

# *Andiamo a fare qualche passo?*



*Passo dello Stelvio, Passo Resia, Passo Lavazzè, Passo Manghen, Passo della Borcola*

by Simone Tommasini – Verona



## *Let 'em fly!*

*Almost all the producers of motorbikes had referred, and still do, to something that flies: Hondas have two wings on the tanks, Moto Guzzi's emblem is an eagle, BMW shows the propeller of an old aeroplane and so on.*

*Don't be afraid if your bike and your dreams want to go away, let them fly! And follow them, if you can!*

## La genesi.

Motociclista ormai di lungo corso, fin da bambino ho sempre sognato di arrivare e varcare i confini



nazionali cavalcando la mia due ruote: era così con il piccolo Garelli Noi De Luxe 50, con la seducente Laverda LB 125 Custom (che era un po' più grande delle altre 125), c'ero quasi riuscito con l'infaticabile Honda NSR 125 F quando a gennaio 2007 decisi di lasciarmi sedurre da una più matura Honda CBF 500... L'idea di arrivare al confine è antica e nell'autunno 2006 avevo già iniziato a studiare il percorso adattandolo ai limiti della 125 (niente autostrade e vietate anche alcune superstrade), ma l'arrivo della vigorosa bicilindrica ha semplificato molte cose.

## L'itinerario.

L'itinerario programmato e, nelle linee principali, seguito è tipicamente motociclistico, anche se può essere affrontato senza problemi anche dalle auto (in tal caso consiglio auto un po' vivaci ma compatte, il perché lo capirete in seguito).

Ecco in sintesi:

- partenza da Caselle e, via SS12, arrivo a Bolzano avendo attraversato prima Trento percorrendo tutta la val d'Adige;
- proseguo del viaggio verso Merano e poi fino a Spondigna;
- a Spondigna, dopo essersi assicurati che l'onnipresente cartello "Passo Stelvio" dica "Aperto", si può salire verso il Passo dello Stelvio;
- dal passo dello Stelvio si scende verso Bormio per alcuni km e poi si imbecca la strada del Valico di S.Maria in Mustair e si entra in Svizzera;
- si rientra in Italia a Gloranza;
- si prosegue lungo la Val Venosta in direzione Austria
- si fiancheggiano i laghi di Resia;
- si arriva a Passo Resia e si entra in Austria;
- ritorno fino a Merano e pernottamento;
- al secondo giorno si parte da Merano, si va a Bolzano, si imbecca la val d'Ega;
- nell'ordine, Passo Lavazzè, Cavalese, Passo Manghen, Borgo Valsugana;
- da Borgo Valsugana si va in direzione Padova e a Primolano ci si arrampica verso Enego;
- si attraversa l'altopiano di Asiago fino a scendere in Val d'Astico (nell'ordine Enego, Foza, Gallio, Asiago, Roana, Pedescala);
- da Pedescala si segue il torrente Posina fino a Posina;
- si prendono le indicazioni per Rovereto e si fa il passo della Borcola;
- dalla Borcola si scende fino a Rovereto;
- da Rovereto si ritorna a casa attraverso la SS12.

Semplice, no?

Di seguito non troverete una puntuale descrizione di tutto quello che ho visto ma, principalmente, appunti, pensieri, considerazioni, flash.

Infatti viaggiare in moto è sicuramente più scomodo dell'auto ma immensamente più gustoso: ci si perde nel paesaggio, nelle emozioni, nei pensieri, nel pulsare del motore, nella voce della moto.

## Passo dello Stelvio.

Passo dello Stelvio. O Lo Stelvio, come lo chiamano gli appassionati. Allo Stelvio sono legati



episodi epici del ciclismo (si trova qui infatti la Cima Coppi), la sfida nel costruire la strada carrabile più alta d'Europa (e i 2758 m.s.l.m. penso non abbiano bisogno di commenti), la sfida di percorrerla con i mezzi a motore (quante auto degli arborei venivano definite enfaticamente, dopo qualche impresa, XXXX tipo Stelvio). Per quanto riguarda le moto, penso che lo Stelvio sia da

considerare come un pellegrinaggio che ritempra lo spirito della moto e del pilota. Sciami di moto salgono e scendono lo Stelvio, tutte salutandosi o con un lampeggio, con due dita, con una mano, oppure, quelli più "credenti", con la mano sinistra che si stacca dal manubrio per puntare l'indice verso il cielo, laddove strada e nuvole talvolta si confondono, aquile e rapaci accompagnano i nostri sogni.

Ho avuto la fortuna di percorrere tutte le tre strade che portano allo Stelvio, con due ottime moto, di cui devo rendere omaggio ad una per prima, l'amata NSR:

### Bormio – Passo dello Stelvio (30 agosto 2003, moto Honda NSR 125 F – tipo Stelvio)



Bene, ci siamo! Vediamo se tutte quelle ore perse a smontare e rimontare il carburatore, spilli conici e getti sono servite! Il serbatoio è pieno, la temperatura del liquido di raffreddamento ottimale, il minimo sommerso e regolare. La strada è lì, il cartello dice che il passo è aperto. Parto. La cara NSR parte alta di giri, con quella sua tipica voce duetempistica che fa spesso girare la gente, come fosse un urlo liberatorio per scrollarsi di dosso tutte le ultime remore.

Si parte, dunque. La strada sale ripida e spigolosa, e si sale rapidamente di quota, le curve sono strette, spigolose e la sede stradale è alquanto strettina.

Sono costretto a sfruttare il grande cuore della fida NSR che affronta le scalate prima delle curve con un ringhio sempre più sporco man mano che si sale di quota, ma l'urlo in uscita fa capire che fa fatica ma l'impresa è abbordabile, ampiamente abbordabile.

Si arriva alla cima Coppi, un lungo rettilineo prima delle ultime curve: la carburazione è ormai grassa, ma messa la terza a un regime costante di 7.500 rpm la pantera arrampica che

è un piacere, facendo riecheggiare un suono stridulo ed acuto che ricorda le sue sorelle da GP!

Si permette addirittura di sorpassare all'interno una valida CBR600 all'ultima curva. Ci sono, sono ai 2758 m dello Stelvio. E lei? Respira regolare con un minimo da orologio svizzero solo un po' più basso dell'usuale, come a riprendersi dallo sforzo.

Spondigna – Passo dello Stelvio (16 luglio 2007, moto Honda CBF 500).

La giornata è tersa e limpida come non mai! Radiosa penso sia l'aggettivo più corretto.



La meta sarebbe Passo Resia, ma chi se ne frega! Una giornata così sullo Stelvio è impagabile! Bene, butto la freccia a sinistra direzione Passo dello Stelvio o, per essere più precisi, Stilfsjoch.

Il cartello dice “Aperto” e “Aperto” lo ripete anche a Trafoi, da dove inizia la grande scalata allo Stelvio. Salendo dalla val Venosta lo Stelvio incute rispetto: si possono scorgere là, in fondo alla valle, gli alberghi del passo per eccellenza, mentre il primo cartellino indica tornante n° 48!

Avete capito bene, quarantotto tornanti! Bene, vediamo quando brava è 'sta CBF!

Inizia la scalata tenendo bene in mente che stavolta rispetto a quattro anni fa ci sono:

- un motorone che fin dai bassi regimi tira come un trattore;
- due carburatori a depressione e valvola piatta che dovrebbero un po' soffrire oltre i 1500 – 1600 metri;
- una posizione di guida più rilassante;
- un bagaglio agganciato alla moto e non uno zaino;
- più peso ed un interasse più lungo.

Tutto questo per dire che non è detto che una moto di cilindrata maggiore possa essere migliore di una piccola ma vivace 125.

Partenza! Non si scompone la bicilindrica a quote modeste, sale di quarta o quinta marcia a volta in sesta, senza sforzo. Si beve senza problemi alcune auto che hanno la bella idea di salire con marce lunghe ai 30 km/h (se uno non sa dove buttare la pasta al termine della salita, questa è la maniera migliore per risolvere il problema) e, con tutta sincerità, si rivela veramente una bicicletta nei tornanti: la NSR era il massimo dell'agilità ed era dotata di un



telaio stupendo da vedere e da condurre, ma questa CBF la ricorda. Come prevedibile, al tornante 25, circa 2100 m.s.l.m., i carburatori a depressione iniziano a perdere la taratura: la carburazione si ingrassa dopo i 5000 rpm e sotto i 2500, che tradotto significa che tende a non salire più di giri (a meno che non si inizi a giocare con il gas) mentre a bassi giri tende quasi a spegnersi come avesse le candele bagnate. Comunque il range disponibile è più che sufficiente per salire di terza, tenendo

comunque conto che i tornanti si fanno in prima (mai visto curve così strette!) e che bisogna guidare più con l'orecchio che con il contagiri. Gli ultimi tornanti sono micidiali, ripidi, stretti, con l'asfalto danneggiato dal ghiaccio, ci si stanca quasi a percorrerla in moto: tanto di cappello ai ciclisti che arrivano in sommità partendo dalla val Venosta e tanti complimenti ancora alla nostra amica Elisa che ha provato l'esperienza nel 2003! Ultimo tornante: ecco, signori, lo Stelvio!

Parcheggio la mia cavalcatura di fianco ad una bella tedesca d'altri tempi, una BMW boxer degli anni 50. La mia cara, nonostante il raffreddore che ha mostrato salendo, mantiene un minimo perfetto, come a dirmi che sforzi non ne ha fatti; la guardo un po' contrariato perché pensavo una salita più fluida, però dopo aver visto una BMW boxer anni 80 arrivare picchiando in testa, una Ducati 998 ad iniezione partire ad un pistone stile Landini Testa Calda, scooter ad iniezione che non ne volevano sapere di ripartire, l'ho subito perdonata! Per la cronaca ho visto che le migliori a salire erano le BMW ad iniezione (motori turistici) e le vecchie BMW anni 50 (probabilmente i carburatori tradizionali soffrono meno lo sbalzo di quota, pur essendo più ruvidi in pianura).

### Passo dello Stelvio – Glorenza via Svizzera (16 luglio 2007, moto Honda CBF 500).

Mangiato un panino di segala con dentro un wuster all'oro (a giudicare dal prezzo...), parto



in direzione Bormio per poi percorrere il valico di S.Maria in Mustair che conduce in Svizzera!!!!!! Qui scattai una foto nel 2003 assieme alla NSR ma proseguii verso Bormio perché aveva appena finito di nevicare ed aveva tutta l'intenzione di riprendere. Ed era Agosto... Entro, scollino ed inizia una ripida discesa con curve più ampie e dolci. Scopro subito quanto sia bello il motore 4 tempi in discesa: laddove la moto 2T va lasciata correre

per evitare di surriscaldare i freni, una 4T richiede solo di inserire una marcia bassa e lasciare che sia il freno motore a regolare l'andatura.

Uno pensa alla Svizzera come ad un luogo perfetto, e così è, peccato che la strada ad un certo punto diventi ripida, ed in montagna questo non è niente di eclatante, e sterrata! Certo, sterrata! Messa la seconda, sono sceso fino a valle senza problemi, arrivando a mettere il gonfalone di Caselle anche sulla terza strada dello Stelvio.



*Dallo Stelvio verso Bormio*



*Confine Italia - Svizzera dallo Stelvio*

## Frontiera (1).

La Svizzera non è in Comunità Europea e quindi esiste ancora la dogana con l'Italia. Trattandosi di un valico che prevede anche una chiusura stagionale, e comunque anche nelle ore notturne, non



esiste il doppio controllo.

Alla frontiera mi sento sempre come un eroe di film che cerca di cambiare stato senza farsi beccare. Se nel passaggio Italia – Svizzera il controllo è blando (cosa si fa, si esporta merce con IVA in un paradiso fiscale?), nel passaggio Svizzera – Italia tutti i veicoli vengono fermati.

E' bello vedere il diverso comportamento dei motociclisti in fila per entrare in Italia, confronto fra stranieri ed Italiani. I primi si fermano 50 metri prima, diligentemente preparano patente, carta di identità, libretto,

assicurazione, carta verde. I secondi, il sottoscritto compreso, pensano: non dovrò mica scaricare il bagaglio, aprire la sella del passeggero, tirare fuori i documenti, riporre il bagaglio, passare la frontiera, e rimettere tutto in ordine? Se vogliono i documenti, li chiedono!

Arrivo davanti allo Stop e un agente della Guardia di Finanza Italiana mi scruta con una vista a raggi X e quando sente che chiedo:” Serve un documento?”, cortesemente risponde:” Via!!!”. Eccomi ancora in Italia.

## Frontiera (2).

Un altro passaggio bello è quello tra Italia e Austria al passo Resia. La strada qui è larga e



rimangono le strutture doganali vuote e senza sbarre dei due Paesi ora uniti nella UE.

Anche qui si nota la differenza Italia – resto del mondo.

Italia: bandierone della UE, dell'Italia, della Regione Trentino Alto Adige, della Provincia Autonoma di Bolzano, cartelli vari di “Arrivederci”.

Austria: unico cartello che indica che siete in Austria o che state per abbandonarla.

Italiani: li riconosci perché arrivano al distributore di carburante appena dentro in Austria quasi spingendo i mezzi.

Stranieri: si fermano al distributore, controllano se c'è ancora qualcosa nel serbatoio e solo se necessario riempiono.

Benzine: è vero che la verde in Austria costa 1,100 €/l circa e che la Verde Super costa 1,200 €/l, bisogna però ricordare che la prima ha 91 ottani, la seconda 95. Non è quindi vero che costa molto meno della benzina italiana.

## Passo Resia.

A Passo Resia nasce il secondo fiume d'Italia per lunghezza ed importanza, l'Adige.

Fiume sicuramente molto caro ai Veronesi per averne disegnato la città e per vivere in profonda intimità con la provincia intera, in tedesco si chiama Etsch che, dal Tedesco antico, sembra voler dire “Fiume senza letto”, ovvero fiume instabile.



Guardando nella storia si scopre infatti che, specialmente nel basso corso, il fiume ha spesso cambiato percorso in seguito ad eventi di piena; ad esempio ricordo che nella bassa padovana, ai confini con il rodigino, esiste un paese chiamato Piacenza d'Adige, laddove l'Adige scorre 10 km più a sud, oppure Este deriva da Atheste, cioè città sull'Adige (ora Este è 30 km a nord dell'Adige). Analizzando gli annali idrologici atesini ci si rende conto che anche in passato, prima che

venissero costruiti i grandi invasi idroelettrici, il fiume era caratterizzato da burrascosi eventi di piena stagionali che appunto erano in grado di spostare il fiume stesso (la costruzione dei bacini artificiali se da un lato ha contribuito ad abbassare il talweg, cioè il punto più basso del letto del fiume, dall'altro ha contribuito fortemente a “diluire” le piene ed aumentare il valore della portata minima).

Non sono andato fino alle sorgenti del fiume, mi sono accontentato di vedere i laghi di Resia, invaso idroelettrico di 110 milioni di metri cubi a servizio della centrale di Glorenza (2 gruppi da 100 MW l'uno) di proprietà della Società Edison.

L'invaso venne costituito nel 1950 circa e a testimoniare che un tempo quelle terre erano abitate rimane un campanile che spunta dalle acque.

## Merano.



Sebbene qualche purista del mototurismo possa biasimarmi, ho deciso di pernottare a Merano: alla sera si può uscire sperando di rifarsi gli occhi, sicuramente un albergo lo si trova, sicuramente un posto per una moto nel garage lo si trova e sicuramente non si corre il rischio di rimanere intrappolati fra la neve (già provato l'esperienza di dormire in quota ed annaspire in moto fra la neve la mattina seguente).

E' una cittadina carina, ben tenuta, che fu fondata ancora dai Romani che erano rimasti incantati dalla confluenza del Passirio nell'Adige e dalle acque termali che sgorgavano in abbondanza. Guardando l'aspetto del centro storico si sospetta subito che anche in tempi medioevali fu un vivace centro di scambi e una città ricca. Ovviamente lo stile è più tirolese che Italiano. L'accoglienza è buona, ovviamente siccome la popolazione è prevalentemente di cultura tedesca non ci si può aspettare il

calore tipico italiano (Romagna, Toscana...).

Consiglio di assaggiare i canederli in brodo e lo speck che qui ha un sapore nettamente diverso da quello che si trova da noi.

### **Val d'Ega.**



Da Bolzano ci si può riallacciare con il Trentino attraverso la val d'Ega e passo Lavazzè.

L'imbocco della val d'Ega è fantastico: due ripidissime pareti di rocce di dolomia (è di colore marrone perché contiene molto minerale di ferro che... arrugginisce) si dividono giusto per far passare la strada quasi fosse un canyon. Sembra quasi di stare negli States... La strada poi sale lesta e docile fino al passo Lavazzè, che segna l'abbandono della Provincia di Bolzano per entrare nella Provincia di Trento.

### **Provincia di Trento.**

A dispetto di tutte le lodi che vengono tessute, il confronto delle infrastrutture con Bolzano è nettamente favorevole all'Alto Adige e in un'ipotetica classifica il Veneto, tanto criticato, si piazzerebbe secondo.

Volutamente non farò alcun altro commento relativamente all'accoglienza ricevuta.

### **Passo Lavazzè.**

Niente di particolare da segnalare. Sicuramente il Passo Fittanze è più vicino e nettamente migliore.

### **Passo Manghen.**

Il passo Manghen unisce Cavalese alla Valsugana, facendo attraversare la stretta Val Cadino e successivamente il gruppo del Lagorai.



Là, in alto, dopo una serie di tornanti e curve più o meno strette di giunge in un punto delicatamente panoramico, allo sfondo le montagne, dall'altra parte si può scorgere la Valsugana. E' bello salirci in moto, a velocità bassa, seguendo con l'udito il picchettare sornione dei pistoni che dolcemente ti spingono in alto.

E' bello inoltre arrivare là, semplicemente arrivare.

### **L'Altopiano.**

Uno dei piaceri dell'andare in moto e cambiare meta e direzione senza farsi tanti problemi. Ecco quindi che dopo aver pranzato a Borgo Valsugana decisi di dirigermi verso Primolano e da lì tornare verso casa tagliando tutto l'Altopiano di Asiago.

Morfologicamente simile alla nostra Lessinia ed abitato anticamente dagli stessi Cimbri, l'Altopiano divenne tristemente famoso durante la Prima Guerra Mondiale per essere stato teatro di battaglie sanguinose tra l'Esercito Italiano e le truppe Austro – Ungariche. Fortunatamente oggi siamo tutti uniti nella Comunità Europea ma rimane alto, come monito per noi giovani, l'Ossario di Asiago.



A me piace di più ricordare queste terre come la Magnifica Reggenza dei Sette Comuni, che, in epoca tardo medioevale, riuscì a strappare a Venezia il permesso di dotarsi di proprie leggi, seguire proprie consuetudini che sono valide ancora oggi. Se vogliamo una moderna comunità montana. I paesi attraversati sono famosi: Primolano, Enego (esiste anche la Frazione di Stoner; che la Ducati fosse una casa antica d'accordo, ma che producesse moto fin dal medioevo...), Gallio, Asiago, Roana. Da lì sono sceso in Val d'Astico verso Pedascale.

### **Val d'Astico.**



Devo ammettere che in venti anni di mototurismo non mi è mai passato per la testa di seguire il torrente Astico; devo quindi riconoscere di aver commesso un grave errore perché i paesaggi che si incontrano sono belli ed incontaminati.

La scoperta l'ho fatto due settimane prima della partenza, recandomi in loco per lavoro.

Sono paesi piccoli, ben tenuti, riservati, in cui si vive di fianco al torrente o ai suoi tributari in simbiosi.

La vista migliore la si ha salendo da Posina verso il passo della Borcola che unisce la zona a Rovereto.

## **Sfarfallando.**

In questa sezione c'è un ammasso di pensieri, dubbi, considerazioni, e molto altro che passano per la testa del motociclista.

In termine motoristico, lo sfarfallare era una caratteristica dei vecchi motori a 4 tempi in cui, oltre un certo regime, le valvole non riuscivano più a chiudersi completamente dando come segnale un calo di potenza ed un sibilo caratteristico.

Ora, grazie a materiali migliori e a migliori progetti, le valvole non sfarfallano più nelle testate dei motori; il difetto permane nelle testate di chi guida...

### Il saluto.

Il saluto fra motociclisti deriva dall'amore comune per la moto. Può configurarsi alzando un dito, due, la mano intera, lampeggiando. Qualcuno, anch'egli su Honda, mi ha consigliato di salutare le altre Honda con il pugno chiuso ad eccezione di indice e mignolo per ricordare l'H di Honda...

### La polizia.

Di solito le forze dell'ordine fermano il mototurista solo se effettivamente sta compiendo manovre poco consone al codice della strada. Spesso si tratta di meri ed innocui controlli. Ma chi lo racconta non fa una bella figura con gli amici al bar.

Ecco quindi che nascono delle leggende secondo le quali il mototurista con 500 kg di bagaglio è riuscito a sfuggire sui tornanti dello Stelvio alla Polizia, eccezionalmente su Ferrari, e solo l'ingaggio di Valentino Rossi ha reso possibile il fermo. E visto che era simpatico gli hanno pure offerto da bere.

### Autoradio.

A meno che non si disponga di Honda Goldwing (ed appropriato conto in banca), in moto non c'è autoradio. Cosa si fa quindi nei lunghi trasferimenti? Si canticchia, come quando si fanno le pulizie di casa, si pulisce l'auto... Io personalmente mi son rifatto a Bob Dylan (Country's road...), a Bob Marley, agli Abba, a qualche pezzo di musica classica. Sullo Stelvio no, lì non si canta, protagonisti assoluti i motori e la strada, che sale così ripida che sembra urlare.

### Potenze dichiarate.

Di solito le case motociclistiche prima di vendere un nuovo modello fanno tutta una serie di studi e ricerche. Prima di omologare un modello fanno obbligatoriamente dei rilievi di potenza e coppia che vengono riportati sulla carta di circolazione. Le riviste specializzate sottopongono i nuovi modelli a prove su strada che si concludono sempre al banco prova, rilevando differenze minime dai valori dichiarati dalle case.

Tuttavia sembra che gli ingegneri siano poco abili visto che le potenze che alcuni motociclisti arrivano a dichiarare al bar sono decisamente migliori e frutto solo della loro bravura nella messa a punto: per un filtro dell'aria arrivano 10 CV, candele migliori altri 20 CV, lo scarico omologato ma non originale dà tranquillamente altri 15 CV e così via...

Personalmente sono in passato arrivato a dichiarare ben 200 CV per l'NSR, in una allucinazione fantozziana di tipo competitivo: ad un amico, che aveva una CBR 900 RR Fireblade (Lama di Fuoco...) nuovissima, chiesi quanti cavalli faceva la bestia e, uditi oltre 150 CV, sportivamente decisi di dargli 100 metri di vantaggio...

### Il bagaglio.

Uno dei limiti del viaggiare in moto è rappresentato dal bagaglio.

Anticamente tutte le moto erano dotate di un portapacchi in tubi che, anche solo con gli spaghi, rendevano possibile fissare senza problemi una valigia. Vennero poi le borse laterali, i bauletteri posteriori, le grosse moto da viaggio e gli scooter con portabagagli integrati.

Vennero poi le sportive, senza il minimo appiglio, e le naked, ovvero le moto che facevano il verso a quelle degli anni '60, dimenticando però il portapacchi.

Ecco quindi che per il bagaglio in moto deve essere:

- leggero
- il più compatto possibile
- non contenere le robe inutili
- non contenere vetro
- facilmente fissabile.

Fatte queste premesse, in passato sulla NSR ho dovuto costruire una struttura in tubi sul posto del passeggero, sulla CBF sono riuscito nell'intento semplicemente con alcune corde elastiche.

### Il passeggero.

Stando all'etimologia della parola, il passeggero dovrebbe essere così comodo come fosse a fare quattro passi sul Liston.

In realtà la faccenda è ben diversa e cambia a seconda della moto:

- Laverda LB 125 Custom, passeggero ben comodo a parte alcune vibrazioni sulle pedane;
- Honda NSR 125 F, buona comodità e presenza di un bel maniglione di appiglio; assenti le vibrazioni;
- Honda CBF 500, sella larga, pedane ben posizionate, vibrazioni molto contenute, presenti due maniglie fatte per essere afferrate;
- BMW serie RT, passeggero con comfort regale;
- Honda Goldwing, comfort imperiale;
- Vespa PX, a dispetto dell'essenza utilitaria, buona la comodità;
- moto custom di costruzione americana, posizione del passeggero che equivale ad uno sconto di 10 anni di purgatorio (ad eccezione della Electra Glide);
- sportive con vocazione turistica, il passeggero non deve lamentarsi più di tanto;
- sportive pure a due posti; in tal caso il passeggero, o meglio la passeggera, è appollaiata su qualche cm quadrato di sella con pedane ad una spanna dal piano di seduta, senza appigli. In questo caso si prefigura il concetto fisico di "zavorrina" in quanto l'incauta passeggera ha per il pilota la sola funzione di bilanciare il peso dell'avantreno e di stabilizzare la moto delle frenate più decise (a riguardo di solito in frenata si appoggia al serbatoio con le braccia possibilmente tese in maniera da trasferire al retrotreno parte del carico sulla ruota anteriore);
- sportive pure monoposto; care ragazze, o arrivate alla meta con altro mezzo o trovatevi un moroso con una CBF color Quasar Silver...

### **Tecnica.**

A differenza delle automobili, una moto non può essere capita ed amata se non se ne conosce l'anima.

Nelle righe che seguiranno troverete semplici pillole tecniche che anche le persone meno avvezze potranno digerire.

### Motori 2T o 4T.

Riferendosi ad un motore ad un solo pistone, la differenza sostanziale tra motori a due o quattro tempi consiste nel fatto che nei 2T il ciclo termico completo viene compiuto con un solo giro dell'albero motore, con il 4T in due giri.

Ciò è possibile perché nel 2T l'immissione del carburante nella camera di scoppio e l'uscita dei gas da combustione avviene, di principio, attraverso dei fori praticati nel cilindro che vengono scoperti dal moto alternato del pistone, mentre nel 4T esistono le valvole a fungo in

testa.

La potenza teorica del 2T è doppia rispetto al 4T, dal punto di vista pratico ciò non avviene perché parte del carburante nel 2T esce dallo scarico prima di aver partecipato alla combustione.

I motori 2T delle 125 degli anni 80 e, maggiormente, 90 arrivarono a potenze di circa 30 CV, ovvero il famoso doppio di quanto si può spremere da un 125 a 4T, grazie ad immissioni e scarichi controllati da particolari valvole e, specialmente, per l'effetto di sovralimentazione determinato dagli scarichi ad espansione.

Dal punto di vista personale, ritengo che guidare una moto a 2T sia molto più coinvolgente di una 4T; però le normative antinquinamento decreteranno a breve l'uscita di scena di quel semplice e vivace motore a combustione interna. Occorre comunque sottolineare che sono numerosi i brevetti che appassionati di tutto il mondo stanno depositando relativamente allo sviluppo del 2T, anche in chiave ecologica, sfidando il 4T.

### Carburazione.

I motori da moto, siano essi 2T o 4T, funzionano con il ciclo termico studiato dal Tedesco Otto; esiste ad oggi solo una moto che funziona a ciclo Diesel, una Royal Enfield Bullet 350 prodotta in India (le Royal Enfield erano delle buone moto inglesi degli anni 30 – 40 la cui produzione fu trasferita in India negli anni 50 quando la gloriosa Casa Inglese fallì).

Nei motori Otto la combustione avviene solo quando in camera di scoppio si ha una parte di benzina e 15 parti di aria e la miscelazione aria – benzina viene fatta dal carburatore o, oggi, dai sistemi di iniezione elettronica.

L'uso dei carburatori in campo motociclistico inizia solo ora ad essere messo in discussione:

- l'iniezione elettronica oggi non è più costosa come fino a 2 – 3 anni fa;
- i carburatori moderni sono perfetti;
- grazie alle ricerche fatte sulla combustione dei motori di moto, queste riescono a rispettare senza tanti problemi le leggi antinquinamento (ad essere precisi i limiti e le prove sono diverse tra auto e moto).

Il problema principale della carburazione è mantenere costante il rapporto benzina aria (rapporto stechiometrico) al variare delle varie condizioni di marcia (accelerazione, velocità costante, decelerazione) e specialmente al variare dell'altitudine (salendo di quota l'aria diventa più rarefatta e cambia il rapporto stechiometrico): la presenza di catalizzatori allo scarico decreterà sempre più il passaggio all'iniezione elettronica.

### Big – bang.

Nei motori 4T tradizionali si è sempre cercato di rendere fluida l'erogazione della potenza. Se pensate che un monocilindrico fornisce una pedata ogni due giri dell'albero motore, per avere qualcosa di più regolare si può pensare a due cilindri (scoppio ogni giro), a quattro cilindri (due scoppi al giro), a 6, 8, 10, 12, 16 cilindri... Occorre precisare che dal punto di vista teorico e pratico il motore più regolare e con meno vibrazioni risulta essere il 6 cilindri in linea (ovvero con tutti i cilindri messi uno di fianco all'altro), mentre al salire del numero di cilindri aumenta, a pari cilindrata, la potenza erogata a scapito della coppia motrice (un buon compromesso è il 4 cilindri in linea, adottato dal 90% delle auto in circolazione).

In campo moto, pur essendoci stati delle esperienze dei Giapponesi già negli anni 60, con l'avvento delle grosse e potenti stradali 4T e delle MotoGP a 4T si è presentata l'esigenza di avere una erogazione meno continua della cavalleria per aumentare la guidabilità e ridurre il consumo della gomma posteriore.

Si è arrivati a pensare che fosse meglio, per quanto possibile, concentrare gli scoppi (le pedate che il motore dà) nell'arco del giro motore in modo da rendere più fluido il salire dei giri, anche a scapito di una regolarità di funzionamento a regime costante.

Questa tecnica costruttiva è detta Big-Bang (grande scoppio) e in MotoGP è stata adottata

per prima da Ducati per la sua prima 4 cilindri.

La CBF è una bicilindrica parallela in cui avendo sfalsato le manovelle di 180° si ottiene la sequenza di scoppi a 0° - 180° - 720° - 900° che tradotto significa: pedata, dopo mezzo giro un'altra pedata, un giro e mezzo dell'albero motore senza spinte, pedata, dopo mezzo giro un'altra pedata ed avanti così.

Su strada, nel salire di giri si ha un pulsare che non è regolare come quello di un bicilindrico classico ma si avvicina a quello più forte del monocilindrico, con minori strattoni grazie a due scoppi intervallati da mezzo giro. A velocità costante o al minimo c'è un borbottio non proprio regolare, ma ciò è una caratteristica insita del big – bang.

Nel caso della CBF si ottiene una progressione, specialmente per il neofita, esemplare, in MotoGP si ammorbidiscono i 240 CV a disposizione su 130 kg di moto...

### **Hanno detto di lei...**

In fondo troverete una serie di commenti semiseri (poco seri, molto “semi”) relativi alla protagonista di questo viaggio.

La mamma: “L'è proprio 'na bela moto, che no la cioca e bela da vedar” (Detto dalla mamma, da sempre contraria alle moto, vale più di un 110 e lode).

Montin: La moto è come la donna, deve piacere. Se è la moto che ti piace, ottimo!

Ciube: “La g'ha un bel cul”

Michela: “Lorenzooooooooooooo!!!!!!!!!!!!”

Un vicino: Ma è d'epoca? No? Complimenti comunque, ha una linea classica come solo le vere moto hanno.

Papà del Ciube: “Con 'na moto del genere te garè da far strage de done! E vedi sempre de tagnar lustra la sela de drio...”

*The End*