

La Mia **MOTO**

GUZZI

UNA PASSIONE DA VIVERE



Dal 1928 a oggi

I "MITICI"
*Gli esemplari delle imprese
impossibili e i protagonisti*



I GRANDI RAID
Oltre 80 anni di avventure

Capo Nord - Mongolia
Alaska - Patagonia - Africa

Prezzi esteri: LU € 8,50 - PT (Cont) E 8,50 - BE € 9,00 - ES € 9,00 - FR-MC € 10,50 - AT € 10,90 - CH Fr. 11,50 - CH Ticino Fr. 10,90

20012



ISSN 1974-8450

9 771974 845003

La Mia Moto n.12 - Bimestrale
Luglio/Agosto 2012 - C 4,90

Cigra
2003

Panamericana

La Terra del Fuoco è la meta agognata di tanti motociclisti, ma non è da tutti raggiungerla partendo dal suo estremo settentrionale, l'Alaska

di Gianni Reinaudo



Viaggiare lungo l'intero continente Americano in sella a una moto, di per sé, è già una grande emozione. Farlo cavalcando una Moto

Guzzi Stelvio è un sogno che diventa realtà. Lavoro per una multinazionale austriaca di nome AVL, una società che produce strumentazione per prove su motori a combustione. Negli

ultimi anni si sta affermando anche nel settore dei test "on board" ovvero per quel tipo di prove effettuate direttamente sul veicolo testato in condizioni di utilizzo reale, sulla strada.

Il gruppo Piaggio, da anni cliente dell'azienda per la quale lavoro, mi informa riguardo l'interesse di valutare il funzionamento del motore della Moto Guzzi Stelvio durante il normale funzionamento su strada soprattutto se sottoposta a differenti condizioni di utilizzo, in quota, a livello del mare, con temperature elevate e, nel contempo, con temperature prossime allo zero. Nella mia testa risuona immediatamente un campanello di allarme che illumina, come una luce immaginaria, la traccia della Pan American Highway sulla cartina del mondo.

Avanzo la mia proposta: "Ho intenzione di affrontare un viaggio, con partenza dal Circolo Polare Artico in Alaska, sino alle terre più australi in Patagonia, nel sud dell'Argentina".

"Questo viaggio lo farai con una Guzzi Stelvio", mi risponde senza esitazioni il responsabile della sperimentazione motori di Pontedera. Quel giorno di febbraio 2010 coincise con il momento in cui il sogno ha iniziato la

metamorfosi verso la realtà: iniziammo una lunga serie di attività preparatorie sia di ordine burocratico, per evitare intoppi alle frontiere, sia di allestimento del mezzo tenendo conto che la moto avrebbe dovuto essere inviata in Alaska a fine luglio.

A tal fine portai la Stelvio NTX a Graz, in Austria, dove la mia azienda ha sede per installare due differenti strumenti: il primo, uno strumento Indicating con lo scopo di analizzare il segnale proveniente dalle candele strumentate, installate al posto delle originali, e un secondo strumento, ovvero un misuratore di consumo carburante on-line. Le candele strumentate rilevano la pressione prodotta dalla combustione all'interno della camera di scoppio: l'andamento di questa pressione, come essa si propaga, il suo valore massimo e la posizione del pistone rispetto al punto morto superiore (posizione del pistone più vicina alla testa del motore) sono indicazioni importantissime per gli ingegneri sperimentatori, perché è infatti

Bonneville

Non è solo uno spettacolare lago salato ma anche il contesto in cui sono stati registrati tanti record di velocità. Il record in moto è di 295,44 km/h.



In breve

La moto: Stelvio NTX

Il viaggiatore:

Gianni Reinaudo

Quando: 2010

Itinerario: Alaska - Argentina

Km percorsi: 24.000

Media giornaliera: 706 km

Giorni totali: 39

Giorni in moto: 34 (5 sono stati spesi fra Panama e Quito per la spedizione delle moto)

Strada più in quota: 3.480 metri (Ecuador)

Temperatura più alta: 48 °C (Messico)

Temperatura più bassa: -4° C (Patagonia)

Autonomia: 400 km (con serbatoio aggiuntivo Stucchi)

Peso totale alla partenza: 554 kg

Ruote sostituite: 1° cambio a Tucson (USA), 2° cambio a La Serena (Cile)

Tagliandi: 1° a Tucson (USA), 2° a La Serena (Cile)

Olio consumato: zero!

Litri di benzina consumati: 1.583

Multe: 2

Multa più costosa: 80 dollari

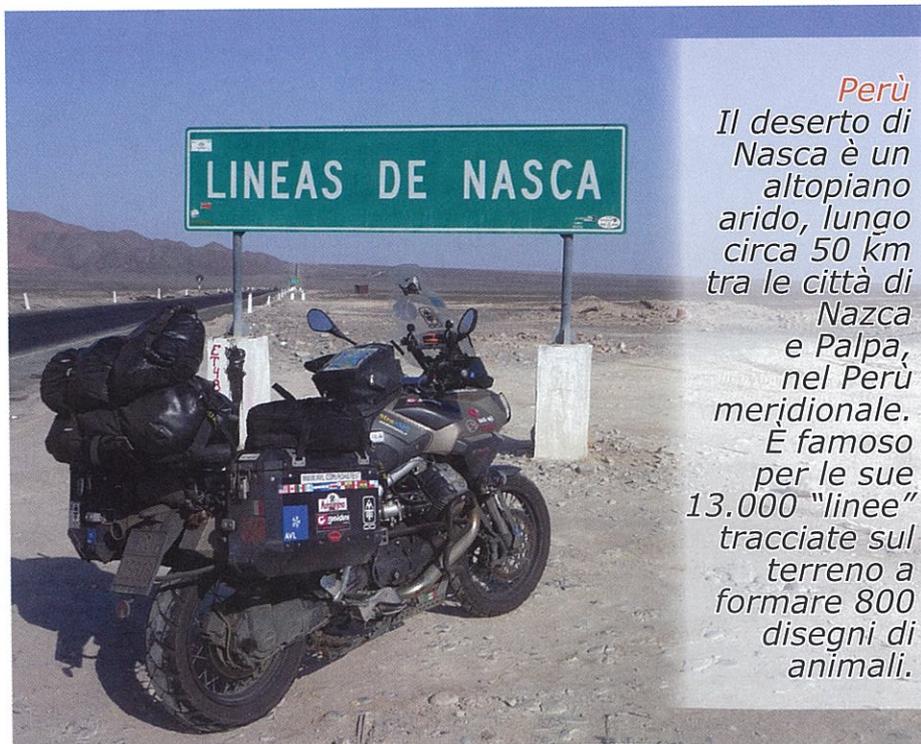
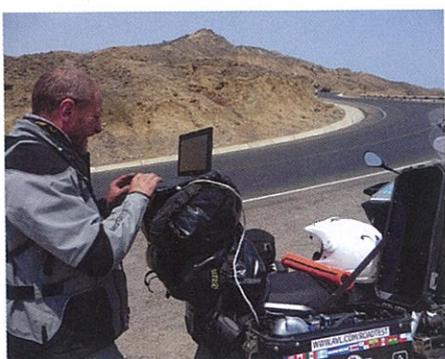
dalla pressione prodotta che il motore trae energia, è mediante la qualità con la quale viene prodotta che un motore potrà essere parco nei consumi ed ecologico inquinando il meno possibile. Tutto è pronto per la partenza e il calendario segna ormai il 1° di agosto.

Il GPS installato sulla moto segna 66° 33': siamo al Circolo Polare Artico in Alaska. Davanti a noi abbiamo 13 Stati, e sulla cartina posta sul serbatoio della Stelvio pare

una distanza impossibile. Una volta usciti dall'Alaska dovremo attraversare il Canada, USA, Messico, Guatemala, El Salvador, Honduras, Nicaragua, Costa Rica, Panama, Ecuador, Perù, Cile e infine Argentina. A bordo della Stelvio ci siamo io e mia moglie, attorno a noi nessuno. Non abbiamo e mai lo vorremo un veicolo di appoggio o un qualsivoglia supporto. Questo è il bello dell'avventura, lo stesso spirito che i tecnici del gruppo Piaggio condividono

con noi anche se a distanza. Attraversiamo agevolmente il Nord America approfittando delle quasi 24 ore di luce e delle strade veloci, ci catapultiamo in quella che da sempre consideriamo la parte più ostica del viaggio, il Centro America. Le strade, le frontiere e soprattutto la pericolosità di questi luoghi rallentano ma non interrompono la nostra marcia. Le strade si fanno difficili, riducono le medie giornaliere e la costante presenza di persone armate ci costringe a trovar "rifugio" prima che la notte abbia il sopravvento sul giorno. Oltrepassiamo l'Equatore e ci catapultiamo in Sud America dove i grandi spazi, i deserti e l'Oceano Pacifico regaleranno emozioni da togliere il fiato. La strada costiera del Perù, seppur disseminata di insidie, ruba gli sguardi e ci costringe a soste meditative frequenti. Il deserto cileno, il luogo più arido della terra, è un insieme di emozioni

Viaggiare da soli vuol dire gestire i problemi in solitudine



Perù
Il deserto di Nasca è un altopiano arido, lungo circa 50 km tra le città di Nazca e Palpa, nel Perù meridionale. È famoso per le sue 13.000 "linee" tracciate sul terreno a formare 800 disegni di animali.

miste alla più completa solitudine, siamo davvero soli, ma la costante sicurezza che la Stelvio sa donare infonde in noi un gran senso di ottimismo.

Arriviamo infine in Patagonia a inizio settembre dove, essendo nell'emisfero Sud, l'inverno regna ancora sovrano: le temperature sono sotto lo zero, il vento soffia a velocità superiori ai 100 km/h, ma la nostra mitica Stelvio ci è arrivata!

Ha superato indenne gli sterri dell'Alaska, le lunghe scorribande dei rettilinei infiniti degli USA, guadi, dossi, crateri, e nuovamente gli sterri ricolti di fango del Centro America, le temperature infernali del Messico, le strade a più di 3.400 metri sul livello del mare dell'Ecuador, la sabbia dei deserti del Perù e del Cile, la neve dei passi andini e infine il ghiaccio e il vento della Patagonia.

Mai un problema! Dopo 24.000 km compiuti in condizioni difficili, con un peso complessivo superiore ai 550 kg, la Guzzi Stelvio è arrivata in fondo al conti-

nente americano. Ha vinto una grande sfida, come le stesse persone del gruppo Piaggio hanno fatto! Per arrivare occorre essere bravi, e la Stelvio come tutte le persone che hanno lavorato su questo progetto lo è stata. Per partire occorre essere

coraggiosi, amare le sfide e credere nelle proprie capacità, ed è per questo che ringrazio il coraggio del gruppo Piaggio, dei tecnici e delle persone che hanno condiviso con me, con grande coraggio e spirito di avventura, questa meravigliosa storia".

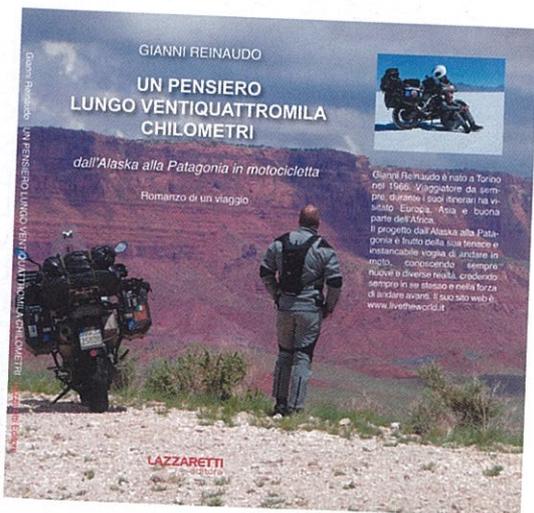


CILE

È uno dei luoghi della Terra che presumibilmente assomiglia di più alla superficie di Marte: è il deserto di Atacama, tra le Ande e la Cordigliera della Costa sul Pacifico.

Un pensiero lungo 24.000 km

Un viaggio in motocicletta, un solco tracciato lungo l'intero continente americano, attingendo ed elaborando ogni singolo istante per renderlo unico nel suo essere e fissarlo nell'infinito mondo che la mente umana ci dona. La vicinanza estrema con il proprio io, la separazione fra corpo e anima, descritte e materializzate grazie all'aiuto di quella che potrebbe essere descritta come un'impresa. Nella realtà dei fatti invece è semplicemente vita. L'immensa gioia



di raggiungere una meta, dopo aver percorso 24.000 km in motocicletta, guardare negli occhi la propria compagna ed emettere un'unica parola, un unico grande obiettivo: ripartiamo! Questo è lo spirito di chi viaggia. Questo è il filo conduttore del testo. Partire, non per arrivare, bensì per sognare, vedere e vivere.

Gianni Reinaudo, Un pensiero lungo ventiquattromila chilometri, Lazzaretti Editore, 18 euro

Noi balliamo da soli

Due persone, una moto: è sempre in questa configurazione che Gianni Reinaudo e sua moglie, dopo l'esperienza della Panamericana, hanno deciso di affrontare un'altra impresa: la Mongolia



Un viaggio tira l'altro e dopo l'esperienza un po' folle e galvanizzante della discesa dall'Alaska alla Patagonia, terminata con la frustrazione di non raggiungere la meta ultima per via di 40 centimetri di neve e 6 gradi sotto zero, Gian-

ni Reinaudo e la sua fedele compagna di viaggio hanno subito programmato un'altra impresa che da impossibile è diventata indimenticabile, sia per i paesaggi attraversati sia per la sua buona dose di rischi: la Mongolia. Oltre al fascino della Via della Seta e all'attrazione perversa per

la Siberia, è una destinazione che offre un vantaggio inestimabile per qualsiasi motoviaggiatore: si parte da casa e si ritorna a casa sempre su due ruote, senza aerei, senza traghetti, e per giunta con la possibilità di studiare due itinerari diversi per l'andata e il ritorno. Il viaggio di andata è passato attraverso Polonia, Bielorussia, Russia, Siberia, su piste impervie da condividere con camion malandati e – ammettiamolo – anche con una certa delinquenza: i nostri due viaggiatori, per esempio, hanno vissuto l'esperienza di scappare per centinaia di chilometri sfuggendo a malintenzionati che volevano buttarli fuori strada e sono riusciti a scamparla solo nascondendosi. L'ingresso in Mongolia è avvenuto da nord (la frontiera chiude alle 18), da dove partono solo piste e nulla più di 300 km di strade asfaltate, e questo spiega anche perché la tappa nell'infernale capitale Ulan Bator sia stata utile per il cambio gomme. Proprio gli pneumatici sono stati una delle poche spese del

Stelvio NTX

Il nome è un omaggio al Passo dello Stelvio, che è un po' come l'esame di maturità per ogni motociclista (come Capo Nord è la laurea). Rispetto alla precedente enduro della Moto Guzzi, ossia la Quota, la Stelvio accondiscende alla moda più stradale delle endurone di oggi. Però la NTX è la versione più ricca di accessori specialistici da off-road, con paracoppa, paramotore, paramani, protezione cilindri e valigie rigide, e anche la ruota posteriore ha misure

differenti (150/70-17" contro i 180/55-17 del più stradale model year 2008).

Dal 2011, anno di questo esemplare, la Stelvio ha un eccezionale serbatoio da 32 litri, ammortizzatore Öhlins, nuovi parabrezza e deflettori.



viaggio in uno Stato dove, non essendoci nulla, non c'è modo di usare il denaro, e le notti in tenda, con tutti i rischi che implicano, sono la

norma. E i giorni di digiuno pure. Il ritorno è stato reso più piacevole dal passaggio per i Monti Altai che i Russi con un po' di fantasia con-

In breve

La moto: Stelvio NTX (2011)

I viaggiatori: Gianni Reinaudo e la moglie Gisella

Itinerario: Italia/Mongolia a/r

Quando: 2011

Giorni di viaggio: 30

Chilometri percorsi: 20.000

Paesi attraversati: 9 (e 7 fusi orari)

siderano la loro Svizzera. Poi Kazakistan, Russia, Ucraina, Ungheria, Slovenia... e casa. Solo per programmare la prossima partenza.

Stelvio NTX 2011

Motore: bicilindrico a quattro tempi a V trasversale di 90° raffreddato ad aria e olio, con distribuzione ad aste e bilancieri e quattro valvole per cilindro

Cilindrata: 1.051,129 cm³

Alimentazione: iniezione elettronica

Trasmissione: primaria a ingranaggi, finale ad albero. Frizione monodisco con comando idraulico e cambio a sei marce

Telaio: doppio trave in tubi di acciaio con gruppo mo-

tore in funzione portante

Sospensioni: forcella a steli rovesciati completamente regolabile con escursione di 170 mm; monobraccio con leveraggio progressivo e monoammortizzatore regolabile nell'idraulica in estensione e nel precarico della molla

Freni: doppio disco anteriore di 320 mm Ø, disco posteriore di 282 mm Ø

Pneumatici: anteriore 110/80-19", posteriore 150/70-17"

Dimensioni: interasse 1.535 mm, altezza sella

820-840 mm

Peso in ordine di marcia: 272 kg

Capacità serbatoio: 32 litri

Prestazioni: 105 CV a 7250 giri/min, 113 Nm a 5800 giri/min

Prezzo: 14.350 euro

