



delle quali è capace di trasformarsi in roccaforte insospugnabile. Una filosofia che sembra la stessa con cui il paese è stato disseminato dai bunker in cemento armato che ancor oggi, seppur siano passati oltre vent'anni dalla caduta del regime di Enver Hoxa, è facile ritrovare nei luoghi più strategici dell'Albania. È bello pensare che in alcune parti questi retaggi del passato abbiano trovato nuova vita con la loro trasformazione in ostelli frequentati da turisti giovani.

Una "paranoia dell'invasione" che ha ossessionato i burocrati di regime (un'altra è quella rappresentata dai pali di sostegno ai vitigni che terminano a forma di lancia contro l'atterraggio dei paracadutisti nemici) e che, a mo' di trofeo, ci fa ritrovare sulle mura del castello anche un Lockheed T-33, un ae-

reo biposto della United States Air Force, probabilmente abbattuto mentre era in missione di spionaggio.

Nell'ultimo giorno di viaggio la prendiamo "larga" e risaliamo lungo la SH75 che costeggia il fiume che nasce col nome di Aóos tra le cime del Pindo in Grecia e diventa Vjosë nell'Albania. Non ce ne pentiremo. **Lo spettacolo è magnifico, in un alternarsi di scenari da favola dove lo stato problematico delle strade non inficia il piacere** di perdersi nella natura straordinaria della valle. Scenari che continueranno a stupirci anche al di là delle frontiere



tracciate dagli uomini, che tutto possono tranne che dividere l'unicità di un paesaggio come quello dell'Epiro, che ci accompagnerà fino a Ioannina prima e a Igoumenitsa poi. Dove il traghetto ci attende per il ritorno. ■

L'ALBANIA IN PILLOLE

Cibo, alberghi e benzina: è tutto a buon mercato

LA MONETA albanese è il Lek e, al cambio, ne occorrono circa 135 per ogni euro. Il costo della vita è poco più della metà di quello italiano: la benzina costa 150-160 Lek al litro; una birra 150; mezzo litro d'acqua 50; un'insalata greca tra i 200 e i 300 Lek. Normalmente si mangia con 800-1200 Lek (tra i 6 e i 9 euro). Per gli alberghi mediamente abbiamo speso in due per camera e prima colazione 25 euro.

Le strade sono di tutti i tipi: dai moderni tratti autostradali, come quello tra Tirana e Elbasan, alle strade più impervie che risalgono le pendici dei monti, come i 100 km che conducono a Korçë (Corizza), molto impegnativi.

Il concetto di pericolo sulle strade albanesi è diverso dal nostro, per cui prudenza e at-

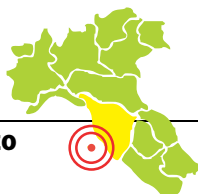
tenzione, sempre, anche alle rotatorie.

Carta verde, se non già compresa nella vostra polizza è necessario stipularne una all'ingresso del paese (a Durazzo subito dopo aver passato i controlli di frontiera).

Telefonia e connessioni: da valutare l'eventualità di acquistare in loco una scheda. Diffusissimo il Wi-Fi (gratuito) sia negli alberghi sia nei bar ristoranti.

I distributori di carburante sono diffusissimi (anche troppo), poi ovviamente si fanno più rari mano a mano che ci si inoltra nelle zone più nascoste del paese. Spesso insieme al carburante è offerto il servizio di lavaggio, economico (300 lek): dopo qualche giorno di viaggio capirete il perché di tanta diffusione.





Amica delle due ruote

L'ELBA È **SEMPRE** STATA TOLLERANTE CON LE MOTO. **VEDIAMO** DI CONSERVARE BUONO IL RAPPORTO, ANCHE SE CI **ANDIAMO** ADESSO, FUORI STAGIONE

Mare, boschi, spiagge, storia, colori. Un'ubriacatura di grande bellezza. Da sempre l'Elba la concentra dentro e intorno a sé, isola di panorami ed eccellenti esili volontari. E vogliamo dimenticare il cibo, dal cacciucco al gurguglione, dalle sardine ripiene agli zerri fritti? Impossibile. Né possiamo prescindere dalla sua intrigante rete di strade tutte curve e saliscendi (150-200 km l'intero periplo, in base alle deviazioni) e dai tantissimi percorsi sterrati che fungono da vera "calamita" per gli smanettoni d'ogni ordine e rango;

esattamente come il nome di un suo celebre toponimo, gettonato tra gli enduristi: Monte Calamita. Appunto.

Il giro standard comincia da Portoferraio, comodamente raggiungibile dalla costa toscana con decine di traghetti al giorno (Piombino-Portoferraio, 60 minuti, 33 euro moto e pilota, www.moby.it o www.torem.it). Passeggiando nel borgo si vedano il porticciolo, le Fortezze medicee, la Palazzina dei Mulini che conserva stanze dell'illustrissimo esule che ancora oggi viene commemorato, forse rimpianto: Napoleone (vedi ►)





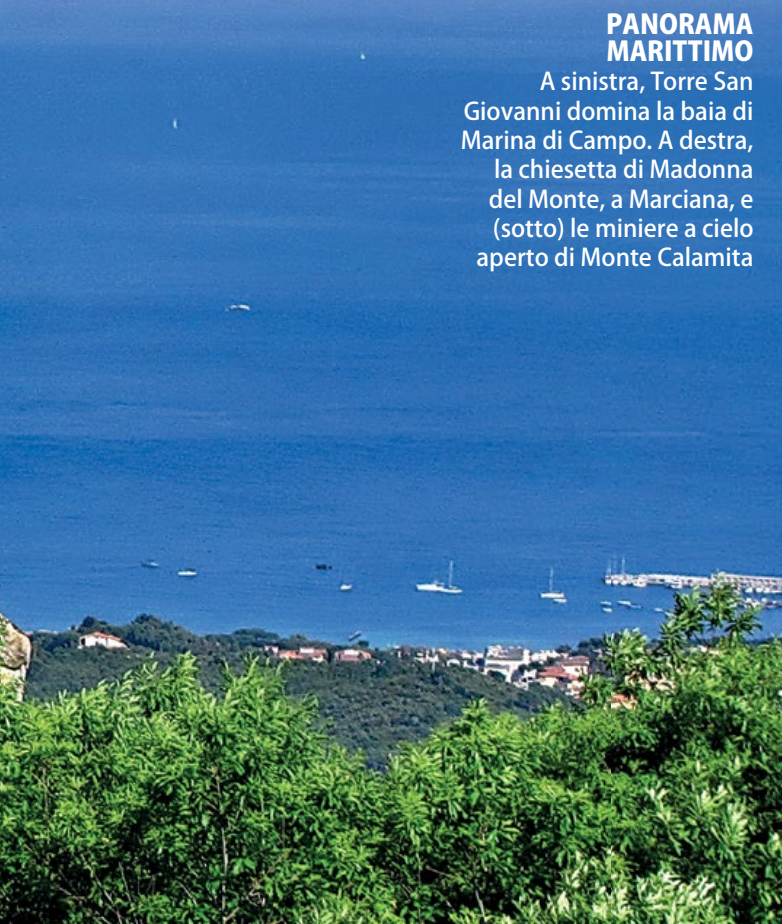
FACCIAMO IL BUCATO

Per salire sul Monte Capanne c'è anche una cabinovia (sopra a sinistra).
A destra, antichi lavatoi pubblici a Rio nell'Elba



PANORAMA MARITTIMO

A sinistra, Torre San Giovanni domina la baia di Marina di Campo. A destra, la chiesetta di Madonna del Monte, a Marciana, e (sotto) le miniere a cielo aperto di Monte Calamita





INFO UTILI

Mangiare

Marciana

Perfetto amalgama di tradizioni culinarie toscane e liguri. Si caratterizza così l'ottima cucina dell'Osteria del Noce, ai piedi della



Fortezza Pisana: spaghetti alla brezza di mare, acciughe al limone,

scorzetti in salsa di noci, capponcello al finocchio selvatico, frittura di paranza (www.osteriadelnocce.it).

Capoliveri

Nessun cameriere in livrea o sommelier, né piatto ricercato; però il pesce che si può gustare al ristorante Albatros, in località Morcone, (tel. 0565-968477) è di straordinaria freschezza e qualità. Con prezzi più che abbordabili. Si pranza su una terrazza a pochi metri dal mare, in lontana vista dell'isola di Montecristo.

Dormire

Portoferraio

Il B&B "Gli Acquerelli" dista appena cinque minuti dai moli di imbarco dei traghetti, in Località Schiopparello. Ricavato da una dimora agreste dell'800 recentemente ristrutturata, dispone di otto ampie camere doppie da 70 €, con abbondante colazione, giardino, garage e spiaggia. Tel. 0565-933394, 349-4036783.

Sant'Andrea

7 km da Marciana, in una baia quasi esclusiva con scogli e mare cristallino, L'Hotel Ilio Boutique è un piccolo gioiello dell'ospitalità elbana. Camere curatissime a partire da 80 euro con tutti i servizi, una ristorazione di qualità e vini e birre di propria etichetta. Dotato inoltre di ampio porticato coperto per custodire la moto (www.hotelilio.com).



PORTATEVI LA MOTO DA ENDURO

L'isola d'Elba è ricca di percorsi in grado di fare la felicità di qualunque fuoristradista (in alto). Qui sopra, Capoliveri in notturna; sotto, Porto Azzurro





NAPOLEONE

A fianco, Portoferraio. Sotto, un cormorano sugli scogli vicino a Sant'Andrea. In basso, la rievocazione napoleonica organizzata da La Petite Armée



box "la curiosità"). Poi montiamo in sella e via sulla SP24 che porta verso Marciana. La residenza napoleonica più famosa, con ricco Museo Nazionale, è a soli 5 km: Villa San Martino, dimora dell'imperatore prima di Waterloo. Statue, quadri, vestiti, armi, mappe, cimeli... Aperta tutti i giorni tranne il lunedì, ingresso 5 € (tel. 0565-914688). Più avanti, passato Procchio e Marciana Marina, si sale tra macchia, bosco e curve per il Parco Nazionale dell'Arcipelago Toscano (www.islepark.it). Fin sul Monte Capanne che, nelle giornate più limpide, apre l'orizzonte alla Corsica. Zona indimenticabile di percorsi in dorsale della mitica Sei Giorni Enduro del 1981. Ed è detto tutto. Comunque c'è anche la cabinovia (www.cabinovia-isoladelba.it).

Ridiscesi, non si manchi Capo Sant'Andrea, punto dove il Mediterraneo è più trasparente; una caletta di spiaggia bianchissima e scogli levigati. Proseguendo tra preziosi panorami lungo tutta la guidatissima costa ovest (SP25), attraversiamo in sequenza Patresi, Chiessi, Pomonte, fino alle zone balneari di Fetovaia e Cavoli. Dalla grande spiaggia di Marina di Campo, imbocchiamo quindi la SP30 per il "lobo" sudorientale di Capoliveri, dominato dal Monte Calamita. Ci siamo. **Molti sterrati, anche facili, dove si notano le strutture minerarie in disuso (da cui il nome) e molte belle spiagge.** In zona opera anche l'Enduro Academy di Fabio Fasola (www.fasola.com). Per le provinciali 31 e 26 ecco poi Porto Azzurro, sovrastato dalla Fortezza Spagnola, con viuzze tutte da passeggiare. Più avanti, a 10 km, c'è Rio nell'Elba (dove si visita il Museo Civico Archeologico, tel. 0565-939182) e poi Rio Marina, paese del Parco Minerario, col Museo dei Minerali (www.parcominelba.it). Continuando si raggiunge Cavo, capolinea settentrionale dell'Isola. Il ritorno verso Portoferraio si consuma sulle SP33 e 32, sempre molto guidate. ■

LA CURIOSITÀ

L'imperatore sull'isola

LA PETITE ARMÉE (rintracciabile su Facebook) è un'associazione storico-culturale nata nel 2011 con l'intento di promuovere l'interesse per l'epoca napoleonica. In particolare la presenza dell'Imperatore sull'Isola d'Elba. Come attività clou organizza in primavera "I Giorni dell'Elba", evento che si tiene tra Portoferraio, Porto Azzurro e dintorni, spettacolare e articolato programma che coinvolge tutta la cittadinanza e che contempla la rilettura



teatralizzata di momenti di vita dell'esilio di Napoleone Bonaparte tra il 1814 e il 1815. Centinaia di figuranti in costumi napoleonici, tra soldati, gendarmi, dignitari, popolani, con la riproduzione dell'accampamento della Guardia Imperiale e dello Sato Maggiore, l'ispezione delle truppe, l'arrivo via mare della sorella dell'Imperatore, Paolina Bonaparte, la cerimonia dell'alzabandiera al Molo Elba, la fuga. Perfino un cannone d'epoca, perfettamente ricostruito, inoltre imbarcazioni e velieri in stile francese dell'Ottocento.

Le strade degli Etruschi

IL FASCINO DELLA MAREMMA È **SOPRATTUTTO** ALL'INTERNO, NELLA SUA PARTE PIÙ **MERIDIONALE**, CHE CELA BORGHİ ANTICHI DI SCENOGRAFICA **BELLEZZA**

È famosa per il mare dell'Argentario, le spiagge incontaminate del Parco dell'Uccellina, le frequentazioni vip da Punta Ala a Capalbio. Ma la Maremma cela tesori da non perdere. Come Pitigliano, la "piccola Gerusalemme", sospeso sulla sua rupe di tufo tra valli verdeggianti, o Sorano, dominato dalla trecentesca Rocca degli Orsini, o ancora Sovana, dove si può passeggiare nelle necropoli etrusche scavate fin dal VII secolo a.C. e lungo le misteriose Vie Cave, profonde fino a venti metri e lunghe chilometri, oggi percorsi da fare a piedi o a cavallo.

L'itinerario proposto parte da Manciano, a una trentina di chilometri dalla costa, lungo la Regionale Maremmana. **Da qui, per altri 20 chilometri, è un susseguirsi di morbide curve fino al lungo rettilineo che precede l'ingresso a Pitigliano.**

Ancor prima di entrarvi, il borgo storico impressiona con le imponenti mura e le grandiose arcate dell'acquedotto cinquecentesco fatto costruire dagli Orsini. Fu il loro casato a dare veste medievale all'abitato, tra i cui vicoli vale la pena di perdersi per scoprire il Duomo barocco e la Sinagoga, cuore dell'antico ghetto ebraico.



INFO UTILI

Dormire e mangiare

Hotel Relais Valle Orientina

Via Valle Orientina S.R. 74 km 55, Pitigliano, tel. 0564-616611.

In un'antica dimora, tre stelle con un calidario di acqua naturale termale a 37 gradi. Doppia b&b da 90 a 160 euro.

Albergo Scilla e Locanda della

Taverna Etrusca Via Rodolfo Siviero 3, Sovana, tel. 0564-614113, www.albergoscilla.com.

In due edifici storici accanto alla

centrale piazza del Pretorio, 15 camere dall'eleganza classica. Doppia b&b 85 euro.

Taverna Etrusca Piazza del Pretorio 16, Sovana, tel. 0564-616531.

Nella duecentesca sala e sulla terrazza, i classici pici all'aglione, selvaggina e carni di animali di fattoria. Tutti a km 0, secondo Slow Food. Prezzo: 40-50 euro. Degustazione: 20 euro

La Filanda Via Marsala 8, Manciano, tel. 0564-625156, www.lafilanda.biz.

In un ex granaio, cucina maremmana creativa. Da non perdere, i pici fatti a mano con bocconcini di coniglio. Prezzo medio: 45 euro.

Cantina di Pitigliano

Via Nicola Ciacci 974, Pitigliano, tel. 0564-616133, www.cantinadipitigliano.it.

Per il Bianco di Pitigliano, il Rosso di Sovana e molto altro, tra cui vino kasher bianco e rosso prodotto con l'antica tecnologia dei rabbini. Olio IGP delle colline Toscane.



ACQUA BENEFICA

A fianco, il Duomo e una via interna di Pitigliano. Sotto, le cascatelle del Mulino di Saturnia

co, sotto la quale si trovano ancora l'antico forno delle azzime, la cantina, il frantoio e la macelleria kasher. Profumi e sapori che si ritrovano nelle specialità locali, dagli gnocchi di pane al cinghiale, dagli sfratti, dolci con un ripieno di miele, scorze di arancio e noci, all'ottimo Bianco di Pitigliano.

Dal centro dell'abitato si imbecca quindi, per una decina di chilometri, la Provinciale Pitigliano-Santa Fiora fino a un altro borgo di grandissima suggestione: Sorano. Aggrappato a una rupe di tufo con le sue case-torri, è dominato dal settecentesco Masso Leopoldino.

Altri 10 chilometri di Provinciale e si raggiunge Sovana, il cui minuscolo centro storico racchiude tesori come

la Chiesa di Santa Maria, con un prezioso ciborio dell'VIII secolo, il Duomo e la Rocca Aldobrandesca. **L'area archeologica, con le tombe di Ildebranda e dei Demoni alati, è un esempio di architettura etrusca introvabile altrove.**

Sulla via del ritorno, niente di meglio di un bagno rigenerante en plein air (sì, anche a gennaio!) alle Terme di Saturnia, che si raggiungono proseguendo sulla Provinciale Sovana fino a San Martino sul Fiora, per prendere poi la deviazione verso Poggio Murella e le Terme. Poco oltre gli stabilimenti termali, le Cascate del Mulino, accessibili anche sotto le stelle, sono uno dei luoghi più suggestivi di tutta la Maremma. ■

PIETRE ANTICHE

A sinistra, Pitigliano. Sotto, il centro di Sovana e la Porta dei Merli a Sorano



TERME DI SATURNIA

La magia delle cascate

LE CASCADE del Mulino di Saturnia, chiamate dai locali "le cascatelle", si sono formate in modo naturale nella roccia di travertino scavata dall'acqua che, ricca di aminoacidi, zolfo, potassio e magnesio, sgorga a una temperatura costante di circa 37 gradi e riempie continuamente piccole piscine naturali. Accessibili gratuitamente 24 ore al giorno tutto l'anno (nelle vicinanze si trovano un bar e un parcheggio), sono piacevolissime anche d'inverno e hanno effetti benefici sulla pelle e sull'apparato digestivo, circolatorio e motorio. Diversamente da quanto narrato dalla mitologia greca, secondo cui le fonti termali sarebbero scaturite da un fulmine lanciato da Giove, adirato contro il padre Saturno, pare che il nome della località derivi da quello della divinità delle acque venerata dagli Etruschi, l'autoctona dea Aurinia, ribattezzata Saturnia dai conquistatori Romani.



Che l'inizio sia buono

IL 2017 CHE STA COMINCIANDO SI **ANNUNCIA** DAVVERO ALLETTANTE. ECCO I PRIMI APPUNTAMENTI E UN **SUNTO** DI QUELLO CHE CI ASPETTA NEL **CORSO** DELL'ANNO

Non di solo moto ci nutriamo noi appassionati, tanto che ci piace anche apprezzare anche altri dettagli come il Dies Natalis di Matera: il presepe più grande del mondo con oltre 450 figuranti. Tra le particolarità vi sono anche le degustazioni di specialità tipiche, i costumi di scena realizzati dalle detenute del carcere di Legge, i percorsi guidati per disabili sensoriali e ipovedenti. Nella cornice dei Sassi di Matera si è svolto infatti un incontro tra religiosità, arte e cultura, organizzato da Murgiamadre e Bit Movies, in collaborazione con UNPLI Basilicata, Parco della Grancia e Arcidiocesi di Matera-Irsina, col patrocinio del Comune di Matera, ha aperto al pubblico dal 17 dicembre fino all'Epifania. Senza accorgersene si entrerà a far parte della vita di Betlemme dei tempi, con migranti coordinati dai volontari delle associazioni locali. Il sito dove si potranno trovare tutte le informazioni è www.presepe.matera.it.

Agnellotreffen

Dal 20 al 22 gennaio i mototuristi appassionati di freddo e compagnia si ritrovano a Pontechianale (CN), in Val Varaita e sotto al Passo dell'Agnello, per la quarta edizione dell'Agnellotreffen. La prima edizione vide undici amici ritrovarsi per una mangiata e una nottata all'addiaccio in tenda, ma alla seconda erano quasi 1500! Il programma prevede tutti gli ingredienti dell'allegria e della bisboccia, la possibilità di testare pneumatici invernali per moto e scooter, ma momenti clou saranno la gita "di gruppo" a Chianale del sabato sera e la seguente cena con le premiazioni. E si può anche dormire più al caldo... Informazioni su www.agnellotreffen.com, info@agnellotreffen.com,

lotreffen.com, agnellotreffen@motoraidexperience.com, oppure tel. 324-5445344. E copritevi.

Winter Heroes

In arrivo per il 2017 un'altra alternativa all'Elefantentreffen, si tratta del Winter Heroes 2017, un raduno invernale che si terrà dal 27 al 29 gennaio in Toscana, giunto ormai alla terza edizione. Le strade sterrate delle colline toscane, particolarmente curate, porteranno gli appassionati di avventure temerarie ad ammirare alcuni tra i più bei panorami italiani, mentre la base del raduno sarà sempre al Borgo di Fontebussi. Ovviamente una buona dose di attenzione è stata posta sull'aspetto gastronomico dell'evento con piatti tipici della cucina toscana, sia per le cene, sia per i punti ristoro lungo i tracciati. Maggiori informazioni sul sito www.eroiciinmoto.it/tour-winter-heroes/ oppure telefonicamente al numero 393-4690651.

Adventouring

L'Adventouring è un'iniziativa FMI che riunisce i migliori raduni avventurosi in Italia e Paesi limitrofi. Non è propriamente una nuova invenzione perché da sempre chi ama girare in moto si organizza per cercare luoghi poco comuni e soprattutto poco frequentati. Per il 2017 è previsto un calendario Adventouring, un calendario da seguire pedissequamente facendosi "portare" in luoghi speciali da un'organizzazione che eviterà soprattutto gli imprevisti e permetterà di approfondire la conoscenza del posto, garantendo assistenza e logistica da cinque stelle.

La prima data nel calendario ufficiale è quella del 23-25 aprile con "Gargano Ad-



venture foresta e mare", a seguire l'Etna Coast nel fine settimana del 13-14 maggio, spostandoci più a nord si arriva fino a Rimini per l'Italian Challenge dal 31 maggio al 3 giugno. Altri due appuntamenti nel mese di giugno sono il Cow Adventure a Rapallo dal 16 al 18 giugno e il Raduno Oltre Le Nuvole a Sestriere dal 30 giugno al 2 luglio. Unica data veramente estiva è quella dell'8 luglio con il Mugello Rally a Polcanto (FI). Dopo la pausa estiva si riprende con l'HardAlpiTour dall'8 al 10 di settembre con partenza da Garesio (CN) per poi proseguire con il Transitalia Marathon, da Rimini a l'Aquila, nel fine settimana dal 27 al 30 settembre, per finire poi con l'Audax

by Night in provincia di Brescia il 14 e 15 ottobre.

Una delle caratteristiche di queste manifestazioni è la presenza di tratti sterrati, solitamente di facile gestione, mentre sono sempre presenti e affrontati sia direttamente che indirettamente temi come la sicurezza stradale, il rispetto per l'ambiente, le capacità di orientamento e navigazione dei piloti e il rispetto della condizione psicofisica di chi si mette in viaggio. I percorsi vanno affrontati con moto in regola con il codice della strada, con peso a vuoto superiore a 145 kg: si tratta infatti di manifestazioni di carattere turistico on/off road che niente hanno a che fare con le cavalcate che si affrontano

I RADUNI DI GENNAIO E FEBBRAIO

PIEMONTE

14-15 gennaio - Cinghiostreffen 2017 a Formazza (VB). MC Easy Gisy Urnavass, tel. 335-7296554, cinghios.staff@gmail.com

LIGURIA

15 gennaio - Raduno Elefantrofe a Genova. Da u Garbeè Bar Trattoria, tel. 349-5159359, garbe06@gmail.com

LOMBARDIA

6 gennaio - Benefit Run a Vigevano (PV). Damned Souls MC Vigevano, tel. 333 - 3446616, damnedsouls417@gmail.com

6 gennaio - 50° Motobefana Benefica partenza da Corso Sempione a Milano. M.C. Ticinese Raoul Mondini, tel. 02-8464731, www.motoclubticinese.it, info@motoclubticinese.it

VENETO

20-22 gennaio - Motor Bike Expo a Verona. Motor Bike Expo, tel. 041-5010188, www.motorbikeexpo.it, info@motorbikeexpo.it

EMILIA ROMAGNA

6-8 gennaio - 26° Raduno Winter Bikers Faenza (RA). M.C. Winter Bikers, tel. 335-7268374, winterbikersfaenza.jimdo.com, winterbikersfaenza@gmail.com

29 gennaio - Mototour d'eccellenza "Motogelo 2017" a Piacenza, Pradella di Coli. M.C. Piacenza "Celeste Cavaciuti", tel. 338-9293287, mcp-cavaciuti@libero.it

TOSCANA

1 gennaio - Raduno e motobenedizione di Montesenario a Vaglia (FI). Riders Motorcycle Club Firenze, tel. 349 959 5372, ridersmotorcycleclub@gmail.com

6 gennaio - Befana a Manetta a Pian di Scò (AR). MC Le Manette del Valdarno, tel. 327-0096381, www.lemanettedelvaldarno.it, info@lemanettedelvaldarno

MARCHE

6 gennaio - Motobefana Benefit a Porto Sant'Elpidio (FM). MC Hadria Bikers, tel. 339-8190485, hadriabikers@gmail.com

LAZIO

6 gennaio - 15° motobefana della Solidarietà ad Amatrice, da Torrita (RI). MC I patitori, tel. 3382323000, www.motopatitori.org, motopatitori@libero.it

11-12 febbraio - Eternal City Custom Show a Roma. Eternal City Custom Show, tel. 348-5358599, www.eternalcitycustomshow.com, info@eternalcitycustomshow.com

SICILIA

6 gennaio - Raduno Palermo On The Road a Palermo. MC Mustang Riders, www.mustangriderspalermo.webnode.it, mustangriders@yahoo.it

I CORSI

SPAGNA

5-8 gennaio - Stage Enduro in Spagna, corso tecnico di guida fuoristrada. Freeracing, tel. 02-48029828, www.freeracing.it, freeracing@freeracing.it

13-15 gennaio - Enduro Tour in Spagna. Freeracing, tel. 02-48029828, www.freeracing.it, freeracing@freeracing.it

LOMBARDIA

9 gennaio - Inizio corso serale "Lubrificazione e Raffreddamento" (9/1 e 11/1) a Milano. Scuola Moto, tel. 02-87196075, www.scuolamoto.it, corsi@scuolamoto.it

9-28 gennaio - Corso completo 120 ore full time riparazione moto e scooter, principianti (vedi date sul sito ufficiale) a Milano. Scuola Moto, tel. 02-87196075, www.scuolamoto.it, corsi@scuolamoto.it

16 gennaio - Inizio corso serale "Il cambio ad ingranaggi" (16/1 - 18/1 - 23/1) a Milano. Scuola Moto, tel. 02-87196075, www.scuolamoto.it, corsi@scuolamoto.it

25 gennaio - Inizio corso serale "Regolazione Fase Distribuzione del 4T" (25/1 - 30/1 - 1/2 - 6/2) a Milano. Scuola Moto, tel. 02-87196075, www.scuolamoto.it, corsi@scuolamoto.it

8 febbraio - Inizio corso serale "Regolazione Gioco Valvole" (8/2 - 13/2 - 15/2) a Milano. Scuola Moto, tel. 02-87196075, www.scuolamoto.it, corsi@scuolamoto.it

EMILIA ROMAGNA

11-12 febbraio - 1° Corso Maxienduro offroad a Verucchio (RN). Rally Team Azzurro Rosa, tel. 0541-677338, www.azzurrorosa.com, info@azzurrorosa.com

SARDEGNA

27-29 gennaio - Corso Enduro ad Alghero (SS). Freeracing, tel. 02-48029828, www.freeracing.it, freeracing@freeracing.it

MOTOCALCATE E AVVENTURA

UMBRIA

14-15 gennaio - 32° Mototrip Città di Terni. M.C. Racing Terni, tel. 0744-221706, 339-2051434, fax 0744-227658, www.mcracingterni.it, info@mcracingterni.it

SICILIA

15 gennaio - 27° Endurissimo 2017 a Castiglione di Sicilia (CT). MC Team Leonardi, tel. 342-0361858, salvatoreleonardi6@virgilio.it

SARDEGNA

21 gennaio - 21° Cavalcata di Berchiddeddu (OT). Enduristi Berchiddeddu, tel. 340-9371808, www.facebook.com/enduristi.berchiddeddu

con le monocilindriche specializzate da enduro.

Per informazioni www.motoadventouringfmi.it

Italian Challenge

L'Italian Challenge fa parte del calendario 2017 dell'Adventouring, e si svolgerà dal 30 maggio al 3 giugno in Basilicata, passando dalle Dolomiti Lucane ai calanchi, scenari di vari film per poi visitare piccoli paeselli, ognuno con una caratteristica che non dimenticherete facilmente. Si tratta di un itinerario attraverso nove regioni d'Italia da percorrere in quattro tappe con GPS e road book, nel senso che a volte sarà possibile usare il GPS, mentre per alcune tratte la navigazione sarà mediante road book cartaceo. Un'avventura che vale la pena di essere vissuta, prima di tutto per essere parte della storia dell'Italian Challenge 2017, poi per avere l'opportunità di visitare e vivere paesi e situazioni che difficilmente incontrereste nei vostri viaggi. Da nord a sud, da Rimini al Golfo di Taranto per 1.200 km di puro divertimento, con un occhio alla cartina e al vostro senso dell'orientamento, da coordinare insieme alle capacità di navigazione. Le iscrizioni sono aperte dal 7 gennaio, sul sito www.italian-challenge.com. ■

RADUNI D'EPOCA

PIEMONTE

3-5 febbraio - Automotoretrò a Lingotto Fiere Torino. Auto e Moto Retro, tel. 011-350936, www.automotoretro.it

EMILIA ROMAGNA

28-29 gennaio - Salone d'inverno a Ferrara Fiere, auto e moto del passato, ricambi, accessori e modellismo. Auto e Moto del Passato, tel. 0425-074089, www.autoemotodelpassato.com, info@autoemotodelpassato.com

11-12 febbraio - 46° Mostra Scambio Automotociclo d'Epoca a Fiera di Rimini. Mostra Scambio Rimini, tel. 0541-731096, mostrascambiorimini@gmail.com

TOSCANA

14-15 gennaio - XVIII Arezzo Classic Motors presso Arezzo Fiere e Congressi ad Arezzo. Arezzo Classic Motors, tel. 030-3755901, www.arezclassicismotors.it, info@arezclassicismotors.it

LAZIO

6-8 gennaio - Roma Classic Motors alle Fiere di Roma. Classic Motor Club Roma, tel. 335-6945406, www.romaclassicmotors.it, centroservizi@alboino.it

ABRUZZO

6-8 gennaio - 6° Edizione MillenniumAdria auto, moto e ricambi d'epoca a Lanciano Fiera (CH). Millennium Eventi, tel. 338-7229553, www.millenniumexpo.it, millenniumroma@yahoo.it,

SICILIA

27-29 gennaio - 4° Mostra Scambio auto e moto, ricambi d'epoca presso il centro commerciale Conforama a Melilli (SR). Mostra Scambio Melilli, tel. 339-7269688.

11-12 febbraio - Mostrascambio auto, moto e ricambi d'Epoca presso il Padiglione Espositivo Gruppo Scar a Ragusa. Ragusa Auto Story, tel. 339-1741185, www.ragusautostory.it, ragusautostory@gmail.com

Presepe vivente

Greccio (Rieti), 1, 6, 7 e 8 gennaio

Greccio vuol dire Presepio. Nel 1223, dopo un viaggio in Palestina, San Francesco decise di ricostruire qui con persone e animali del tempo le scene della Natività, realizzando il primo Presepe della storia. Da allora sono trascorsi ben 793 anni, eppure il filo indelebile che lega questo luogo a Betlemme è ancora più saldo che mai; e così l'1, 6, 7 e 8 gennaio, la Palestina tornerà a "traslocare" nel cuore della provincia di Rieti.

Sagra del broccolo fiolaro

Creazzo (Vicenza), 13/22 gennaio

Dal gusto inconfondibile e dalle note qualità salutari, il broccolo fiolaro fa rifiorire le colline di Creazzo da più di 10 anni, recuperando zone collinari incolte o abbandonate. In occasione della sagra, per due settimane consecutive saranno proposti negli stand gastronomici diversi piatti per gustare tutti i caratteristici sapori del paese veneto, con musical e spettacoli di beneficenza che faranno poi da divertente contorno alla festa.

Festa de Bagoìn ma la Tora

San Mauro Pascoli (Forlì-Cesena), 20/22 gennaio

Da 12 anni ormai, a San Mauro Pascoli la festa di Sant'Antonio Abate fa rima con quella "de Bagoìn ma la Tora", ovvero "del maiale alla torre": l'appuntamento ripropone l'antica usanza contadina di celebrare la festa del maiale, un momento di degustazione gastronomica che è al contempo una riscoperta di un modo di lavorare la carne direttamente sul posto per far riscoprire tradizioni di un tempo ormai scomparse.

Palio di Buti

Buti (Pisa), 22 gennaio

Sette contrade, un grazioso paese in provincia di Pisa e una delle corse a cavallo più antiche d'Italia. Sono questi gli "ingredienti" principali del Palio di Buti, un evento che riesce a unire sapientemente storia, folclore, gastronomia e cultura; una manifestazione attraverso la quale il borgo toscano rinnova una tradizione che affonda le sue radici nel XVII secolo, fra rievocazioni storiche e cene itineranti.

Sagra della bruschetta

Casapota (Rieti), 29 gennaio

Dagli antichi Romani fino ai giorni nostri, Casapota scalda i motori per "la festa più festa dell'anno". L'olio extravergine di oliva del paese in provincia di Rieti, d'altronde, era noto e apprezzato già dagli abitanti dell'Urbe: e così torna puntuale l'appuntamento con la Sagra della bruschetta, un evento che negli anni si è fatto sempre più ricco grazie alla Mostra Mercato, agli spettacoli musicali e alle visite guidate.



Be yourself

Be **IN**MOTO



Maxdevil

OFFICIAL MERCHANDISING

A Natale regala la tua passione "INMOTO"



www.maxdevilstore.com

troverai tutto il merchandising ufficiale **INMOTO**
info 0522.661177

Viaggio iniziatico

DIECI GIORNI DI **AVVENTURA** PER SCOPRIRE LE MERAVIGLIE DEI **PARCHI** NAZIONALI E DELLE PISTE STERRATE DEL SUDAFRICA, IN **SELLA** A BETA 450 RR A NOLEGGIO

Da circa quarant'anni Avventure nel Mondo fa parlare di sé. Low cost per vocazione, la nota agenzia romana propone viaggi d'ogni tipo per lo più con tende e cucine da campo. Un'originale formula di gruppo - oggi si direbbe social - dove chi partecipa si impegna alla massima condivisione. I lamentosi? Poco graditi. Tour operator, associazione culturale, centro studi, motoclub4x4, club alpinistico, editore di guide e riviste... verrebbe quasi da definirla tribù totale dell'avventura geografica. ANM vanta del resto un'esperienza davvero colossale con oltre 400 itinerari nei cinque continenti. Moto comprese.

Tra le proposte più interessanti del periodo spicca questo "Cape Town Raid Beta 450", parte del più ampio progetto di "Grande Avventura Iniziazione Africa Australe" con moto Beta a noleggio. Cioè, un par-

co di fiammanti 450 RR da enduro permanentemente dislocato in Africa Australe per consentire rapidi e mirati approcci all'avventura. Dopo Botswana, Lesotho e Orange River, il nuovo percorso iniziatico riguarderà Sudafrica, Tankwa Karoo Park e Capo di Buona Speranza. Con diverse date disponibili fino a maggio 2017.

La partenza in aereo è da Roma o Milano, quella on the road è da Cape Town, dove si prelevano le moto. Frodo Casarini, meccanico e guida motociclistica, è l'angelo custode del mototour. Ha perfino un decalogo stile Mosè da far rispettare. Il primo giorno, zainetto omaggio in spalla, bagaglio sui pick-up d'appoggio, i partecipanti affronteranno la strada attraverso le Cederberg Mountains. Poi, dopo Gydo Pass, la pista si fa sterrata: sassi, sabbia, fondi vari e guadi per cinque giorni di seguito. L'asfalto si rivedrà so-





ESPERIENZA TOTALE

A fianco, Città del Capo. Sotto, in direzione del Tankwa Karoo National Park. In basso, pinguini a città del Capo. Nella pagina a fianco, il gruppo ANM con le Beta e un guado nel Wupperthal



lo al termine del lungo anello nord-nord-est che passa dal Tankwa Karoo National Park, con antilopi, gazzelle, caracal, famoso per il suo splendido cielo notturno stellato (campeggi davvero suggestivi) e dall'Anysberg Nature Reserve, patrimonio UNESCO, con zebre, orici, sciacalli, iene, dove gli sterrati diventano appena un po' più impegnativi. **Poi ancora pista, quindi di nuovo l'asfalto che annuncia lo spettacolo della costa meridionale sudafricana, baciata dall'Oceano, anzi due oceani, Indiano e Atlantico, nel punto più australe del Continente: Cape Agulhas. E naturalmente, rotta verso il celeberrimo Capo di Bu-**



na Speranza, con foche e pinguini che si crogiolano sugli scogli.

In definitiva, dieci giorni orientati ai neofiti su piste non difficili ma comunque indimenticabili. Tutto il resto è... Avventure nel Mondo. ■



INFO UTILI

LA SCHEDA DEL VIAGGIO

Titolo: **"Cape Town Raid Beta 450"**

Continente: **Africa**

Organizzatore: **Avventure nel Mondo**

Prossima partenza: **27 gennaio 2017**

Tipologia: **Offroad con moto enduro a noleggio**

Totale km: **1.408**

Giorni di viaggio: **10**

Info: **www.viaggiavventurenelmondo.it**

I COSTI

Con volo aereo A/R da Roma o Milano (30 kg di bagaglio ammesso) più il noleggio della moto, ogni motociclista paga € 2.400. I passeggeri al seguito su veicolo dell'organizzazione pagano invece € 1.900. Oltre a voli e noli, le quote comprendono: accompagnatori e veicoli fuoristrada di appoggio, viveri, cucina da campo, attrezzature da campeggio per i pernottamenti, tutti i pasti cucinati, assistenza meccanica, polizza infortuni e

Europassistance. Anche uno zainetto tecnico Ferrino, maglietta ricordo e libro di viaggio ANM sull'Africa Australe. Inoltre, come da consolidata formula ANM che prevede costituzione in corso di viaggio di una cassa comune per le spese correnti, sono richiesti € 150 a partecipante più € 150 per la benzina.

gg	tappe	km
1	Italia - Cape Town	-
2	Cape Town - Ceres - Blinkberg Pass	192
3	Blinkberg - Tankwa Karoo - Gannaga Pass	210
4	Gannaga - Oudberg Pass - Laingsburg	256
5	Laingsburg - Eyerport Reserve - Swellendam	215
6	Swellendam - Overberg - Cape Agulhas	150
7	Cape Agulhas - Franschhoek - Stellenbosch	215
8	Stellenbosch - Cape Town	170
9	Cape Town - Italia	-
10	Arrivo in Italia	-

Stile, eleganza e aggressività

RIZOMA PROPONE COMPONENTI PER PERSONALIZZARE LE NUOVE TRIUMPH

Forte di 15 anni di esperienza nel settore, la milanese Rizoma è pronta alla personalizzazione dei nuovi modelli, tra cui le Triumph Street Twin, Thruxton R e Bonneville T120.

Stile ed aggressività per la Thruxton con semimanubri, cupolino, protezione fanale, adattatore pedivelle pilota con regolazione eccentrica, leve freno e frizione 3D regolabili. Basata sull'eleganza la personalizzazione per la Bonnie: riser manubrio, parafranghi in alluminio, carter pignone, pedivelle, fregi motore e tappi CNC per serbatoio fluido freno e benzina. Per tutti tre i modelli inoltre, sono state allestite specifiche configurazioni dei portatarga Fox.

rizoma.it



Brembo GP4-RS: la pinza monoblocco dedicata ai più veloci

Dedicata agli "staccatori" di professione è la nuova pinza Brembo GP4-RS, la struttura monoblocco con quattro pistoncini 30 mm Ø offre un risparmio di peso del 10% rispetto alla nota M4 senza perdere in rigidità, per via delle nervature ricavate nelle zone soggette alla massima flessione. Una maggiore capacità di dispersione del calore è assicurata poi dall'alettatura ricavata in prossimità dei punti più caldi in modo da tenere sotto controllo la temperatura dell'olio idraulico. La GP4-RS, disponibile nelle misure interasse 108 e offset 22.5, è compatibile sia con pastiglie sinterizzate per utilizzo misto strada/pista, sia con le storiche Z04 destinate alle competizioni.

brembo.com/it



Ohlins Cartuccia personalizzabile e mono con un nuovo nome

Dall'esperienza maturata con la cartuccia NIX30 dedicata a chi cerca il massimo delle prestazioni deriva la nuova cartuccia NIX22. Stessa tecnologia e stessa possibilità di regolazioni in scala ridotta, si prefigura come prodotto plug & play personalizzabile su richiesta stante l'ampio range di molle elastiche abbinabili. Lo stato dell'arte degli ammortizzatori posteriori, ovvero l'Ohlins TTX, si rinnova profondamente per il 2017 al punto da meritarsi un nuovo nome. La versione destinata al fuoristrada si chiama Flow, ed è sempre basata sulla tecnologia doppio tubo ma ora abbinata ad un inedito sistema di valvole e ad un nuovo pistone di 46 mm Ø. È presente il registro separato per le alte velocità di affondamento, ma l'architettura complessiva è più semplice e quindi più leggera.

andreanigroup.com

Per un inverno più sereno

ANLAS E LE GOMME PER LE SPORT TOURING E I MAXISCOOTER

Il costruttore turco si sta facendo largo nel mercato insidiando lo status quo dei marchi "premium" e per il 2017 fa debuttare le nuove misure delle Winter Grip Plus (**sotto a sinistra**) adesso disponibili anche per le tante sport touring che montano l'accoppiata 120/70-ZR17" e 180/55-ZR17". Si tratta di una copertura a carcassa radiale con profonde scolpiture e intagli lamellari che le rendono adatte per la stagione invernale, al punto da meritarsi la dicitura M+S. Da segnalare anche l'allargamento della gamma Tournee (**sotto a destra**), pneumatico che interessa il settore dei maxiscooter grazie alle sue misure che arrivano a coprire anche i cerchi di 16 pollici. anlas.com/it



Per i crossisti e per gli "americani"

BRIDGESTONE USA LE NUOVE TECNOLOGIE PER I SUOI NUOVI PNEUMATICI

Specificamente studiato per le grandi cruiser "all'americana", il Battlecruise H50 (**sotto a sinistra**) sfrutta la nuova tecnologia Eye (U-Eye) alla base dei recenti Battlax Hypersport S21. Si tratta di un sistema di analisi del pneumatico in tempo reale che consente agli ingegneri di sviluppare e valutare le deformazioni della carcassa e la conseguente variazione dell'impronta a terra nelle diverse condizioni di guida. La struttura può essere così sviluppata ad hoc per garantire al contempo grande durata e capacità di ammortizzare le asperità senza nulla togliere a livello di tenuta di strada e di maneggevolezza. Disponibile da gennaio, inizialmente sarà previsto in quattro misure per l'anteriore, da 16" fino a 21", e in quattro misure posteriori. La gamma cross di Bridgestone è ora completata dal nuovo X10 (**sotto a destra**) che da aprile 2017 sarà disponibile al pubblico. È espressamente studiato per terreni morbidi e sabbiosi dove promette superiori doti di trazione sia grazie alla nuova conformazione dei tasselli, sia per la capacità della carcassa di deformarsi sotto carico per incrementare il cosiddetto "edge effect". **bridgestone.it**



Andreani C'è sempre chi ama le care vecchie molle

Nel mondo delle competizioni le forcelle ad aria si stanno facendo sempre più apprezzare, ma per chi volesse ricondizionare la sua moto ritornando alle care vecchie molle, Andreani ha sviluppato ad hoc una nuova cartuccia che garantisce un aumento di scorrevolezza e progressione di risposta. Disponibile per i modelli Honda CRF 250, Suzuki RMZ 450, Kawasaki KXF 450 e per tutte le KTM e Husqvarna cross dotate di WP ad aria dal 2015.

andreanigroup.com



Mupo La trasformazione regolabile della forcella

La novità per il 2017 dell'azienda bolognese è una cartuccia che si inserisce in un segmento di mercato dove il rapporto qualità/prezzo è fondamentale. Permette di trasformare una forcella USD originale in una completamente regolabile. Denominata Calibro.22 a evidenziare il diametro dei pistoni idraulici, presenta il corpo in alluminio e implementa i registri per il controllo del precarico molla e dell'idraulica in estensione e compressione. Prezzo 490 € più IVA.

mupo.it



Bitubo Aggiornamenti e ampliamenti

Lo storico suspensionista padovano propone per il 2017 da un lato una serie di aggiornamenti dei prodotti già in essere, dall'altro un ampliamento di gamma con particolare attenzione al mercato in continuo fermento delle "modern classic". Il peculiare sistema DS a controllo adattativo per forcella ed ammortizzatore (1) beneficia di un software di gestione rinnovato nelle funzionalità. Le app disponibili sia per IOS che Android, offrono la possibilità di una gestione di fino della funzione "Speed adaptation" ovvero la capacità di adattare l'idraulica alle variazioni di condizioni di guida (velocità, percorsi, maggiore o minore carico) regolabile su più livelli oppure disinseribile.

La gamma di kit cartuccia per moto stradali denominata JBH si

amplia con le nuove JBH01V1 (2) dedicate alle moto con forcella a steli rovesciati. Tutti i modelli sono completamente revisionabili e personalizzabili su richiesta del cliente e sono caratterizzati dalla massima facilità di installazione e manutenzione, addirittura la cartuccia può essere rimossa dagli steli senza dover rimuovere quest'ultimi dalla moto.

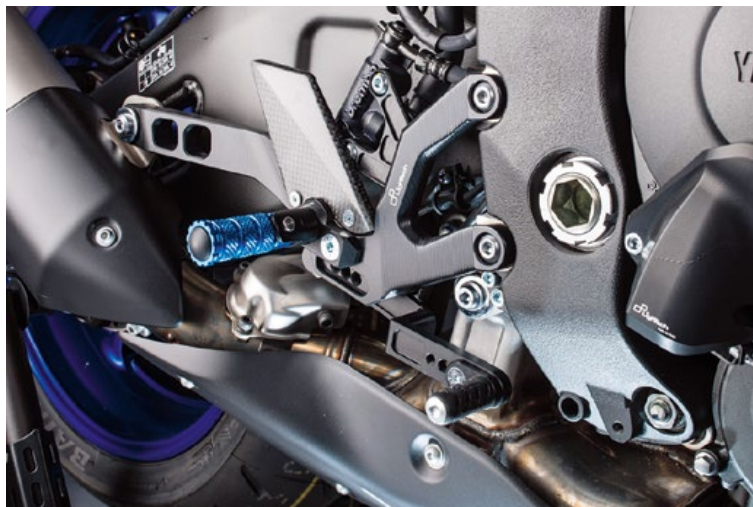
Il settore custom si è dimostrato particolarmente ricettivo negli ultimi anni, così la gamma Dark Edition accoglie oggi anche gli ammortizzatori della serie WMT02V2 (3), rivisti in look total black ma sempre dotati del serbatoio separato per l'azoto, del precarico molla regolabile con ghiera filettata e dei registri separati per compressione ed estensione.

bitubo.com

Sempre meno compromessi

LIGHTTECH E LA YAMAHA MT-10: UN CONNUBIO AGGRESSIVO E VINCENTE

Per rendere ancora più aggressiva una nuda senza compromessi come la Yamaha MT-10, Lighttech propone un pacchetto completo che comprende: pedane Track System completamente regolabili, slitte tendicatena ricavate dal pieno, protezioni leva freno a manubrio in alluminio o carbonio a cui si aggiungono il portatarga, le leve a manubrio "Alien" con inserti in gomma, le protezioni per telaio e cerchi, gli immancabili tappi per olio motore freno e frizione, nonché il kit di viteria anodizzata in varie colorazioni. **lighttech.it**





La membrana che fa respirare meglio

SPRINT FILTER USA IL POLIESTERE PER GARANTIRE AI FILTRI ARIA PRESTAZIONI SUPERIORI

Per i preparatori che non vogliono scendere a compromessi, ecco i nuovi filtri aria con membrana in poliestere in grado di garantire una portata d'aria superiore ovviamente ai classici filtri carta, ma anche ai filtri in cotone. Ridotti anche gli interventi di manutenzione, non essendo prevista l'operazione di oliatura. Il nuovo modello P16 è riservato al solo utilizzo in pista e promette una portata di 10.000 litri/mqs.

lightech.it

Showa Novità a tutto campo per un comfort di guida redditizio

Showa per il 2017, oltre ai kit SBK sviluppati in collaborazione con il team Kawasaki ufficiale, renderà disponibili agli appassionati due autentiche primizie. Gli amanti del motocross potranno accaparrarsi il cosiddetto A-Kit per Honda CRF 450 R (1), ovvero la stessa accoppiata forcella-mono con cui Tim Gajser ha vinto la MXGP 2016.

A un bacino di utenti ancora maggiore è destinato invece il kit per la Honda Africa Twin (2) moto che ha fatto segnare interessanti numeri di vendita e che potrà rivelarsi ancora più adatta alla guida in fuoristrada con le nuove sospensioni tra l'altro dotate di registri per la regolazione del precarico molla e idraulica azionabili

senza dover far ricorso ad utensili speciali.

La produzione Showa porta alla ribalta due tecnologie innovative tese alla riduzione degli attriti, la prima chiaramente visibile si chiama Emerald Coating (3), un rivestimento superficiale multilayer a base di carburi di titanio che si applica sia alle canne forcella che agli steli ammortizzatore, più nascosto è il Dimplush (4) una particolare finitura della superficie interna dei foderi forcella che garantisce l'ottimale lubrificazione delle boccole di scorrimento fissate in cima alle canne. I prodotti Showa sono commercializzati in Europa dal preparatore inglese K-Tech Suspension.

ktechsuspension.com



Per chi vorrebbe stare sempre **InMoto.it**

Scopri subito il nuovo sito.



InMoto.it, il punto di riferimento per tutti gli appassionati di moto, si rinnova.

L'unico sito in grado di offrirti:

- Navigazione più veloce e intuitiva.
- Nuove rubriche.
- Sezione prove con esperti che testano le moto per i lettori.
- Contenuti multimediali.
- Anteprime e news.

Vieni a scoprire il restyling della versione online del mensile InMoto.

La special

Moto Guzzi SP 1000 Brambilla

di Roberto Motta



VOLO RADENTE

I figli di Vittorio Brambilla hanno **realizzato** una moto da sogno, che **affascina** gli amanti della meccanica e **manda** in visibilio chiunque abbia la Moto **Guzzi** nel cuore

Che questa moto sia frutto di un lavoro importante si vede subito, ma a prima vista non si può neanche immaginare quanti siano i segreti che nasconde. Segreti che si intuiscono, almeno in parte, quando Roberto preme il tasto dell'accensione e Carlo apre leggermente l'acceleratore. È allora che si diffonde nell'aria la migliore musica possibile. Dagli scarichi si sprigiona un rombo potente, sordo e secco, che diventa più intenso e cattivo quando ingrana la marcia. Un affondo e... via, una sequenza di "fucilate" che segnano i cambi di marcia! La nostra special sparisce velocissima verso il fondo della pista, per raggiunge- ➤



re il luogo scelto per le fotografie: il vecchio anello per l'alta velocità dell'autodromo di Monza.

Quella pista su cui il loro padre Vittorio, assieme a Bertarelli, Mandracci, Patrignani, Tenconi, Trabalzini e Venturi, **nel '69 conquistò con la Moto Guzzi i record di velocità, per la categoria 700 e 1000 cm³**, sui 100 km (218,5 km/h di media), sull'ora (217 km/h di media) e sui 1000 km (206 km/h di media).

«Siamo cresciuti tra i motori e le sfide motoristiche – ci racconta Roberto – quando tornavamo da scuola e ci sedevamo intorno al tavolo per pranzare, il “Capo” (è così che chiamano il loro padre Vittorio n.d.a.) ci spiegava a cosa serviva un albero a camme, i segreti dell'accensione, della distribuzione e così via. Era fantastico ascoltarlo, riusciva a spiegarci in modo semplice anche cose complicate. È stato un ottimo maestro, ma la cosa che ha fatto meglio è il padre. Fermo e di polso se serviva, mai con un dubbio, e pronto a dirti bravo se lo meritavi. Portare il suo nome ci ha sempre reso orgogliosi e penso che ci abbia anche aiutato in molte nostre scelte».

Poi aggiunge: «Con il nome che ci ha lasciato il Capo, di gente ne passa tanta qui in officina, esperti, neofiti, appassionati, curiosi, giornalisti, modaioli, fighetti, gente regolare e



TITANIO FLUIDODINAMICO

Sopra, il contagiri multifunzione firmato Motogadget, e il cupolino, dotato di due luci sporgenti. Sotto, il comando delle valvole sfrutta bilancieri con testa a rullino.

A destra, i collettori di scarico realizzati in titanio da Carlo, autore anche dello studio fluidodinamico dell'intero impianto di scarico. Gli ammortizzatori posteriori sono stati realizzati appositamente





L'AMBIENTE GIUSTO

Roberto e Carlo Brambilla con la loro special all'uscita di una delle curve soprelevate dell'anello di velocità del circuito di Monza, pista su cui il padre Vittorio ottenne vari record proprio con la Moto Guzzi



poi... motociclisti. Tanti motociclisti».

Per seguire meglio i loro clienti, i Brambilla hanno costruito una delle più attrezzate e complete officine moto in Italia per la cui progettazione hanno chiesto aiuto al loro cugino Marco Bissoli. «L'officina vuole essere anche uno show room – ci spiega Roberto – ed è stata realizzata anche con l'aiuto della Beta, che da sempre appoggia i Brambilla e ci consente di lavorare con metodo, pulizia e velocità».

- Com'è nata l'idea di questa special?

«L'idea ci è venuta quando abbiamo saputo che Lorenzo, un amico che tutti chiamiamo "lori biraus", desiderava fare una "teste tonde" da corsa, una special di quelle che si devono ricordare per un pezzo. Così gli abbiamo proposto di realizzare una

Guzzi, che avesse il DNA dei Brambilla. Conoscevamo tutto quello che era già stato fatto su questi motori, e soprattutto potevamo sfruttare le esperienze di nostro padre e nostro zio Tino. Così abbiamo modificato e migliorato tutto ciò che già esisteva utilizzando materiali speciali e nuove tecniche».

Risultato straordinario

La base di partenza è il motore SP 1000, cui è stato inserito un albero a corsa corta del 750, lucidato e bilanciato dinamicamente. Le bielle in titanio sono ricavate dal pieno, e hanno il corpo ad H rovesciata per incrementarne la resistenza.

Il propulsore ha una cilindrata effettiva di 975,455 cm³, ottenuta con misure di alesaggio e corsa di 97 e 66 mm. I cilindri, realizzati dalla Gilardoni, hanno la canna cro-



mata sottoposta a trattamento Nikasil. All'interno dei cilindri scorrono pistoni speciali, in alluminio ad alta compressione e con 2 fasce, disegnati dagli stessi Brambilla. Le teste sono dotate di 2 valvole per cilindro, realizzate da Zanzi. La distribuzione sfrutta aste in titanio e bicchierini valvole modificati alleggeriti e trattati. Il castelletto della distribuzione rimane in alluminio, ma è stato modificato, mentre i bilancieri in acciaio hanno la parte di contatto con la valvola a rulli progettati dall'ing. Cristiano Vecchi il quale si è occupato anche dello studio dei materiali, trattamenti carichi e ingegnerizzazione complessiva della moto.

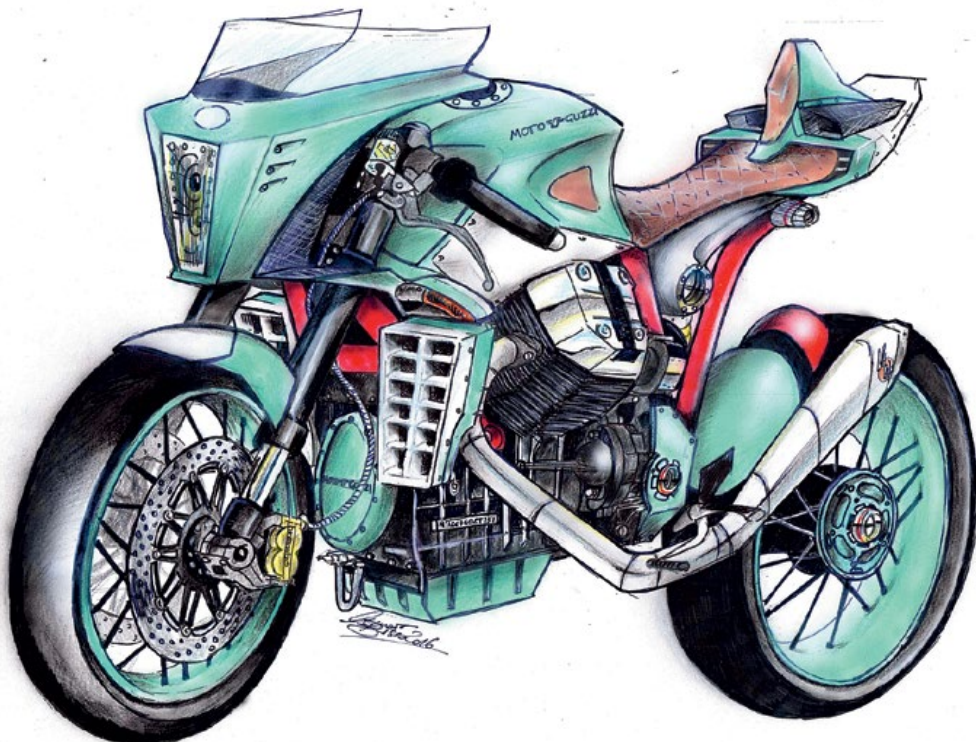
Le valvole ricevono il moto da un albero camme molto speciale, il B10, il cui progetto iniziale si deve a Vittorio Brambilla. Le teste, lavorate da Scola, presentano gli alloggiamenti per due candele che sfruttano doppie bobine. L'alimentazione è garantita da due carburatori Lectron di 44 mm Ø con power jet a valvola piatta, che prendono aria "a pieni polmoni" senza l'ausilio di cornetto di aspirazione.

Tra le altre modifiche e migliorie



UNA SPECIAL PER I RECORD

A fianco, il gruppo termico, completo di guarnizioni fustellate per base cilindro e testa, con trattamento superficiale autoaderente. Sotto, il bozzetto della special che i Brambilla vorrebbero realizzare per il 50° dei record ottenuti a Monza con la V7 dal padre Vittorio. Nella pagina a fianco, la bocca di aspirazione del carburatore Lectron privo di cornetti, e l'albero motore (corsa 66 mm) lucidato a specchio e bilanciato dinamicamente



VITTORIO BRAMBILLA

Il "Capo", ovvero il "gorilla di Monza"

VITTORIO, "IL CAPO" per i figli Carlo e Roberto, era conosciuto anche come "the Monza's gorilla", il soprannome con cui veniva affettuosamente chiamato nel mondo delle corse per il suo carattere grintoso e il modo schietto e leale di trattare gli avversari. Fratello minore di Tino, anche lui pilota e preparatore, iniziò la sua carriera motociclistica negli anni '50 come meccanico per il fratello e come pilota nel Gran Premio delle Nazioni all'Autodromo di Monza, dove corse con la Paton. Nel corso della sua vita agonistica, oltre che con la moto, ha gareggiato con qualsiasi mezzo a motore, dal kart alle monoposto nelle categorie minori correndo con la March F3, F2 fino ad arrivare alle vetture turismo, sport e alla F1. Abile nella guida in condizioni estreme,



Vittorio visse la sua stagione migliore nel '75, quando vinse il GP d'Austria gareggiando sotto il diluvio. Lo stesso anno vinse il Mondiale Marche con la Alfa Romeo 33tt12 (**sopra, da sinistra:** Pescarolo, Bell, Merzario e Brambilla a Zeltweg). Nel '77 passò alla Surtees F1 e vinse ancora il Mondiale Marche con l'Alfa Romeo. Nel '78, alla partenza del GP d'Italia a Monza, ebbe un grave incidente: una gomma lo colpì in testa causando un brutto trauma cranico. Dopo un lungo recupero, l'anno successivo ritornò al GP d'Italia con l'Alfa Romeo 177 di F1. Un anno più tardi si ritirò dalle competizioni. Vittorio è tuttora uno dei 5 italiani che hanno vinto un GP in F1. Nel corso della sua carriera ha partecipato a 74 GP. È morto a 63 anni nel 2001.

al propulsore c'è un nuovo impianto di lubrificazione, con coppa maggiorata e pompa a lobi. Il circuito prevede tre getti di olio sotto il pistone, e il radiatore olio montato dietro il cupolino. La preparazione prevede anche volano alleggerito, frizione speciale da competizione, distribuzione a ingranaggi in Avional 7075-t6, cambio con ingranaggi a denti

diritti, trasmissione secondaria a cardano, **accensione programmabile con map sensor a due mappe selezionabili, alternatore rinforzato e lo scarico del tipo 2-in-1** realizzato in titanio da Carlo il quale ne ha studiato anche la fluidodinamica. Il propulsore può girare fino a 10.000 giri, la potenza erogata è di 120 CV, potenza che normalmente con i propulsori Guzzi si ottiene con 1200 cm³.

Il telaio, derivato dal SP 1000, è modificato dalla Bormi Parts nel canotto e nella culla, e sfrutta il forcellone della T5. Le sospensioni anteriore e posteriore sono regolabili. In particolare, la forcella è una Öhlins con steli di 43 mm Ø e gli ammortizzatori posteriori sono stati realizzati appositamente.

L'impianto frenante Brembo Serie Oro ha doppio disco anteriore di 320 mm Ø e pinze a 4 pistoncini, e singolo disco posteriore di 220 mm Ø e pinza a doppio pistoncino.

«Potremmo fare ancora molti la-

vori su questa moto – interviene Carlo – ma a un certo punto occorre darsi un limite, perché se no si va oltre... La realizzazione di questo esemplare ha richiesto circa due anni tra disegni, ingegnerizzazione e realizzazione. Ora, volendo, potremmo rifarla in 4-6 mesi».

Ma lo sguardo è prospettico: «Vorremmo realizzare una special in una

serie di 50 pezzi per ricordare il 50° del record di velocità e durata che nostro padre conquistò con la Guzzi V7 a Monza. L'idea è realizzarla con fornitori italiani storici e di altissimo livello tecnico, una sorta di classica retrò abbinata alla tecnologia

moderna e a una estetica nuova, da proporre a circa 50.000 euro l'una».

Poi Roberto conclude: «In futuro continueremo a "tirare bulloni" spostandoci sulle nuove tecnologie per essere sempre al passo con i tempi. E se continua così, dovremo imparare a tirare fuori cavalli anche da un motore elettrico!»



Epoca Made in Japan **Honda** Benly C92 125
di Giorgio Scialino



BRUTTO ANATROCCOLO



Non era certo una moto **attraente**, ma disponeva di un valido **motore** bicilindrico e ha **contribuito** a spianare la strada ai modelli di maggior **cilindrata** arrivati nel **decennio** successivo

A Soichiro Honda, fondatore di quella che a oggi è la più grande Casa motociclistica del mondo, l'idea di un motore bicilindrico venne durante un viaggio in Europa, nel quale ebbe occasione di presenziare a un'edizione del Tourist Trophy sull'isola di Man. Il modello da cui prese ispirazione fu il bicilindrico parallelo della tedesca NSU 250 Rennmax. Era il 1954 e, pilotata da Werner Haas, quella moto si apprestava a vincere il secondo Campionato Mondiale consecutivo nella propria categoria.

Il primo modello bicilindrico Honda, la C70, arrivò tre anni più tardi. Nel 1958 Honda presentò la C92 Benly, da noi mai importata e praticamente sconosciuta – o quantomeno non degna di attenzione se paragonata ai monocilindrici Ducati, Gilera o Morini che ai tempi circolavano sull'asfalto italiano – ma che per la Casa nipponica rappresentò una carta vincente. ➤

Your Dream realized with Sensational

Honda

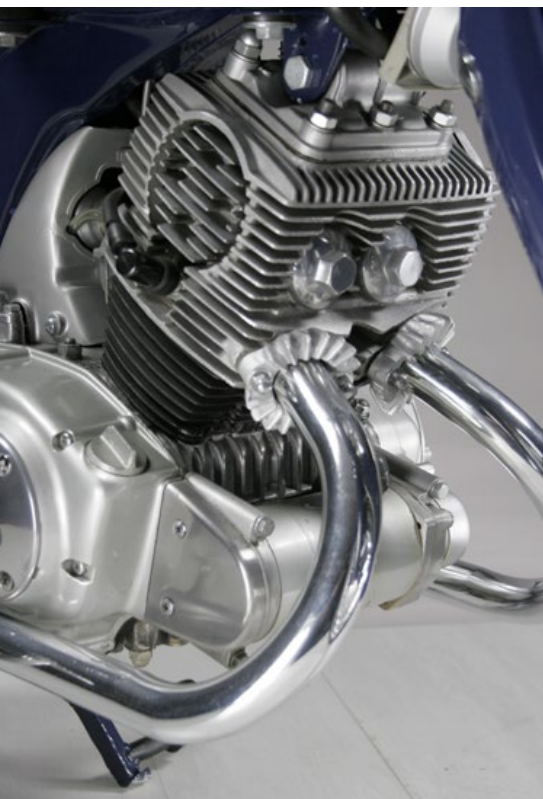
Benly

Super Cub

HONDA MOTOR CO. LTD.
2-1-1, SHIMIZU, YAMATO-KU, TOKYO, JAPAN
TEL. (04) 7331-1111 CABLE ADDRESS "HONDA-MOTO"

SECONDA A NESSUNO

All'epoca della sua presentazione, nel 1958, la motorizzazione bicilindrica con monoalbero in testa di questa 125 non era seconda a nessuno



UNA TESTA BEN SALDA

Il motore (a sinistra) è saldamente ancorato anche attraverso la testa. In alto, il tachimetro è inglobato nell'imponente fanale, ed entrambi sono di forma squadrata. Le frecce sono parte dell'insolito manubrio scatolato. Qui sopra, la ruota posteriore con mozzo in alluminio e cerchio in acciaio

Oltre che negli USA, infatti, anche nei Paesi nordeuropei dove era importata la Benly non mancò di destare interesse, e il suo loquace motore faceva spesso passare in secondo piano la sua estetica obsoleta dettata dalla scelta di contenere i costi affidandosi a un telaio in lamiera stampata. **Il risultato fu che la Benly 125 C92 per molti giovani fu la prima moto targata guidata a sedici anni.**

Se fino ad allora in Europa le mo-

to giapponesi non venivano prese molto sul serio, in quanto considerate brutte copie meno affidabili dei modelli europei, con la Benly C92 le cose cominciarono a prendere una piega diversa.

Come detto, l'impatto estetico dato dal voluminoso telaio in lamiera stampata non era in grado di mietere proseliti, così come pure l'obsoleta forcella o gli enormi parafanghi. Questo discorso però non valeva per la meccanica che, sebbene ispirata

MOTORE

Bicilindrico frontemarcia inclinato di 40° raffreddato ad aria. Alesaggio e corsa 44 x 41 mm, cilindrata 124,7 cm³. Rapporto di compressione 8,5:1. Distribuzione monoalbero in testa con 2 valvole per cilindro. Accensione a puntine, impianto a 6V. Alimentazione: carburatore singolo Keihin di 18 mm. Avviamento a pedale (dal 1959 anche elettrico). Trasmissione primaria a ingranaggi, secondaria a catena. Frizione multidisco in bagno d'olio, cambio a 4 rapporti.



da un prodotto tedesco, mostrava una sua identità, puntando su forme più squadrate rispetto ai diversi propulsori tondeggianti proposti dal mercato europeo. **Ma più che questo furono sicuramente i contenuti tecnici e le prestazioni a decretarne il successo.**

A fine anni '50 un 125 bicilindrico di serie, con albero a camme in testa, e in grado di sviluppare 11,5 CV a 9.500 giri/min, rappresentava una meccanica d'eccellenza.



CICLISTICA

Telaio in lamiera stampata. Sospensioni: anteriore forcella a molle in lamiera stampata, posteriore doppi ammortizzatori. Pneumatici: anteriore 3,00 x 16", posteriore 3,00 x 16". Freni a tamburo con mozzi in alluminio.

DIMENSIONI

Interasse 1265 mm, altezza sella 724 mm, luce minima a terra 127 mm. Peso 120 kg

Il cambio era a 4 marce, posizionato sul lato sinistro, e l'avviamento a pedale era dislocato sul lato destro, assieme al pedale del freno. Il motore era alimentato da un singolo carburatore di 18 mm Ø (che saliva a 22 mm per la versione di 150 cm³ denominata C95).


Evoluzioni

La versione dell'anno seguente (1959) acquisisce la denominazione Touring, ed oltre al modello già

in commercio, con il manubrio in lamiera stampata che porta incastonate le luci di direzione, è prevista una versione a manubrio alto in tubolare cromato senza frecce incastonate. Questa versione si chiama CA92 ed è destinata al mercato americano.

Ma la novità determinante per quell'anno non è questa, e neppure l'adozione di un sellone lungo e comodo per due persone, bensì la dotazione di avviamento elettrico, un accessorio di alto rango, ai tempi

esclusiva di pochissime moto a livello mondiale. A maggior ragione una proposta quasi incredibile su una 125.

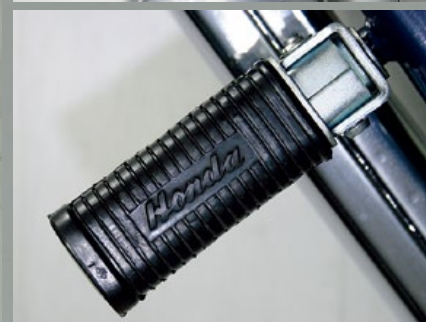
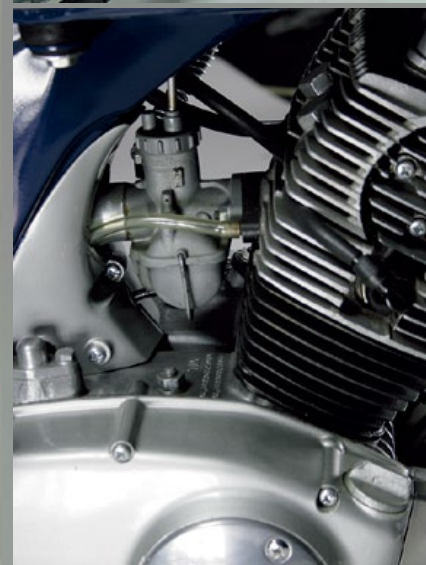
Essenzialmente la C92 era una versione più piccola della C70 dedicata agli utenti più giovani e, accanto al modello americano CA92, fa la sua comparsa anche la CS92, ossia la versione con scarichi alti. Da questa saga deriverà anche la più sportiva e performante CB 92 SS (di cui abbiamo parlato su In 



CI PUOI CONTARE

La linea non aveva nulla di intrigante. Per contro si trattava di una moto economica, valida e robusta.

Nei dettagli: le grosse marmite molto silenziose, il carburatore di 18 mm Ø con filtro nel telaio e la pedivella di avviamento con riporto in gomma



Moto n. 4/2015), con freni più potenti, linea più aggressiva e prestazioni più elevate.

I colori previsti per la C92 comprendevano il rosso scarlatto, il nero e il blu. Oltre al cavalletto centrale la moto disponeva anche di una stampella laterale, e la trasmissione finale a catena veniva protetta da un carter che la richiudeva completamente.

Seguendo lo stile del voluminoso telaio in lamiera stampata, anche le dimensioni dei parafranghi non passavano certo inosservate, e pure la struttura della forcella e del manubrio erano realizzati in lamiera sagomata.

Il fanale quadrato è

proporzionato al resto, e integrato sul dorso porta il tachimetro/contachilometri. **In questo contesto anche i fianchetti laterali non potevano che avere dimensioni importanti** e svolgono il doppio compito di scatola filtro e vano portattrezzi.

La forma ingobbita e semplice del serbatoio è figlia del suo periodo, così come le sue luccicanti fiancate, che fanno coppia con i due lunghi e

affusolati scarichi a sigaretta e altre parti cromate chiamate ad impreziosire l'estetica. Il sellone a doppia seduta contribuisce molto alla linea della moto e ha un aspetto comodo e accogliente. L'impostazione della moto **sottolinea una netta prevalenza dei pieni sui vuoti, e fa sì che il suo aspetto suggerisca una cilindrata superiore.** Un'opportunità che non spiaceva affatto ai giovani utenti che per legge potevano condurre solo una 125.

Da segnalare, infine, le buone dimensioni dei freni a tamburo, adeguati alla mole del mezzo che, con i suoi 120 chili di peso, raggiungeva una velocità massima di 100 km/h. ■



LA FINESTRA SUL MONDO

Definirlo soltanto "**designer**" è riduttivo, a meno di dare alla parola un significato **ampio**, globale, onnicomprensivo.

Nell'ambiente da **decenni**, si definisce fortunato e lavora ancora nel suo **studio** con carta e matita

