il freddo alle mani è rappresentata dai **sottoguanti elettrici**, che si scaldano tramite collegamento alla batteria della moto. Per l'estate, invece, sta prendendo piede il 'traforato': guanti con inserti in rete metallica o di tessuto con intreccio a nido d'ape.

**intimo**

Fino a non molto tempo fa, tutto ciò che indossavamo al di sotto della giacca era terra di nessuno, nel senso che mancavano prodotti tecnici e

funzionali, in grado di coadiuvare il capospalla di turno a proteggerci

## MANUALE DEL MOTOCICLISTA



dal freddo e a veicolare l'umidità. Da qualche anno a questa parte nell'evoluto sistema 'a cipolla' in cui consiste l'armatura del mototurista è entrato a far parte anche l'underwear, ovvero capi tutti realizzati in **morbide fibre**, in grado di traghettare il

pantaloni, calzoncini, guanti, calze, canottiere ecc. Poi ci sono gli specialisti del genere, che propongono che golette, scaldacollo, pettorine, sottocasco, scaldaginocchia ecc. e persino un avveniristico gilet composto da una serie di celle che si riempiono d'aria grazie a una valvola di gonfiaggio, a portata di bocca. In pratica si

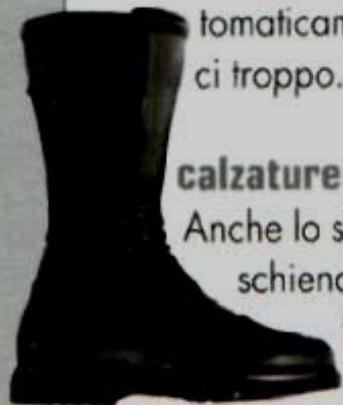


funzionale si trova l'"hardware zone", ovvero il variegato mondo delle protezioni: parascienza, fascie lombari, shorts imbottiti da integrare ai **tutori** già presenti in giacche, pantaloni e tute. In linea con la sensibilità verso il discor-

si può e " sudore" rana di un so " sudore" tetta di un s

## MANUALE DEL MOTOCICLISTA

turista, ovvero di quel kit di indumenti che vengono indossati quasi automaticamente, senza pensarci troppo.



### calzature

Anche lo stivale, come il parascienza, presenta nuove altezze. Se il modello classico copre il polpaccio, le nuove fenomenologie di scarpe da moto possono coprire anche molto meno.

Molti tra quelli che fino a ieri in viaggio utilizzavano la scarpa da ginnastica oggi utilizzano una scarpa tecnica che gli assomiglia, che lascia respi-



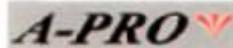
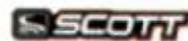
rare la gamba. Ma il **comfort** in questa categoria di prodotto si sta perseguendo anche abbinando la pelle (sempre più spesso unita a una membrana impermeabile) con il **tessuto**, magari elasticizzato, per una maggiore vestibilità e traspirazione. Ma un autentico status symbol presso i mototuristi sta diventando lo stivale con **chiusura a ganci**, che s'ispira a quello da fuoristrada:

offre la possibilità di stringere o allentare a proprio piacimento la fasciatura sul piede, tenendo conto della stanchezza di quest'ultimo.





Il più grande Show Room  
del Sud Italia, 800 metri  
di superficie a disposizione del motociclista.  
All'interno area outlet con sconti tutto l'anno fino al 70%.



### ROAD HOUSE MOTORCYCLE

Via De Nicola,12 - 74019 - Palagianò - TA - tel.&fax 099/8882495  
[www.roadhousemotor.com](http://www.roadhousemotor.com) - [info@roadhousemotor.com](mailto:info@roadhousemotor.com)