

FAZER ITALIA

Magazine

Anno 3, Numero 3

Maggio 2005



Ciao Spadino!!

*Giunto ormai alla sesta edizione, il Memorial Spadino si ripropone ogni anno, da una parte di non far affievolire il ricordo di uno degli ultimi veri eroi, Pierluccio Tinazzi; dall'altro di ottenere più interesse verso la sicurezza delle strade per i due ruote.
Pierluccio Tinazzi, detto*

Spadino per il suo fisico gracile, era un dipendente della società del Traforo e, quando comprese che un terribile incendio era in atto, non esitò a prendere la sua motocicletta e buttarsi nel fumo per salvare vite. Non si sa esattamente quante andate e ritorni fece, portando anche due persone insieme

a lui in moto, si sa solamente che l'ultimo giro gli fu fatale: il fumo era ormai troppo denso e Pierluccio rimase dentro attendendo i soccorsi, soccorsi che arrivarono troppo tardi, quando ormai non c'era più nulla da fare per lui e per altre 38 persone, rimaste intrappolate...

Editoriale: Ciao Spadino!!



Fazeritalia partecipa per il terzo anno alla manifestazione, ritrovandosi a Romagnano Sesia, scaldando le gomme sulla Panoramica Zegna, ed unendosi al corteo in partenza da Morgex. Quest'anno, una perfetta gestione logistica dei tempi, ci ha finalmente permesso di arrivare puntuale a Morgex e partecipare attivamente al corteo!

Il ritrovo a Romagnano è il momento degli abbracci e delle pacche sulle spalle, lo Spadino è il primo appuntamento dell'anno ed è l'occasione per molti di noi di rivedersi dopo svariati mesi. Da una parte l'eccitazione per rimettersi in moto dopo i mesi freddi, dall'altra ritrovare amici che si erano visti lo scorso settembre, infine esserli non solo per andare allegramente in giro, ma con uno scopo più alto: il

ricordo di un piccolo grande uomo, vero eroe di questi tempi moderni. Il tempo è bello, pare che ogni anno, il sabato destinato al memorial, sia sempre soleggiato, un caso? O, forse, come dice il portavoce del Coordinamento Motociclisti durante la commemorazione, Pierlucio ci mette del suo da lassù? A noi piace pensare sia proprio così!

Il gruppo di Fazeritalia parte da Romagnano e segue le piacevoli e tortuose strade sopra Biella, il ritmo è turistico, ma daltronde le strade non sono in perfette condizioni e, soprattutto, non siamo insieme per gareggiare. Ci fermiamo per pranzo, e dopo aver sbocconcellato qualche panino (e "ciaccolato" insieme!), ripartiamo per la seconda parte del giro che ci porterà a Morgex. Qualche kilometro di autostrada e ci teletrasportiamo nel piazzale, punto di ritrovo di centinaia di motociclisti: ogni tipo, marca e modello è rappresentato; dalle sportive giapponesi, alle cromatissime chopper americane, dalle turistiche tedesche alle italiane di razza. Tutti insieme, senza

bandiere e senza divisioni.

In rumoroso corteo, raggiungiamo il piazzale del traforo. Quest'anno il vescovo di Aosta non è presente, le condizioni del Papa sono peggiorate (il Santo Padre morirà proprio quella sera), il relatore del Coordinamento Motociclisti ricorda Pierlucio, ma ricorda anche Simon Milward, segretario generale della FEMA

(Federation of European Motorcyclist Associations), che il 4 marzo scorso ha trovato la morte durante il suo periplo della terra in moto. Anche i francesi della FFMC (Fédération Française des Motards en Colère) sono presenti con circa 300 moto e ricordano la loro battaglia contro i fari accesi anche di giorno per le automobili.

Infine, il saluto a Pierlucio: centinaia e centinaia di caschi multicolore alzati al cielo. Un momento difficile da dimenticare.

Il gruppo di Fazeritalia si ricompone poco sotto il traforo, nel piazzale della funicolare; gli ultimi saluti, gli ultimi scherzi, le ultime pacche sulle spalle e ci si da appuntamento al prossimo evento: il Memorial Spadino è finito, ma la stagione Fazeritalia è appena cominciata!

Davide "Lontano"

Sommario:

Editoriale	2
Partire: M.ti Simbrunini...	3
Leggi e Dintorni	4
Accessori e Abbigliamento	5-6
Tecnica & Tuning	7
Sponsor	8
Policalli Scorreat!!	9
Fazerite	10

FazerSicilia Tour
2-3-4-5 Giugno
Dolomiti Tour
1-2-3 Luglio
FazerSorriso
23-24 Luglio
INTERNATIONAL
NÜRBURGRING
FAZERMEETING
28-29-30-31 Luglio

Yamaha-Fest
17-18-19 Giugno
Dolomiti RIDE
1-2-3 Luglio

YAMAHA
EVENTS
AND '05
RIDING





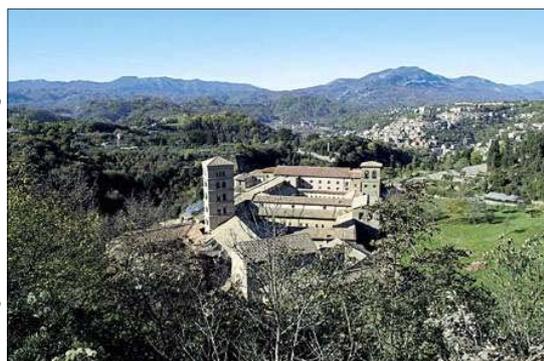
Partire...



Parco dei m.ti Simbrunini e m.ti Ernici

Il territorio del Parco fa parte del sistema appenninico e rappresenta una delle formazioni orograficamente rilevanti di quell'ambito. Comprende sette comuni: Trevi e Filettino lungo il tratto alto del bacino dell'Aniene, Vallepietra all'interno del bacino del Simbrivio, Jenne e Subiaco nel medio bacino dell'Aniene, Cervara di Roma e Camerata Nuova verso il versante abruzzese. Tutti con una consistenza demografica piuttosto scarsa.

La stradina è stretta e affascinante, con delle piccole gallerie, sem-



bra di essere in pista, non c'è un attimo di dritto è tutta una serie di curve con chicane, cambi di direzione consecutivi, tornanti e tutto intorno uno splendido paesaggio di monti.

Arrivati a Jenne l'itinerario prosegue a sinistra verso Vallepietra a quota 825 m slm per poi continuare verso il Monastero della SS. Trinità a quota 1328 m slm. E' sempre un susseguirsi di curve e tornanti insomma il misto quello vero, quello che ci piace a tutti quanti noi.

Qui purtroppo la strada finisce e quindi bisogna tornare indietro a Vallepietra dove è possibile fermarsi per un bel pranzetto al ristorante da Romano sito nel centro storico di questo caratteristico paesino.

Il nostro itinerario prosegue ora verso Arcinazzo.

Qui se guardate alla vostra destra vedrete un benzinaio fate il pieno. Tornate indietro e proseguite verso Guarcino per poi salire a Campo Catino a quota 1787 m slm. L'ascesa è davvero divertente sono 17.5 km anche qui di super curve.

Arrivati in vetta non resta altro che gustarsi il panorama e tornare a Roma scendendo giù seguire per Alatri ma dopo qualche km girate per Fiuggi percorrendo la SS 155 d.

La statale è veloce e porta dritta dritta all'autostrada A1. (Km 25-0).

Tratto da: <http://web.tiscali.it/bronco/html/itinerari.htm>

Partenza da Roma:

prendere la SS6 Casilina e a San Cesareo prendere a sinistra per Olevano Romano passando per Cave, Gennazzano, Olevano Romano (da qui si comincia a piegare sul serio) e quindi seguire per Subiaco 508 m slm.

Poco prima del centro abitato fare attenzione alla strada per Jenne praticamente bisogna fermarsi e voltare a destra per salire verso Jenne.



Leggi e dintorni...



Ausiliari? No alle multe sul marciapiede...

Anno 3 Numero 3
Maggio 2005

Gli ausiliari della sosta - ossia i dipendenti di società private che hanno ricevuto dai Comuni, in concessione, le aree di parcheggio a pagamento - non possono fare multe ai motorini, alle moto e agli scooter posteggiati sui marciapiedi "limitrofi" ai parcheggi in fascia blu. Lo sottolinea la Cassazione - dando ragione al ricorso di un motociclista fiorentino - sottolineando che i dipendenti delle società private, assunti per controllare la circolazione nelle aree urbane di sosta oraria, non hanno alcun potere di accertamento di violazioni, al codice della strada, effettuate sui marciapiedi. In particolare, la prima sezione civile della Suprema corte, ha dato ragione al ricorso presentato da Piero P. contro il Comune di Firenze rappresentato dal sindaco Leonardo Domenici. Il motociclista fiorentino multato dal personale della 'Società Firenze Parcheggi per aver parcheggiato la moto sul marciapiede di via Benedetto Varchi, si era rivolto al giudice di pace sostenendo "che l'infrazione contestata non poteva essere accertata dai dipendenti della succitata società". Il Comune di Firenze sosteneva la piena legittimità della

multa. Il giudice di pace confermò la sanzione affermando che gli ausiliari della sosta potevano fare le multe ai motorini in sosta sui marciapiedi limitrofi ai parcheggi a pagamento. La Cassazione, però, non ha assolutamente condiviso questo punto di vista e ha spiegato che gli ausiliari della sosta non possono fare le multe ai motorini sul marciapiede, a meno che il marciapiede non sia compreso tra le fasce blu o sia una zona di transito per i veicoli in sosta a pagamento. Ma questi sono casi eccezionali perché il marciapiede - ricorda la Cassazione con la sentenza 7336 - "è quella parte della strada esterna alla carreggiata, rialzata e destinata ai pedoni". In proposito i supremi giudici affermano che "la violazione del divieto di sosta sul marciapiede può essere accertata dal personale in esame, esclusivamente nel caso in cui sussista la deroga al divieto di sosta sul marciapiede o il marciapiede sia eventualmente compreso nell'area oggetto della concessione, oppure, eccezionalmente, se vi possano accedere i veicoli". Se tutte queste condizioni non si verificano - aggiunge Piazza Cavour - "il marciapiede non deve essere considerata una zona destinata alla sosta ed alla circolazione, con la conseguenza che, anche se limitrofo all'area oggetto della concessione, non può costituire

una superficie utilizzabile per compiere le manovre indispensabili a garantire la fruizione del parcheggio". Pertanto - conclude la Suprema corte - solo i vigili urbani possono fare le multe ai ciclomotori posteggiati sui marciapiedi mentre i dipendenti delle società private di parcheggio non hanno le carte in regola per fare questo tipo di controvvenzioni. Con riferimento ai dipendenti di queste società gli 'Ermellini spiegano che che il loro "potere" deve "ritenersi limitato all'accertamento delle sole violazioni in materia di sosta che interessano l'area oggetto della concessione".

"La ratio dell'attribuzione di questi poteri - prosegue ancora la sentenza 7336 - è individuata nell'esigenza di garantire la piena funzionalità del parcheggio, ma le norme che conferiscono poteri a soggetti "estranei all'apparato della pubblica amministrazione" devono ritenersi di "stretta interpretazione". Alla stregua di questo orientamento la Cassazione ha annullato con rinvio, a un nuovo giudice di pace di Firenze, la multa inflitta a Piero P. Adesso il giudice di pace di Firenze dovrà attenersi alle indicazioni di piazza Cavour e stracciare la multa se il marciapiede di via Varchi era riservato solo ai pedoni e non alle macchine.

**Articolo tratto da:
Repubblica.it del 12-4-2005**



WHEN INFLATED



EN 1621-2 2003

B



2

Accessori e Abbigliamento

Anno 3, Numero 3

Maggio 2005

Il Motoairbag: ingegno italiano

E' il 30 maggio 1997 quando i quotidiani italiani titolano con divertita curiosità l'arrivo sul mercato di quello che potrebbe rappresentare il dispositivo di sicurezza "finale" per gli utenti delle due ruote: l'airbag per la moto... più facilmente... il motoairbag!

Mutuata l'idea dall'applicazione in campo automobilistico e attraverso lo sviluppo di una tecnologia propria che al principio di funzionamento base affiancasse l'adattabilità del prodotto al concetto di "moto", i reparti di Ricerca&Sviluppo di diverse società si sono attivati e ad oggi esistono al mondo 3 tipi di sistema airbag:

- uno giapponese, derivato dalla tecnologia navale (un ago che fora una camera di gas), il cui grosso difetto è di avere un tempo di attivazione enorme (dai 500 agli 800 millesimi di secondo, praticamente si fa in tempo a percorrere 12 metri prima che l'airbag sia gonfio);
- uno elettronico, bello ma costosissimo (1200-1300e) e bisognoso di attenta manutenzione (componenti, batterie...).
- uno meccanico: ad oggi il solo vero motoairbag omologato CE, prodotto, con orgoglio, in Italia. Il sistema funziona attraverso una bomboletta a gas freddo senza scoppio e si attiva in 80-85 millesimi di secondo (a occhio nudo non si riesce a vederlo), il prezzo è accessibile (340e) considerato il "valore" dell'oggetto e, cosa molto importante, è ricaricabile: la bomboletta di ricambio costa 20e. Il motoairbag italiano è prodotto dalla DPI Safety ed è la possibile risposta ai risultati poco incorag-

gianti delle analisi svolte sulla natura e gli effetti degli incidenti stradali occorsi ai motociclisti europei.

Le moto rappresentano tra il 10 e il 20 % di tutti i veicoli circolanti in Europa, ma dalle analisi delle statistiche sugli incidenti stradali risulta che a parità di Km percorsi il motociclista ha probabilità di incorrere in un incidente mortale 10-15 volte superiore rispetto ad un automobilista. Le principali cause di morte o di traumi irreversibili rimangono le lesioni alla colonna vertebrale, soprattutto ora che i traumi alla testa sono diminuiti grazie ad un sempre più crescente utilizzo del casco (finalmente!). Le lesioni alla colonna vertebrale, nella quasi totalità dei casi esaminati, non avvengono durante l'impatto della moto, ma successivamente. Infatti dopo l'urto il motociclista viene disarcionato dal mezzo e prosegue la propria

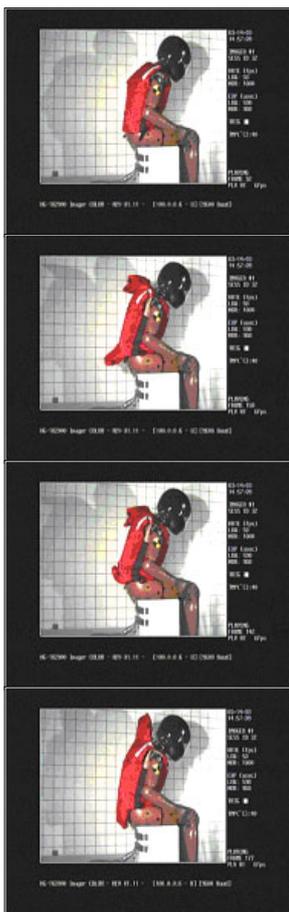
corsa colpendo gli ostacoli tipici della strada, come cordoli, colonnine del guard-rail, pali, alberi, altri autoveicoli... Nel 1993 la DPI Safety ha iniziato a condurre degli studi sulla sicurezza stradale del motociclista allo scopo di realizzare un sistema di protezione ergonomicamente corretto, capace non solo di attenuare la flessione della colonna, ma anche in grado di assorbire una interessante quantità di energia provocata dall'urto.

Gli studi si sono basati sul fatto che il motociclista durante la fase dell'incidente si trova a dover assorbire con il proprio corpo l'ener-

gia dell'impatto: maggiore è l'energia trasferita al corpo maggiore sarà la severità dei traumi. Per poter ottenere un valido sistema di protezione è necessario riuscire ad esaurire l'energia cinetica non sul corpo, ma su un elemento diverso, ovvero una protezione. Fino ad ora tutti i sistemi di sicurezza realizzati hanno dimostrato di avere buone qualità nella protezione da abrasione, ma scarso fattore di assorbimento dell'energia cinetica. Alcuni sistemi di protezione per la colonna vertebrale possono distribuire i carichi di impatto su superfici più ampie, diminuendo la pressione che agisce sul punto di impatto e i picchi di carico, ma non sono in grado di assorbire in modo significativo l'energia. Al contrario gli studi realizzati dal Politecnico di Milano, dall'equipe di specialisti su incarico della DPI Safety, hanno portato alla definizione e alla realizzazione del sistema pneumatico comunemente chiamato MOTO-AIRBAG che è in grado di dissipare l'energia d'impatto. Infatti, durante l'urto, il motoairbag impiega l'energia generata nella compressione e deformazione del cuscino pneumatico, esaurendola quasi completamente.

Risulta chiaro che l'attuale sistema pneumatico rappresenta l'inizio di una nuovissima concezione di sicurezza in campo motociclistico. E i numerosi crash tests, eseguiti dal Dipartimento di Ingegneria Aerospaziale del Politecnico di Milano, (Diretti dal Prof. V. Giavotto) hanno confermato i risultati attesi.

Per prima fase di verifica è stato usato il sistema di multi-corpo VEDYAC già in precedenza utilizzato per le simulazioni di incidenti stradali e aeronautici, grazie al quale si sono potuti simulare alcune tipologie di impatti. Il modello ha un efficiente algoritmo che è in grado di elaborare le forze d'impatto in base all'area di contatto. Una volta individuati i





Accessori e Abbigliamento

Anno 3, Numero 3

Maggio 2005

Il Motoairbag: ingegno italiano

corretti valori e verificata la reale protezione del motoairbag, sono stati effettuati i crash tests con l'utilizzo di HYBRID III, il manichino antropometrico attualmente più evoluto. Da una altezza variabile tra 1 m e 1,40 viene fatto cadere verticalmente il manichino sopra un elemento a spigolo vivo alto 150 mm, effettuando differenti impatti nella zona lombare e toracica della colonna. Le altezze utilizzate sono state giudicate sufficienti per generare carichi significativi alla colonna del manichino.

I risultati medi sono stati: riduzione del 40 % nei valori di taglio, riduzione del momento flettente pari a oltre il 15 %, accelerazione della testa mantenuta al di sotto di valori significativi. Inoltre sono stati realizzati test per la messa a punto e l'ottimizzazione delle caratteristiche dei materiali, la pressione del gas all'interno dei tubolari... Il gonfiaggio del motoairbag è stato progettato in modo che l'attivazione non provochi traumi di nessun genere, come invece può accadere negli airbag di tipo automobilistico. Infatti l'utilizzo di bombole ad alta pressione di CO2 garantisce l'immediato gonfiaggio del motoairbag, ed elimina totalmente l'effetto esplosione i cui effetti collaterali sarebbero dannosi per la colonna vertebrale. Inoltre il dispositivo di innesco del sistema di gonfiaggio è stato ripetutamente modificato per ovviare ai problemi di blocco sonico dell'anidride carbonica in uscita dalla bomboletta ed ora ha raggiunto un tempo di gonfiaggio pari a 0,3 decimi di secondo, tempo giudicato più che sufficiente affinché il motociclista arrivi, nella maggior

parte delle cadute, all'impatto con il motoairbag completamente gonfio. L'attivazione del motoairbag avviene durante il distacco del motociclista dalla moto. Un particolare sistema a filo collega il dispositivo di attivazione alla moto. Durante la prima fase del processo di caduta, quando il pilota si sta per separare dalla moto, il sistema a filo, dopo aver innescato il meccanismo necessario per il gonfiaggio del motoairbag, tendendosi raggiunge il carico di rottura e si rompe liberando il motociclista dal mezzo. La scelta del carico di rottura è fatta valutando la forza necessaria all'attivatore per praticare il foro sulla bomboletta di CO2. Il filo è tenuto in semitensione da un rocchetto autoavvolgente (safety strip) al cui capo è collegato un moschettone che va agganciato alla moto. Per evitare che il motoairbag si attivi quando si scende dalla moto con il moschettone ancora agganciato Safety strip, il sistema di leveraggio necessario all'attivazione, è stato studiato con una particolare geometria che impedisce l'attivazione, esercitando una forza di richiamo sufficiente per avvertire che si è ancora vincolati. In questo modo rimane difficile attivare il motoairbag quando non serve. La certificazione per il libero commercio in Europa secondo i sistemi di protezione individuale, è stata sviluppata da Ricotest, un laboratorio certificato dalla Comunità Europea e specializzato in sistemi protettivi per la sicurezza sul lavoro, sulle strade, per le attività sportive che, dopo aver analizzato i test effettuati dal Politecnico, i materiali utilizzati e le certificazioni delle aziende coinvolte nella realizzazione del prodotto, ha riunito una commissione ad hoc e ne ha certificato le caratteristiche protettive e costrut-

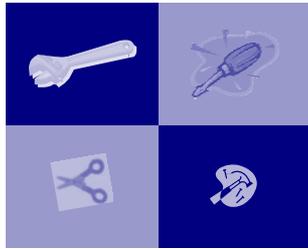
tive a formula piena. Attualmente c'è allo studio un nuovo progetto che prevede l'estensione della protezione anche ad altre parti vitali del corpo.

La parte funzionale del motoairbag della D.P.I. Safety è inserita in capi di abbigliamento realizzati con tessuti tecnici (Goretex, Cordura...) con alta resistenza all'abrasione tipici della vestizione per moto, e può essere estratto per il lavaggio e la cura del solo capo. Dunque molteplici sono gli sforzi per rendere l'utilizzo del nuovo dispositivo il meno invasivo possibile per il motociclista ed è in cantiere la realizzazione di un motoairbag da inserire anche in giacche di pelle così da poter sostituire l'intero "guardaroba" tecnico con capi più protettivi e dalla sicurezza attiva elevata. Il mercato italiano non parla di un'accoglienza calorosa del dispositivo ed è ipotizzabile quanto le ragioni di questa timida diffusione non siano da ricercarsi nel prezzo dell'oggetto quanto nella malcelata disabitudine di molti degli utenti delle due ruote italiani ad assumere atteggiamenti sani e maturi di fronte a temi di così vitale importanza. Seccati dalla scomodità o semplicemente guidati dalla più recente moda, il semplice ed indispensabile casco ha impiegato anni per essere, infine, assunto dai motociclisti come conditio sine qua non per mettersi in sella... immaginiamo che il motoairbag dovrà conoscere una trafila altrettanto lunga prima di arrivare ad un'ampia diffusione e, al caso, non guasterebbe una politica di promozione da parte delle case costruttrici di moto, magari con l'inserimento sui propri modelli di accessori di serie o optional che ne permettano l'uso "naturale" (ancoraggi, bombolette di ricambio, vani portaoggetti dedicati...).

Maggiori info e dettagli su www.motoairbag.com

FEDERICO





Forcella R6 su FZ6 ora è realtà...



Premetto, per chi non lo sapesse, di essere un grande patito di Tuning. Ad essere sincero questa modifica non non e' partorita dalla mia mente, bensì è frutto della casualità;



Un giorno, se non ricordo male intorno ai primi di febbraio, in questo Forum il nostro Amatissimo Bodo posta le foto di una fz6 fazer con dietro il mono della r6; E' vero che io avevo già montato il mono Ohlins, ma e' pur vero che i miei occhi uscirono dalle orbite ! Così in un M.p. chiesi a Bodo il Link dove aveva preso queste foto; Recuperato il Link (Americano) mi



ritrovo in un forum articolato a dovere, con una sezione apposita per le nostre amate Ine. E' lì che trovo la fonte per questa modifica. Un' utente (come lo siamo tutti Noi di circa 40 anniper la serie il Tuning non ha Età) aveva effettuato e quindi postato la modifica che di qui a poco vi esplicherò.

E' grazie a lui, Mike, che prendo coscienza e visione della possibilità che questa modifica era fattibile ad un prezzo tutto sommato contenuto.

Come potete vedere dalle foto si tratta dell' installazione di vari componenti che ovviamente non sono necessari ai fini della modifica qui esposta. Ma passiamo ai componenti specifici di questo articolo.

Componenti richiesti per il MONTAGGIO:

- 1) Due steli della R6 2003/04
- 2) Asse ruota R6 2003/04 con relativo Dado
- 3) Rondelle da mettere ai piedi della forcella. Io me le sono fatte fare da Mike (l' utente Americano) che me le ha spedite ad un prezzo di 25 Euro (spese spedizioni comprese); Ovviamente sono reperibili anche in altro modo.
- 4) Pinze Originali Yamaha (Vanno bene quelle della R6 fino al 2004; ma anche quelle della R1 fino al 2003; così come quelle della FZS1000. Insomma sono sempre le stesse; ciò che cambia e' solo la colorazione del Dado.)
- 5) Rondelle avente funzione di spessore (due per ogni Pinza)

Reperibilità Componenti:

Su www.ebay.com troverete sia gli steli forcella (spesso anche insieme alle piastre che cmq non vi servono), sia le Pinze con Dado Blu oppure Oro; Tengo a sottolineare che nell' acquistare gli steli vi conviene accertarvi che sia compreso anche l' asse ruota (Questo componente come ricambio originale costa 40Euro)

Costi: Io sono riuscito a beccare gli steli forcella (ahime' per inesperienza senza asse ruota) ad un prezzo di 262 Euro;

Le pinze a 100 Euro;

Essendo una vendita all' asta, come ben sapete, i prezzi possono oscillare tra un minimo ed un massimo;

tenete presente che i prezzi da me citati rappresentano il limite mas-



simo, con un po' di attenzione e furbizia riuscirete sicuramente a spuntare prezzi migliori.

Ai componenti NECESSARI per lo Step di modifica (prima elencati) potrete aggiungere, volendo, i seguenti **componenti OPZIONALI:**

Per La forcella :

- 1) Set di Molle+Olio Ohlins o Wp (SET che ho installato)
- 2) Pompanti Ohlins

Per l' impianto Frenante :

- 1) Tubi in treccia Metallica come vedete in foto.

- 2) Dischi Braking Wave (o altri)

- 3) Pompa Radiale Discacciati

Per il momento mi fermo qui con le indicazioni. Per qualsiasi altra infonon avete che da chiedere.

Vincenzo Vicinanza (Vinvic)





Gli Amici di FazerItalia

Anno 3, Numero 3

Maggio 2005

Linea moto Cruciani
Concessionaria ufficiale
YAMAHA

CRUCIANI YAMAHA
Touching Your Heart

www.cruciani-yamaha.it

Roma
Via Tiburtina, 85 - tel. 06 4450302
P.le della Marina, 14/16 - tel. 06 3216996
Via dei Prati Fiscali, 339 - tel. 06 88643591
Via Dei Colli Portuensi, 547 - tel. 06 65790032
Via Tiburtina, 634 - tel. 06 90400382 (service)
Via Nemorense, 33/a - tel. 06 85358939 (service)
Via Cardinal De Luca - tel. 06 32651075 (service)
C.ne Gianicolense, 204 - tel. 06 53273486 (service)
Formello (Roma)
Via degli Olmetti, 8/a (z.i.) - tel. 06 90400382 (Show R. & service)

MOTO ACTION IMOLA

Telefono: 0542 - 642.330 / 0542 - 643.129
Fax: 0542 - 645.363
e-mail: info@motoactionimola.it
indirizzo: Via Cardinal Lambertini, 1 - 40026 Imola (BO)

Supermotard
www.supermotard.com
E - C O M M E R C E

Supermotard effettua le proprie spedizioni con Mail Boxes Etc., la più grande rete mondiale di negozi che operano nel campo dei servizi postali di recapito espresso. Le consegne verranno effettuate sul territorio Italiano indicativamente nell'arco di 24-48 ore, necessarie invece 72 ore per le isole (Sicilia, Sardegna), e la Calabria. Mail Boxes Etc. garantisce oltre all'efficienza ed ai tempi di consegna, anche una perfetta gestione del trasporto dei beni, al fine di destinare le merci intatte.

Ovunque sarai noi arriveremo,
sempre.

Evola MOTORI

90135 Palermo (PA) - Viale Leonardo Da Vinci, 556
☎ 091.6743011
90144 Palermo (PA) - Via del Quarnaro
☎ 091.228898



Una vita contromano...

Salve a tutti... quello che vedete finire in quelle fauci orrendamente spalancate, sono io, un maturo salmone in cerca della compagna della vita, o meglio dell'uovo della vita... si perché di... (ehm... avete capito no?) qui non se ne parla proprio. Noi salmoni abbiamo un modo tutto nostro per riprodurci... tutto nostro nel senso che non lo vuole nessuno dato che, quando fu creato il mondo, quei bastardi dei mammiferi, con la loro lobby, convinsero il Grande Geometra a dar loro la possibilità di riprodursi in modo "creativo". Ma non voglio che voi pensiate che io sia un pessimista di natura, per cui facciamo un passo indietro...

Sono nato circa sei anni fa nel medesimo posto nel quale sto per essere divorato... si perché noi salmoni straparliamo, ci vantiamo di girare il mondo, ma siamo di un abitudinario che rasenta lo schifo. I ricercatori spiegano il fenomeno con il nostro codice genetico, la navigazione astronomica, correnti elettromagnetiche, ed un olfatto fortemente sviluppato, manco avessimo i superpoteri... date retta a me è solo abitudine, come voi bipedi che andate nello stesso ufficio per una vita e quando finalmente riuscite ad andare in pensione, la cosa che vi riesce meglio è tornare TUTTI I SANTI GIORNI a trovare i vecchi colleghi di lavoro... patetico. Dunque, alla nascita non ho conosciuto i miei genitori... non dico questo per commuovervi, anche se pare che la notizia faccia schizzare l'audience, ma perché tutti i salmoni schiattano letteralmente prima di veder nascere i propri figli. Questo li preserva da esaurimenti nervosi (tipo dare il nome ad un milione e mezzo di ragazzini), eventuali dispiaceri (che so un figlio poco di buono che commercia clandestinamente plancton rubato), oppure da noiose ed infinite discussioni su eredità contese. Quindi tutti orfani e pedalare...

Dopo due anni di vita relativamente tranquilla, passata a sfuggire agli assalti di predatori affamati di carne giovane (tipo per certi versi la vostra infanzia), cominciamo il primo viaggio della nostra vita che ci condurrà al mare!!! E' come se un'immensa scolaresca si recasse in gita senza professori o adulti a controllarli... in

ché dopo quattro anni in mare passati a fare la fame e senza una salmonea che ti degni di uno sguardo (del tipo "tanto lo sai che non te la darò mai... fattene una ragione"), abbandonati agli odiosi cetacei e presa ormai la strada di casa, ci ritroviamo a combattere con le simpatiche assassine... odio combattere è un termine forte,



diciamo fuggiamo con disonore. L'unica consolazione è che non siamo in competizione con loro per il cibo... SIAMO NOI IL CIBOOOOOOOOOO!!!!!!!!!!!!!! Quindi al diavolo le partenze intelligenti, i rientri scaglionati e via di corsa verso le acque dolci della nostra infanzia... Ora c'è da dire una cosa... noi pesci non siamo particolarmente intelligenti (la storia del fosforo e del cervello è una bufala) né furbi (altrimenti noi ci riprodurremmo nel vostro modo e voi nel nostro), figuratevi quindi se potevamo pensare che il ritorno a casa sarebbe stato controcorrente (voi una cosa del genere la fate per tenervi in forma, si chiama tapis roulant se non sbaglio, a noi invece fa letteralmente schiattare le coronarie)... ed è qui che comincia il vero mazzo, quello che ci fa saltare i nervi; come per voi il controesodo dalle vacanze... code interminabili senza un vero perché o meglio per una sega!!!

Man mano che ci si avvicina a casa il traffico diminuisce e ci si sente più sollevati. Ma è una pia illusione perché quelli davanti non sono arrivati a destinazione, sono stati semplicemente sbranati; i tunnel oscuri che ci si parano davanti non sono gallerie poco illuminate ma le fauci dei nostri (Segue pagina 10)

poche parole un casino della Madonna, cantando a squarciagola: "Tutti ar mareeeee Tutti ar mareeeee a mostra' le squame chiareeee..." e via dicendo... Giunti al mare ci accorgiamo di quanto siamo stati provinciali fino a quel momento... lì è tutta un'altra cosa... spazio a non finire e un mucchio di opportunità. Ci sono solo un paio di problemini: in primo luogo siamo in competizione alimentare niente di meno che con le BALENE (certo dovevamo stargli parecchio sulle palle al Grande Geometra); è come se voi bipedi cercaste di mangiare con un cucchiaino da caffè nello stesso piatto del vostro vicino di tavola, che ingurgita cibo usando una pala meccanica. Secondo problema... le orche; si per-

Sito web, Mailing List, Chat, Forum e Tessera

Clicca su:



FAZERITE

L'estate sta arrivando!!

Maggio 2005

Anno 3,
Numero 3

"Scrivere di "fazerite" quando il 99% dei lettori è iscritta al forum, e conseguentemente può leggere anche la sezione "Scazzi e polemiche", può sembrare strano. Forse potrebbe essere utile ricordare il significato del termine "fazerite" nel suo senso:

dallo "Zingarelli" XII edizione alla voce "-ite" risultano vari significati, tra cui "nella terminologia medica, indica uno stato di infiammazione di un tessuto o di un organo" ed anche "in parole composte scientifiche o tecniche..." quindi tecnicamente Fazerite potremmo definirla una malattia, derivata dalla Fazer, che infiamma tessuti od organi, scientificamente e tecnicamente parlando, ovviamente. Orbene l'inverno è stato lungo, e pure questa primavera sembra tardare nell'arrivare.

Dato come base quanto sopra la relazione Inverno/organo, sembrerebbe ricollegarsi per i più ad una ampia sfera di rottura con i propri genitali (me medesimo ne sono un lampante esempio) per la mancanza di utilizzazione di veicolo a due ruote dal nome Fa-



zer.

Le conseguenze son ben note a tutti... io che sclero in casa per comprarmi il millone: "ma tanto che te lo compri a fare.... piove!", gufa la Bipede ben sapendo che anche col sole il millone non saprei domarlo.

Insomma l'inverno è lungo e rigido e mi roteano gli ammenicoli. La piccola è in box, scendo a coccolarla, ma non basta!

Ora dato per vero che normalmente col sole si usa la moto non rimane altro che sperare che nell'approssimarsi della bella stagione il termine medico "...infiammazione di un tessuto o di un organo..." si possa sempli-

cemente ricondurre ad uno smodato uso della sella, ad un consumo "tecnico" delle gomme ed ad una ritrovato "mazzate oh...me son consumato le chiappe oggi... quanti Km dobbiamo fare domani?" Perché i Km da fare con i Fazeristi son tanti, tra pieghe, tavolate, risate, litigi e pacche sulle spalle, prese per i fondelli e discorsi seri ... io comincio a gonfiare le gomme

(altro l'è bello che già gonfio direbbero i toscani), tendere la catena al punto giusto, sincronizzare i carburatori, fare il pieno... e mi metto alla finestra in attesa del sole, e se il sole non esce, che mi frega...io esco lo stesso e cerco i fazeristi...che gente

Questa è Fazerite... persone che s'incontrano non solo per andare in moto, soprattutto per conoscersi... nel bene o nel male, come un matrimonio... si può cambiare chiesa ma....

come dicono a Indyapolis....
Gentlemen start your engines
l'estate stà arrivando!

Matteo (MOTORANA)

Segue... Politicalli scorrett!! "Una vita contromano..."

assassini!!!

Sarà per il casino che facciamo al ritorno, ma ogni predatore provvisto di cervello e denti, si mette comodamente seduto sulla riva del fiume ed aspetta il nostro passaggio... all'inizio li guardiamo inorgoglititi pensando che siano fans venuti ad assistere alla nostra impresa, poi invece ci facciamo un'idea più precisa della situazione e ci caghiamo letteralmente sotto (in questi casi meglio non stare in coda al gruppo)...

I pochi di noi che arrivano a casa aspettano che le femmine depongano le preziosissime uova e si fanno una cosina da soli per fecondarle, e sfiniti da questo ultimo sforzo, muoiono. Tutto lì. Il massimo della sfiga è arri-

vare alla meta senza nemmeno una femmina a disposizione; in questo caso le capocciate contro pietre si sprecano davvero... vi lascio immaginare il seguito...

Tutto questo però non mi riguarda in quanto come stavo dicendo all'inizio sto per finire, a pochi metri dalla meta, nelle fauci dell'orso Yoghi, a meno che San Francesco non ci metta una pezza...

In conclusione, cosa c'è secondo voi di più politicamente scorretto che farsi un mazzo tanto per tutta la vita, superare mille pericoli per perpetuare la propria specie, per poi finire la propria esistenza, spesso a bocca asciutta, nelle fauci di un grazioso plantigrado obeso o appeso all'amo di

qualche bipede un po' più evoluto? Mentre voi ci pensate io vado incontro alla mia sorte senno questo qui è pure capace di incazzarsi!!! La foto che mi ritrae è stata scattata da un naturalista sadico, che probabilmente ha venduto il servizio al National Geographic, intascando una barca di soldi, mentre io venivo lentamente digerito.

**Ziotoposky
(Alessandro Guadagni)**