

**3° MEETING EUROPEO MOTOCICLISTE**  
**23-24 agosto 2003 - Varano de' Melegari (Parma)**  
organizzato da

**MOTOCICLISTE**

sponsor

**BMW MOTORRAD ITALIA**



**LOTTOMATICA**



e con

[MICHELIN](#) - [CASTROL](#) - [AIR FRANCE](#) - [VOLAREWEB.COM](#)  
[MOTOCICLISMO](#) - [TUTTOMOTO](#) - [GUIDARE PILOTARE](#) - [CONTI](#) - [VALTER MOTO](#)

## Workshop "Il viaggio"

### Sommario

<p><b>Premessa</b> Quattromilacinquecento chilometri in Europa</p> <p><b>Documenti</b> Carta di circolazione Assicurazione &amp; C. Documento di proprietà Carnet de passage en douane Passaporto/Carta d'identità Patente/Patente internazionale Certificati sanitari Visti d'ingresso Copie fotostatiche di sicurezza</p> <p><b>Varie ed eventuali</b> Copia chiavi Elenco officine autorizzate Denaro Traduzione inglese termini tecnici Numeri telefonici di emergenza</p> <p><b>Preparazione della moto</b></p> <p><b>Il bagaglio</b> Ripartizione del carico Dislocazione del carico Borse laterali e bauletto posteriore Borsa serbatoio Materiale di riserva La macchina fotografica</p> <p><b>Abbigliamento tecnico (guida)</b> Climi caldi Climi freddi Antiacqua Protezione del bagaglio in caso di pioggia</p>	<p><b>Materiale tecnico</b> Pezzi di ricambio moto Tenda Guide, cartografia ed info varie</p> <p><b>Bagaglio personale</b> Ottimizzazione Dotazione medica</p> <p><b>La guida con bagaglio e/o passeggero</b> Prova della moto in "assetto da viaggio" La mia moto è una foca: manovre da fermo La mia moto è una foca: fermate improvvisate La mia moto è una foca: guida a velocità zero Le borse Soste, alimentazione e riposo. La soglia di attenzione La guida in gruppo Il passeggero, questo sconosciuto</p> <p><b>Traghetti</b> La cosa più viscida del mondo Assicurazione della moto alle paratie Funzionalità del bagaglio in nave Pernottamenti a bordo all'arrivo</p> <p><b>Conclusione</b> Una pecorella nera Quando finisce il viaggio?</p>
--	--

## **Alcuni aspetti della programmazione**

### **PREMESSA: l'argomento di questo workshop**

#### **Quattromilacinquecento chilometri in Europa**

Ci prepariamo ad un viaggio che durerà all'incirca 15 giorni e programmiamo tappe di almeno 300 km al giorno.

*Adatto a una motociclista di lungo corso, un viaggio di tutto riposo, sia considerando il chilometraggio totale, sia considerando la lunghezza delle tappe giornaliere. Tuttavia, un viaggio relativamente "importante": con 4.500 km, più o meno, possiamo andare e tornare da Jerez de la Frontiera (facendoci tutta la costa meridionale della Spagna) oppure visitare la Grecia e le sue isole, piuttosto che conoscere la Scozia fino alle Highlands, o magari fare una capatina a San Pietroburgo...*

Questi sono dunque i limiti che ci siamo poste nella preparazione di questo workshop: un viaggio significativo ma "stradale", e tendenzialmente europeo: non ci occuperemo per questa volta né di raid nel deserto né della maniera di far trasportare la nostra moto in altri continenti... Alcuni argomenti, anche importanti, saranno soltanto, forzatamente, accennati. Non parleremo dei singoli prodotti a disposizione del motociclista, ma ci limiteremo a considerazioni generiche. Vediamo dunque velocemente quali siano i punti principali di cui preoccuparsi nella progettazione di un viaggio di questo tipo.

#### **DOCUMENTI relativi alla moto ed alle persone**

Non occorre dire che è necessario controllare che tutto sia in regola, valido ed aggiornato; ma un buon consiglio può essere quello di fare **fotocopie** di ogni cosa (sia documenti della moto, sia documenti delle persone); le fotocopie potranno essere utili nel malaugurato caso di smarrimento degli originali – se ci ricorderemo di riporre le copie in un luogo diverso da quello dove teniamo gli originali stessi, ovviamente.

##### **a) documenti moto:**

- libretto di circolazione
- assicurazione (verificare la validità all'estero di carta verde, Europe Assistance, ecc.)
- documento di proprietà (ricordiamo che il "foglio di via" che ci viene consegnato all'atto dell'acquisto di una moto nuova non è valido all'estero. Se non lo avete ricevuto è probabile che si trovi ancora presso il concessionario dove avete acquistato la moto)
- eventuale Carnet de passage ed étiquettes per alcuni paesi non CE (è una specie di "carta d'identità" della moto)
- libretto di manutenzione
- libretto tecnico della moto
- eventuali "bollini" per la circolazione su autostrade estere

*Le autostrade in Europa sono sottoposte a regimi diversi: dall'accesso gratuito (D), al pedaggio chilometrico (I), al pagamento di un "bollino" di validità annuale (CH) che occorre applicare al parabrezza (in mancanza, multe salate). Informarsi prima della partenza. I "bollini" (ad esempio per Svizzera ed Austria) sono in vendita in molte città del Nord Italia presso l'ACI. Possono altresì essere acquistati presso i distributori autostradali italiani in prossimità dei valichi di frontiera.*

**Nota:** i documenti della moto non vanno lasciati sulla moto parcheggiata. E nemmeno vanno collocati in luoghi (sottosella) per accedere ai quali, ad ogni controllo di polizia, dovreste smontare baracca e burattini (intendo: tutto il bagaglio) per reperirli. Teneteli nella borsa serbatoio.

##### **b) documenti persone:**

- passaporto e/o carta di identità

- patente  
*In alcuni paesi è richiesta la patente internazionale. In Italia è rilasciata dall'ACI, vale solo un anno. Se non l'avete, calcolate che fatta domanda all'ACI mediamente ci vuole un mese per entrarne in possesso*
- eventuali certificati sanitari
- eventuali visti d'ingresso (rivolgetevi ai consolati)

### c) altre considerazioni

- **Copia delle chiavi:** è bene portare con sé copia delle chiavi della moto, copia delle chiavi del sistema antifurto (blocca disco o catena), copia delle chiavi delle borse rigide e dei bauletti. Sconsiglio caldamente di agganciarle al portachiavi principale, insieme con gli originali... Già che ci siamo: doppia copia anche delle chiavi di casa, non si sa mai
- **Elenco delle officine autorizzate** della propria marca di moto nei diversi paesi: da procurarsi quanto meno per scaramanzia
- **Traduzione inglese** dei principali termini tecnici relativi alla meccanica della moto: la trovate sul sito [www.motocicliste.net/manutenzione/inglese.asp](http://www.motocicliste.net/manutenzione/inglese.asp)
- **Soldi:** se viaggiate in coppia o in gruppo, dividetevi il contante: meglio perdere – o farsi rubare - il 50% che tutto. Molto utili i minimarsupi che si portano a contatto con la pelle, ai fianchi o al collo.
- **Numeri telefonici d'emergenza:** non sono solo quelli relativi al Servizio Cortesia della vostra moto. Descrivete (in dettaglio) ad alcune persone "fidate" il viaggio che state per effettuare e pregatele di rendersi disponibili ad azionarsi in caso di emergenza, dietro vostra telefonata o email.

*Una case history? La moto si ferma durante un viaggio a Capo Nord, in un posto che si chiama Alta, in Norvegia, ben a nord del Circolo Polare Artico. Avevo già fatto il Capo, ero sulla via del ritorno, stanca, infreddolita. Bene. Telefono al servizio BMW ma – per una disfunzione sul servizio telefonico internazionale - non riesco a mettermi in contatto. Allora chiamo la "persona fidata" in Italia (grazie, Sergio!) che chiama BMW, chiama l'albergo in Norvegia dove alloggio ed il giorno dopo BMW mi risolve il problema e io posso ripartire). Un numero di telefono fidato (e attivo) può servire (emergenze a parte) per annunciare un ritardo, o un cambiamento di programma... e per evitare di far stare in pensiero qualcuno.*

## PREPARAZIONE DELLA MOTO

In realtà si tratta dei controlli di routine che bisognerebbe compiere ogni mille km circa, non soltanto una volta all'anno – magari divertendosi a sporcarsi di grasso le mani - e che sono ampiamente descritti nelle **dispense del corso di manutenzione** di [www.motocicliste.net](http://www.motocicliste.net).

In questa "grande occasione" – la preparazione del viaggio - sarebbe comunque magnifico poter disporre di un meccanico davvero "di fiducia", insieme al quale effettuare, lista alla mano, i vari controlli; salvo delegargli poi gli eventuali interventi che si rendessero necessari e che apparissero fuori dalla nostra portata.

Facciamo comunque un rapido riepilogo delle verifiche da effettuare prima della partenza, ricordando che molte di esse andranno ripetute nel corso del viaggio.

### Memorandum

- Controllo della dotazione degli **attrezzi di bordo** (ad esempio se dobbiamo "tirare" la catena abbiamo le due (due!) chiavi indispensabili ad allentare la ruota posteriore?)
- Verifica del livello dell'**olio motore** (non solo quantitativa ma anche qualitativa: il colore non deve essere nero...)
- Controllo dell'olio dei **freni**, anteriore e posteriore (attenzione: il liquido relativo è altamente corrosivo!)
- Eventuale rabbocco del **liquido di raffreddamento**, usando i prodotti indicati nel libretto di manutenzione della moto
- Controllo della **batteria** (per quelle non "stagne", verifica dei livelli dei liquidi)
- Controllo delle **pastiglie dei freni**, eventuale loro sostituzione
- Controllo del "gioco" della **catena**

- Controllo del “gioco” delle **leve** della frizione e del freno
- Registrazione **ammortizzatore**
- Preparazione del **precarico** della molla (questa operazione va eseguita considerando il peso totale della moto a pieno carico; dobbiamo quindi saper dire al meccanico quanto bagaglio prevediamo di avere)
- Controllo dei **raggi** e dei **cerchi**
- Eventuali aggiustamenti della **profondità del fascio luminoso** del faro anteriore, in base al diverso assetto della moto (*nei paesi con guida a sinistra, l'assetto del fascio di luce dei fari è diverso che da noi*)
- Controllo della **pressione** delle gomme. Il libretto tecnico della moto ci dà valori diversi a seconda della presenza o meno di bagaglio e passeggero: conformiamoci. Con molto peso (e con il caldo e la velocità), la pressione degli pneumatici tende a variare. Diciamo la verità: su questo argomento siamo tutti piuttosto pigri (anche perché in molte stazioni di servizio nostrane gli inservienti non sono molto disponibili a prestare questo servizio). All'estero (vedi Francia e Olanda, ad esempio), ogni distributore di benzina ha un'area “aria” gratuita. Approfittiamone il più spesso possibile (ma a gomme fredde, ovviamente).
- Controllo dello stato di **usura dei pneumatici** e lo **spessore dei battistrada**.
- **Benzina**: in alcuni paesi non è reperibile quella verde, verifichiamo con il meccanico o con il concessionario come comportarci.

## **IL BAGAGLIO**

Norma generale: il bagaglio deve essere compatto, basso e ben bilanciato.

Poiché la gran parte del bagaglio viene collocata posteriormente al guidatore e passeggero, si verificherà un alleggerimento dell'avantreno, cui è possibile rimediare parzialmente aumentando il carico della molla dell'ammortizzatore posteriore (cfr. Memorandum).

Fondamentale è comunque **ripartire il carico** uniformemente tra destra e sinistra e, nei limiti del possibile, tra retrotreno (borse laterali, bauletto, sella) e avantreno (borsa serbatoio).

Il mercato propone numerose soluzioni, adatte ad ogni tipo di moto. Non consideriamo qui singoli prodotti, ma diamo soltanto alcuni suggerimenti generali.

### **Alcuni suggerimenti:**

- Non improvvisate: realizzate con calma (e facendo tesoro delle esperienze) una lista del materiale necessario. Caricate la moto spuntando voce dopo voce.
- Se utilizziamo borse laterali, mettiamo gli oggetti più pesanti sul fondo, per tenere basso il baricentro
- All'interno delle borse rigide, gli indumenti vanno collocati in altra borsa morbida, impermeabile, asportabile.
- Non esageriamo con il carico nel bauletto posteriore. Una borsa legata alla sella al posto del passeggero provoca minori cambiamenti di assetto alla moto
- Borse e kit di montaggio: se sono nuove facciamo fare il montaggio al meccanico, siamo sicure che non perderemo il bagaglio per strada
- Borse e kit di montaggio: se montiamo usualmente bauletti e/o borse rigide, controlliamo che i sistemi di fissaggio non si siano allentati con il tempo
- Cerchiamo di non superare il carico ammesso dal costruttore
- Cerchiamo di collocare tutto il materiale “tecnico” (che non verrà portato in tenda o in camera per la notte) in una borsa; e tutto il vestiario/prodotti per la cura della persona in un'altra. Eviteremo di girare con 50 pacchetti e pacchettini in mano.
- Borsa serbatoio. La borsa serbatoio è quella a cui c'è l'accesso più facile, ma è anche quella che non lasceremo mai incustodita sulla moto. Utilizziamola quindi per i documenti, le guide, il beauty ed un cambio rapido di biancheria. Non temiamo di appesantirla: deve aiutarci a equilibrare il peso del bagaglio posteriore.

Non esageriamo con l'altezza della borsa serbatoio: essa non deve ostacolarci nelle manovre, né – assolutamente! - limitare la corsa del manubrio.

**Borsa serbatoio su sella.** *Se viaggiate da sole su una moto sportiva – e magari avete un seno importante che vi impedisce di convivere con la borsa collocata sul serbatoio - potete*

considerare l'eventualità di montarla al posto del passeggero. Un marsupio allacciato in vita conterrà documenti e contante.

**Bauletto "ufficio".** Se si viaggia in gruppo (due moto o più), può essere utile prevedere di destinare il bauletto di una delle moto alle necessità comuni relative alle soste volanti. Lo scopo è quello di aprire ogni volta uno ed un solo contenitore. Nell'"ufficio" troveremo ad esempio bevande per tutti, viveri di conforto, energetici, cartine topografiche, carta e penna, carta igienica... (Mai muoversi senza carta igienica), Nutella (mai muoversi senza Nutella) ecc. ecc. ecc. ...

- **Macchina fotografica:** anche questo è un argomento che ci porterebbe troppo lontano. Diciamo soltanto che una Nikon D1 con 80-200, accuratamente imballata nelle profondità della borsa degli abiti, può risultare spesso meno utilizzata di un apparecchietto che sta nella tasca della giacca o nella borsa serbatoio. Professionisti a parte, i comuni mortali spesso perdono immagini significative per la poca voglia (o l'obiettivo difficoltà) di smontare da una moto stracarica parcheggiata in bilico su una banchina cedevole...  
Va ricordato comunque che pellicole da 200/400 ASA ci permettono di scattare con tempi brevi e quindi di fotografare fino all'imbrunire.  
*A proposito: sono senz'altro d'effetto le foto "belle" ma forse è ancora più importante avere un "taccuino degli appunti" per immagini: utile per sé ma anche e soprattutto per altri che volessero prepararsi allo stesso viaggio. E ancora: se vi imbattete nel meraviglioso posticino sconosciuto, nella caletta deserta, nell'alberghetto economico e magico... ditelo! E con dettagli precisi, in modo che sia rintracciabile. Comuniciamocene queste info! Devono formare un patrimonio comune. Hai visto mai che...*
- **Di riserva:** Portiamoci sempre, di riserva, cinghie supplementari (elastiche e di tela con tiranti, cfr. la voce *Traghetti*), una sacca a tenuta stagna e un ragno: trovarsi in viaggio stimola l'acquisto dei ricordini più ingombranti!

**Souvenirs.** A proposito di souvenirs: non dimentichiamo che gli oggetti che proprio vogliamo portarci a casa e non ci stanno sulla moto, possiamo spedirli per posta (anche se, ad esempio, spedire in Italia tappeti dal Marocco comporta per lo sdoganamento una bella lunga trafila burocratica). Lo stesso, cioè la spedizione via posta, vale per i bibliomani, quelli che non vogliono buttar via i libri che si sono portati dietro e che hanno già letto: per alleggerirsi, se li rispediscono a domicilio (contrattare di questa mania è quella opposta: strappare e buttare ogni pagina dopo che la si è letta...)

Ancora sui souvenirs: piano, pianissimo con i reperti archeologici, anche se possono costituire una forte tentazione: in molti paesi (Grecia, Turchia, ma non solo) se ti beccano con un oggetto che abbia più di cent'anni, privo di una convincente ricevuta, semplicemente ti arrestano per traffico internazionale di opere d'arte...

## **ABBIGLIAMENTO TECNICO (per la guida)**

Esistono differenze rilevanti tra la "gita fuori porta" e un viaggio con la "V" maiuscola:

**Uno (freddo):** se ti becchi un acquazzone la domenica sera rincasando, e non hai l'equipaggiamento anti pioggia, te la cavi con qualche imprecazione, una doccia calda e un punch; se invece sei in viaggio e il giorno dopo devi ripartire, è impensabile, anzi, è una tortura ed è pericoloso doverlo fare con abiti, guanti o stivali ancora bagnati.

**Due (caldo):** se ti becchi una surriscaldata la domenica pomeriggio, perché anche se sei in Italia ci sono 40 gradi ed indossi la tuta di pelle per andare a fare la figa, te la cavi con una supersudata, una doccia fresca e una bibita; se sei in viaggio e ti ustioni o ti disidrati perché sei coperta in modo inappropriato o sei troppo pigra per bere abbastanza, sono davvero dolori... (intendi: bisogna che ti fermi).

Le stesse considerazioni valgono ovviamente anche per il passeggero. Non avrebbe senso attrezzare di tutto punto il conduttore e rifilare al passeggero un giubbetto qualsiasi e scarpe basse. Egli sarebbe "l'anello debole della catena", ed i suoi guai sarebbero i guai di entrambi...

E' quindi necessario che le misure anticaldo, antifreddo e antiacqua siano collaudate ed assolutamente efficienti.

Non faremo parola dei singoli prodotti disponibili, ma daremo qualche informazione di massima.

*Avvertiamo soltanto che i capi non "specializzati" possono essere non solo fastidiosi ma pericolosi: ad es. lo "svolazzamento" delle maniche della giacca causa non solo fastidio ma – a lungo andare - stanchezza. E la stanchezza abbassa la soglia di attenzione.*

#### **a) Caldo e freddo**

Sarebbe naturalmente fondamentale sapere se si va al caldo o al freddo, anche se molto spesso si incontrano entrambe le situazioni nell'ambito dello stesso viaggio – il che complica la faccenda.

Se pensiamo ad esempio di percorrere la "Route des Grandes Alpes" – itinerario consigliabilissimo, di una settimana, che porta da Nizza al Lago di Costanza varcando tutti i leggendari passi alpini del Tour de France: una meraviglia! - possiamo trovare 35 gradi in Costa Azzurra e una bufera di neve sui passi più a nord; in questo caso l'abbigliamento in pelle serve a poco, converrebbe utilizzare un completo in Goretex "composito", cioè con l'interno termico sfoderabile.

#### **b) Caldo**

Principio motociclistico apparentemente paradossale: ciò che protegge dal freddo protegge anche dal caldo.

Tuttavia, se ci troviamo in Turchia in agosto, dove l'asfalto comincia a sciogliersi per il calore nelle prime ore della mattina, potremo munirci di abbigliamento molto leggero (ma resistente) al quale aggiungere paraschiena-fascia addominale (magari di quelli tipo cross, traforati) e protezioni simili a quelle che si usano nel fuoristrada, su pantaloni in tessuto resistente (tipo quelli militari).

Un cenno al **paraschiena–esoscheletro**: è sempre indispensabile (al pari di guanti e stivali) sia per la sua funzione protettiva, sia per la sua funzione di sostegno lombare.

Una calotta sottocasco aiuta a rendere più tollerabile il sudore del capo.

E' importante ricordare comunque che anche in climi caldi o molto caldi è necessario comunque **coprire tutto il corpo**, per proteggersi sia dalle ustioni, sia dalle conseguenze di eventuali scivolate, sia dall'impatto con insetti/oggetti, sia dal contatto accidentale con superfici ustionanti (teste, scarichi).

Per gli stessi motivi, **indossare sempre guanti e stivali**; se questi ultimi fossero davvero insopportabili, rimpiazzarli con scarpe robuste, che sostengano la caviglia.

*Per gli appropriati consigli di carattere medico, utilizzate le dispense di [www.motocicliste.net](http://www.motocicliste.net).*

#### **c) Acqua e freddo. Attrezzatura antiacqua**

- **Tuta e "due pezzi"**. Il "due pezzi" giacca e sovrappantaloni è più comodo da indossare e da togliere (per esempio per fare pipì) e, se di buona fattura, protegge quanto la tuta antiacqua intera. Prima dell'acquisto, verificare: cuciture e/o saldature, colletto, lunghezza delle maniche (devono arrivare a coprire le maniche della giacca "normale"), tasche, ecc.

*Ricordate l'assunto fondamentale: i completi antiacqua sono... brutti e goffi. Inutile cercare l'estetica: meglio con il culo basso che con le mutande bagnate.*

La tuta antiacqua normalmente "sbatte" sulle braccia: provatela prima di partire, ed eventualmente rimediate con due elastici.

I materiali antiacqua se vengono a contatto con fonti di calore (teste, scarichi) semplicemente si... sciolgono.

- **Sovraguanti e sovrastivali**. Se il viaggio prevede luoghi notoriamente piovosi sovraguanti e sovrascarpe sono necessari: guanti di pelle e stivali non si asciugano mai...

*Luoghi piovosi? Scozia, Irlanda e Scandinavia, va bene; ma anche la costa Atlantica della Spagna, sul Camino de Santiago, Galizia, Asturie & Co, non si scherza...*

Quanto ai sovraguanti, restano sempre validi i normali guanti in neoprene "da piatti"; un'alternativa più costosa ma valida è fornita dai guanti delle mute da sub. In condizioni "estreme" (vicino agli zero gradi), potremo anche indossare guanti di seta o wind stopper sotto a quelli normali e poi tentare di percepire ancora, in qualche modo, freno e frizione...

- **Nastro adesivo.** Sempre in tema "antiacqua", occorre non dimenticare un buon rotolo di nastro adesivo da elettricisti. Non esistono antiappannanti che tengano: se piove forte e/o con forte sbalzo termico tra l'interno e l'esterno del casco, la visiera si appanna e non si vede più niente. Provate a tenere leggermente aperta la visiera del casco, sigillando la parte superiore contro la calotta del casco con una buona passata di nastro isolante: la visiera non si appanna e l'acqua non entra.

- **Protezione del bagaglio.** Quanto al bagaglio sotto l'acqua, meglio proteggere l'abbigliamento di ricambio, all'interno delle borse, avvolgendolo in sacchi di plastica perché anche le borse più collaudate possono avere dei problemi di infiltrazione (magari per aver subito una leggera botta).

*Le borse serbatoio sono generalmente corredate di un "cappuccio" impermeabile da collocarvi sopra in caso di pioggia. Provatelo prima di partire, e noterete che ad una certa velocità il cappuccetto tende a sbattere e a gonfiarsi come una rana, se non a volare via. Quindi: corredate lo di una cinghia – da collocare orizzontalmente o verticalmente - che vi permetta di farlo rimanere ben aderente alla borsa. Naturalmente il cappuccio in questione deve consentirvi di leggere la carta topografica sottostante.*

Quanto alle borse morbide, di ogni tipo, costruite espressamente per le moto o no, meglio coprirle con una di quelle protezioni pensate per gli zaini d'alpinismo. Anche in questo caso, laccetto antisbattimento e di sicurezza o ragno supplementare.

In conclusione: occorre proteggere il collo, i piedi e le mani (una nota ditta bavarese fornisce le sue moto di benedette manopole riscaldate...) per garantire che restino calde ed asciutte: è fondamentale.

## **MATERIALE TECNICO**

**Pezzi di ricambio per la moto.** Quelli tradizionalmente consigliati sono:

- Kit riparagomme (le bombolette sono sotto pressione, mettetele quindi in un sacchetto)
- Prodotti per ingrassare la catena, molti km sotto la pioggia battente richiedono l'intervento manutentivo, e lo stesso vale per i percorsi "sporchi". Attenzione a non lasciare troppo a lungo residui di sale sulla moto, che vanno eliminati con l'acqua fredda.
- Cavo frizione e cavo acceleratore
- Candele
- Lampade fari

**Tenda.** Non è questa la sede adatta ad approfondire la filosofia del campeggio, quindi ricordiamo soltanto l'ovvio: in caso di pioggia è indispensabile poter montare la tenda senza che il resto del bagaglio si bagni. Quindi occorre valutare accuratamente dove collocarla sulla moto, in modo da poterla estrarre e montare mentre tutto il resto rimane asciutto.

## **Varie**

Saranno inoltre utili:

- una torcia elettrica *le "frontali" sono buffe ma utili e comodissime*
- il classico coltello "svizzero" multiuso o un multiutensile, tipo quello della Leatherman
- filo di ferro (q.b.)
- nastro adesivo
- al caldo una tanica morbida per l'acqua, di quelle che si usano per il trekking; aggiungere poi alla dotazione di medicinali sali minerali e/o integratori
- al freddo un thermos (possibilmente pieno di caffè caldo & zuccherato) e un po' di barrette energetiche
- per i "poco vedenti": occhiali da sole con lenti bifocali (per poter sia guidare sia leggere GPS o carte stradali).

- un telo milleusi

**Info varie.** Leggete e documentatevi il più possibile sugli usi, costumi e sulla legislazione dei paesi che andate a visitare, l'ignoranza non è una giustificazione che un viaggiatore del 2000 può permettersi.

In alcune località della Scozia, gli uomini – anche se motociclisti - non sono ammessi a cena nel ristorante dell'albergo se non indossano... la cravatta. In Ungheria, se gli lasci la mancia sul tavolo scoppia un casino. In Finlandia, il tasso alcolemico consentito ai guidatori è pari a... zero. In Germania, non ci sono limiti di velocità sulle autostrade, ma se si becca una contravvenzione (e sono salate) essa va pagata sul posto. Se non hai il contante, semplicemente ti portano dentro finché qualcuno non ti manda un vaglia. A Bucarest, i poliziotti sembrano... messicani: camicie sbottonate, stivali sul cofano della macchina, lattina di birra in mano, fucili a pompa... e laser che non esistono – determinano la tua velocità a occhio – ma è come se esistessero. Ecc. ecc...

**Carte, guide e orientamento.** Ecco un altro argomento veramente troppo complesso per essere trattato qui. Un solo consiglio? Scegliete le carte migliori. Con le Michelin probabilmente siete al sicuro in ogni occasione.

Ricordate che la carta andrà piegata e ripiegata mille volte in maniera che il settore che interessa sia ben visibile nella tasca trasparente della borsa serbatoio (la "copertina" in cartoncino della carta, quindi, potete lasciarla a casa).

Munitevi di bussola o di GPS se sapete come utilizzarli, in accoppiata con le carte. *Comunque, in Europa, non dovrebbero ormai più esserci problemi di orientamento. Diverso è il caso del Giappone, dove tutti i cartelli stradali sono in... giapponese!*

Una segnalazione: esiste un software di nome AutoRoute Europe che consente la creazione a computer di itinerari precisi e ricchi di indicazioni varie, fino alla creazione di un vero e proprio roadbook, metro per metro. Da provare.

*Quanto alle guide, puntate anzitutto a scegliere la guida della tipologia "giusta". Per esempio, quei magnifici (e costosissimi) libricini rossi del Touring Club Italiano dicono tutto, proprio tutto, sulla cultura di una certa zona; ma non recano info sulle strade o sul pernottamento. Altre guide sono assai più "pragmatiche" (Fodors, Lonely Planet). Esiste poi una limitata produzione di guide pensate ad hoc per i motociclisti: ad esempio Creta inesplorata (Road Editions) e numerose guide e carte giapponesi (e relative al Giappone). Per l'Italia è appena uscita la nuova guida per mototuristi molto bella, in due volumi (Nord e Centro-Sud), edita De Agostini, realizzata da BMW.*

## **BAGAGLIO PERSONALE**

### **Ottimizzazione**

- Potete ridurre la quantità di abbigliamento se siete disposte a lavare mutande e magliette ricorrendo all'utilizzo del sapone di Marsiglia, che va bene anche per l'igiene personale: un trucco è quello di portarsi cose che state per buttare, la maglietta con il bordo scucito, le mutande con l'elastico che ha visto giorni migliori: dopo usate, si cestinano!
- In viaggio ci si rende conto di quanto siano utili i jeans, di quanto poco serva un asciugamano enorme, di quanto siano rilassanti un paio di ciabatte, e che un costume da bagno si usa tanto in Scandinavia quanto in Grecia.
- Al caldo un pareo può sostituire l'asciugamano, nonché essere un elegante abito da sera.
- Al freddo il pile può essere usato sia in fase di guida per tenersi caldi, sia quando si scende dalla moto. Se non prevedete di utilizzare gli alberghi, portate un phon, eviterete il raffreddore cronico, o peggio.  
*Alla sera i nodi... dei capelli vengono al pettine. Se portate i capelli lunghi e preferite non passare le ore a sciogliere i nodi causati da vento e velocità, legateli in una treccia o raccoglieteli in un fantastico "gambaletto" e fermateli con un elastico.*
- Al freddo conviene investire qualche euro in più per acquistare degli stivali veramente idrorepellenti. Generalmente i modelli più costosi (BMW e Dainese) sono tecnicamente i migliori ed esteticamente stanno... benissimo con la gonna!

**Dotazione medica.** Una piccola cassetta di pronto soccorso è bene averla a disposizione durante qualsiasi viaggio in moto.

Innanzitutto, nel caso di una **terapia abituale**, bisogna fare una scorta adeguata di tutti i farmaci che si assumono regolarmente (ad es. antipertensivi, antidiabetici, diuretici, ecc.). All'estero è difficile far capire al farmacista di **quale molecola** si ha bisogno e con quale dosaggio, e oltretutto molti farmacisti non vendono niente se non vedono la ricetta di un medico locale. Detto questo, ecco una piccola check-list che servirà a non dimenticare nulla.

**Bende elastiche** per braccio e gamba con gli appositi gancetti.

**Disinfettante e cerotti**, oppure garza e cerotto in rocchetto, forcicine, una pinzetta.

**Pomate**: contro le contusioni, contro le ustioni, antibiotica, cortisonica, per le emorroidi, antinfiammatoria vulvo vaginale.

**Farmaci**: antinfiammatorio/antipiretico, antibiotico ad ampio spettro, lassativo, contro la diarrea, soluzione reidratante (in genere in vendita in bustine), fermenti lattici in capsule, collirio calmante, lozione contro gli insetti.

A parte bende e cerotti, tutti i farmaci sopraelencati meriterebbero una spiegazione sulle indicazioni e le dosi, che il medico curante o il farmacista potrà illustrare al momento della loro prescrizione.

Attenzione particolare meritano i viaggi in **paesi a rischio** sanitario particolare, come anche i viaggi particolarmente avventurosi. In genere, le Aziende Sanitarie Locali, attraverso i loro centri vaccinazione, offrono un servizio di consulenza per il viaggiatore internazionale. Questi servizi sono aggiornati circa le condizioni igieniche ed epidemiologiche in corso nel paese che si intende visitare e sapranno indicare le profilassi consigliate (es. epatite A, febbre gialla, malaria, tifo, ecc.).

E' bene informarsi almeno **un mese prima di partire**, infatti, alcune vaccinazioni richiedono qualche settimana prima di essere efficacemente protettive.

*Inutile ricordare che non tutti gli assorbenti che si trovano all'estero hanno la stessa forma di quelli in uso in Italia, quindi è meglio portarseli da casa. Possono essere utili le salviettine per l'igiene intima poiché le soste molto spesso non si fanno in luoghi dotati di ogni comfort.*

*Inutile ricordare che vi sono molte malattie a trasmissione sessuale, proteggetevi anche in questo caso: sulla quantità e qualità dei prodotti... fate voi!*

## **LA GUIDA CON BAGAGLIO e/o PASSEGGERO**

### **a) La guida con bagaglio**

- Prima di partire per il viaggio, caricate a puntino la moto (niente simulazioni!) e provatela per 100 km, con il pieno di benzina (ed eventualmente il passeggero. *Quel passeggero: non sono tutti uguali!*). In assetto da viaggio, il baricentro della moto è diverso, il peso è diverso e la moto frena e curva in modo diverso: proviamola in città, sul pavé, sul bagnato, in autostrada. Proviama anche, sempre in assetto da viaggio, a "velocità zero", verificando se tutti gli optionals sono collocati bene a portata di mano.
- **La mia moto è una foca: manovre da fermo.** *La moto "in assetto da viaggio" è una... foca. Finché si va, si va, e se il peso del bagaglio è ben distribuito, quella di guidare una "casa completamente arredata su due ruote due" è una sensazione impagabile. Ma da ferma la foca è pesante, goffa, ingovernabile, suscettibile. Quindi, per quanto riguarda i parcheggi: è consigliabile fare con tutta calma una manovra in più per parcheggiare in modo intelligente – anche se si è stanchi - piuttosto che dovere effettuare 15 manovre per rimediare ad un parcheggio mal fatto (pendenza laterale o frontale), che mette in difficoltà alla partenza. E' noto che il colmo dell'ignominia è dover chiedere aiuto al maschietto di passaggio perché si è incapaci di far uscire la motocicletta in assetto da viaggio da un avvallamento profondo 2 cm.*
- **La mia moto è una foca: fermate improvvisate.** *A proposito di foca: può capitare di doversi fermare sul ciglio della strada (pipì, foto, fame, sete) su fondi instabili o sdruciolevoli. Poiché la foca – pardon, la moto in assetto da viaggio - è difficile da posizionare sul cavalletto centrale, si tende ad optare per la stampella laterale. Se il terreno è infido, l'estremità della stampella penetra nel terreno suddetto e la moto... si corica. Onde evitare il funesto evento, premunirsi di una base più larga e solida per la stampella: è sufficiente svellere dal pavimento del salotto un elemento del parquet ☺*

- **La mia moto è una foca: guida a velocità zero.** Mi riferisco alle situazioni in cui occorre rimanere in sella e procedere a spinta di piedi o a singhiozzo: code in dogana o code ai traghetti, ecc. In queste situazioni (che possono durare ore!) è bene avere tutto sottomano per poter sopravvivere senza smontare e senza dover mettere la moto sul cavalletto. Esempio: leviamo il casco e lo riponiamo... dove? Non sugli specchietti (cade sempre!), non sul cruscotto (cade sempre!) ma agganciato a un comodo moschettone che avremo precedentemente affrancato a sua volta per esempio ad una delle cinghie elastiche del bagaglio. Una volta tolto il casco, un cappello, un berretto o un fazzoletto (riposti nella borsa serbatoio) possono aiutare a sopportare il solleone o quel venticello che intirizzisce le orecchie... E se fa molto caldo, visto che non è possibile piantare lì la moto e andare al bar, che ne dite di una bottiglia d'acqua acquistata ad hoc e sistemata a portata di mano, magari infilata nel ragno? Quanto alla pipì... bisogna proprio ricordarsi di farla prima. Altre soluzioni non mi risulta a tutt'oggi siano state individuate.
- Se installate (magari per la prima volta) borse laterali, ricordatevi quando uscite dal portone di casa cariche di euforia da partenza...
- Se montate borse laterali e/o bauletto, riducete la velocità nei tratti autostradali ai limiti consigliati dal costruttore
- Se prevedete di percorrere una tappa di molti km, ricordate che è **obbligatorio** fare soste, nutrirsi, bere e riposare. Il livello di attenzione diminuisce se non ci si nutre adeguatamente. Attenzione: il livello di attenzione cala anche nei primi 5 minuti dopo ogni ripartenza!  
A questo proposito (calo del livello di attenzione): la guida a sinistra (GB, Scozia, Irlanda; ma anche Sud Africa, Australia, Giappone) non è poi un gran problema: si impara subito. Acquisita una certa pratica, rimangono però due insidie: l'inserimento nelle "rotonde" (noi tendiamo a controllare chi arriva da sinistra; e invece, ovviamente, ci arrivano addosso da destra) ed il calo di attenzione conseguente ad una sosta. Occhio dunque ad ogni ripartenza.
- Non avventuratevi nel centro di grandi città al termine di tappe particolarmente lunghe o faticose: meglio pernottare fuori porta e affrontare il traffico la mattina dopo, ben riposati.  
Per attinenza di argomento: oggi molti alberghi fanno parte di gruppi ben presenti sul proprio territorio. Può essere utile chiedere alla reception dell'albergo A di prenotare camera + ricovero per moto nell'albergo B (prossima tappa).
- Se viaggiate in gruppo – o vi aggregate a un gruppo – ricordatevi di procedere sempre sfalsati – e pretendete lo stesso comportamento da chi vi segue. E ricordiamo anche, visto che ci siamo, che in gruppo il sorpasso è sotto responsabilità di chi lo esegue.

## **b) Il passeggero, questo sconosciuto**

### **Assetto del passeggero**

Ahimè sì! Prima di partire occorre provare anche... il passeggero. Non dal punto di vista caratteriale, quelle sono scoperte che si fanno durante il viaggio; ma sotto l'aspetto della sua posizione in sella.

L'amara realtà è che l'assetto ottimale per chi guida comporta la massima scomodità per il passeggero. Questi infatti tenderà ad accomodarsi all'indietro, appoggiandosi a borse o bauletti (per risparmiarsi ventrali e dorsali) e ad appoggiare le mani o all'indietro o lateralmente (borse). Tutto ciò contribuisce a scaricare l'avantreno (già alleggerito dalla collocazione quasi interamente posteriore del bagaglio); e se in pianura la conseguenza è una strana "leggerezza" del manubrio (che può somministrare quella certa euforia), alla prima salita sono davvero dolori. Quindi, amore o non amore, il passeggero, almeno in salita, abbracci il guidatore, metta in funzione ventrali e pettorali e si tenga il più possibile inclinato in avanti – sostenendosi da sé, (magari appoggiandosi al serbatoio) senza gravare su chi guida.

Per regola generale, il passeggero non deve togliere i piedi dalla pedane.

**Salire e scendere.** Non essendo la moto un cavallo, sarebbe opportuno che il passeggero salisse e scendesse di sella (sempre dalla stessa parte!) scavalcando con una gamba la sella, e non usando come "staffa" d'appoggio la pedana. In ogni caso, è opportuno che il passeggero preavvisi il guidatore delle sue salite/discese con un segno convenzionale (basta una pacchetta sulla spalla), oppure attenda prima di muoversi l'ok del guidatore; per consentire al guidatore

stesso di affrontare gli inevitabili scossoni da salita/discesa con entrambi i piedi ben piantati a terra ed il manubrio ben diritto.

### **Comunicazione con il passeggero e/o con il gruppo**

- **Comunicazione guidatore/passeggero.** Esistono in commercio kit di interfono dedicati alle moto in grado di collegare via cavo due caschi. Possono andar bene (il passeggero ricordi però di essere legato al guidatore da questo "cordone ombelicale"; onde non trascinarselo dietro quando scende. Un "interfono sganciato!" potrebbe far parte del rituale di discesa del passeggero dalla moto (cfr. "pacchetta sulle spalle")

- **Comunicazione tra moto.** I kit in commercio mi hanno deluso più volte. La soluzione che ho adottato dopo diverse prove è questa: ho acquistato due radio ricetrasmittenti "vere" (e in libera vendita); quindi mi sono fatta installare da uno specialista il kit (microfono/diffusore) pensato per Polizia e Carabinieri. I risultati sono stati ottimi e naturalmente restare in contatto tra moto è molto comodo. Le tre batterie stilo che alimentano le piccole radio Ampland durano, con un utilizzo discontinuo ma per 8-9 ore al giorno, fino a un mese.

Unica controindicazione: compagni di viaggio particolarmente ciarlieri: ad onta di essi esistono sulle radio le manopole del volume e, in casi estremi, quella dell'on/off.

Ricordare però che le radio "leggere", perfettamente legali nei paesi della CE, sono assolutamente proibite nei paesi dell'Est europeo e in Turchia.

- **Comunicazione economica tra moto.** Concordate un codice gestuale, per le segnalazioni più comuni.

Per esempio: fermati immediatamente, fermati alla prossima, devo rifornirmi di carburante, ma hai visto che figata? Dove diavolo stai andando? Ecc. ecc. ecc.

### **TRAGHETTI**

Se prevedete tratti in traghetto ricordatevi che:

- il posto più viscido del mondo è la superficie dei ponti autorimessa dei traghetti
- è meglio controllare come viene assicurata la moto: eventualmente utilizzate le vostre cinghie personali (di tela, non elastiche). Portatevi qualche vecchio straccio per proteggere le parti verniciate dal contatto con le corde che vengono utilizzate dalle compagnie navali per assicurare le moto al ponte
- in caso di danni alla moto durante la navigazione, non aspettatevi miracoli dall'assicurazione compresa nel prezzo del biglietto
- il bagaglio sulla moto deve preventivamente essere sistemato in modo da consentirvi di asportare velocemente e facilmente le cose che vi saranno necessarie in cabina, poiché durante le traversate non si può accedere ai ponti auto.

Alcune compagnie di navigazione offrono la possibilità di pernottare a bordo dopo l'approdo, se questo avviene di sera o di notte (ad esempio sulla tratta Rostock-Helsinki). Può essere una buona soluzione: meglio sobbarcarsi un (piccolo) sovrapprezzo sul biglietto che aggirarsi di notte in una città che non si conosce, in cerca dell'albergo adatto. Lo stesso vale per le partenze mattutine: ci si imbarca alla sera, alla chetichella, sulla nave ancorata, si risparmia rispetto al costo di un albergo, si evitano levatacce e code per l'imbarco.

**Treno e moto al seguito.** Ne accenniamo qui per attinenza di argomento. In quasi tutta Europa è possibile viaggiare in treno con la propria moto al seguito. Sembra un controsenso, caricare la moto sul treno, è forse lo è per i neofiti. Ma per chi si è fatto ad esempio le autostrade della Germania già otto o dieci volte, ed ha fretta di arrivare a "stradine", può essere un'ottima idea, che fa risparmiare tempo e soldi. Anche in Italia esiste una possibilità di questo genere.

### **CONCLUSIONE**

Solo due cose: la prima è... il viaggio visto alla rovescia, simboleggiato da una pecorella nera... Una sorpresa: l'ho trovata legata ad una manopola della moto che avevo lasciato in sosta in un garage di Helsinki. Il bigliettino, scritto a mano, diceva semplicemente "Congratulazioni da un

motociclista finlandese". Beh, sembra sciocco ma mi ha fatto un piacere immenso trovarla. Sarebbe bello che iniziassimo a farlo anche noi, magari con l'URL del sito...  
E poi che altro posso dirvi? Che il viaggio finisce quando siete sotto la doccia di casa vostra... o sotto una doccia, in ogni caso. Non distraetevi un minuto prima. Ricordatevi che avete ancora le borse laterali quando alla fine del viaggio entrate dal portone di casa vostra... anche se vi sentite le padrone del mondo... la larghezza del portone è la stessa di quando siete partite – e cioè la foca con le borse ci passa a malapena.

Ci vediamo in giro.