

FAZER ITALIA

Magazine

Anno 3, Numero 4

Settembre 2005

...MareMoto...



a pagina 3 la Corsica...



Magazine

Anno 3, Numero 4
Settembre 2005

Editoriale: Il "mal di rientro" per il motociclista non è poi un dramma...

Eccoci qua. Rientrati anche noi della redazione dalla meritata ferie estive, senza perdere tanto tempo ci presentiamo con un nuovo, ricco, numero della nostra rivista che vi anticipa e vi ricorda, intanto, il prossimo tanto atteso raduno della nostra "amata" (o meglio delle nostre amate visto le ormai numerose versioni e cilindrate!!); non mi sono ancora dimenticato i bei posti visitati lo scorso anno i simpatici amici incontrati, il casino fatto per le strade di Ancona, il bellissimo sole settembrino !! Sarà possibile fare meglio a Norcia ?! Venite che vediamo... Vi aspettiamo numerosi, mi raccomando. Soprattutto per gli indecisi, per chi non ha mai partecipato a questo raduno o a nessun raduno, per i nuovi arrivati, il nostro consiglio è quello di venire comunque a vedere cos'è un raduno, senza impegno, senza obblighi, senza dover per forza essere esperti o sfegatati: venite a conoscere da vicino cosa significa "essere appassionati della moto", venite a conoscere le persone più che le loro moto, a scambiare esperienze e se volete, raccontateci la vostra, an-

che se semplice e "normale" è sempre una esperienza che può servire a qualcuno. Non abbiate timore di unirvi al gruppo, fosse anche solo un giorno ... poi, vi assicuro, tornerete il prossimo anno e nel frattempo, troverete più bello consultare il nostro sito internet, il nostro forum: vi sentirete più protagonisti. In ogni caso sarà un modo come un altro per "scantonare" la ormai famosa difficoltà del rientro che da un po' di anni rappresenta un momento di "crisi" che il "moderno cittadino occidentale" non riesce ad affrontare sempre in modo positivo: tornare ai soliti ritmi, al proprio lavoro, nella propria città con le proprie abitudini. Si è tentati sempre di più a restare là dove abbiamo passato le vacanze, spesso in posti in effetti bellissimi, paradisiaci, con sole tutto l'anno, che confrontati ai nostri, o alla nostra pioggerellina autunnale, magari (o certamente!) non hanno fascino paragonabile. Ma sa da fare. Ma "noi" siamo fortunati. Abbiamo un motivo in più per tornare: la nostra passione. Un vero e autentico amore per la moto, Fazer nel nostro

caso, che nel mese di settembre ci può aiutare ad alleviare un po' la tristezza e a fare in modo che il rientro lavorativo rappresenti in qualche modo l'inizio di un nuovo anno che ognuno di noi deve interpretare come l'inizio di nuove possibili opportunità o come il desiderio di cambiamenti o come la sfida a raggiungere nuovi obiettivi. Questo è l'augurio che noi della redazione facciamo a tutti voi. Coltivate le passioni, alimentate le attività che vi fanno battere il cuore, siate trascinatori e costruttivi e continuate a fare in modo che la nostra "bellissima passione" ci aiuti ad essere sempre ottimisti e positivi per fare in modo di arrivare sempre a raggiungere traguardi nuovi, grandi e piccoli.....siete stati in grado i trasmettere la vostra passione alla vostra "zavorrina" ?! Lei è felice di venire al raduno con voi ? Si lamenta della scomodità del nostro super-mezzo ? La sua roba è sempre troppa rispetto alle nostre borse morbide o bauletti ?! Vi sembrano obiettivi troppo ambiziosi per questa nuova stagione autunno-inverno ? In bocca al lupo !!

Max Favoti

Sommario:

Editoriale	2
Partire:	3-4
Leggi e Dintorni	5
Motomondiale Story	6-7
Policali Scorrect!!	8
Sponsor	9
Fazerite!!	10



IV Raduno Nazionale
FazerItalia
16-17-18
Settembre 2005
Norcia (PG)



Partire...

La Corsica in sella alla Fazer



Il ponte del 2 giugno, la Corsica e i fantastici orari dei traghetti invitano ad una breve vacanza in sella ai nostri destrieri. Come resistere ?!

Ovviamente in quei giorni si muoverà tutto il mondo ... ma che problema c'è quando sei libero come il vento ed in compagnia della mitica Fazer e della tua zavorrina ?! Lanciamo l'annuncio agli amici della www.fazeritalia.it

Contro il mio intendimento ci è toccato prenotare il traghetto in quanto non ci garantivano il posto. In effetti a giudicare dall'autostrada della sera del 1 giugno, la gente in partenza è veramente molta e la gente in nave altrettanta. La corsa al posto per dormire (ovviamente per terra) è da "comiche" ma riusciamo comunque a trovare un buon giaciglio. (Per i neofiti, primo consiglio !!) Ah, ricordate che si gela sui traghetti di notte, quindi copritevi !! (Per i neofiti, secondo consiglio !!). Le ore passano veloci e i motociclisti della nave (si perché l'essere umano più diffuso sulla Corsica Ferries è quello "impellato e cascato") si risvegliano che siamo già a Bastia e si lanciano nel garage a controllare i loro "motori" spesso ancora prima di aver salutato degnamente la "zavorrina" che normalmente si ingelosisce (per i neofiti, terzo consiglio !!).

Le operazioni nel garage sono veramente simpatiche, slegare le moto dai lacci che le hanno assicurate alle pareti della nave, sistemazione dei bagagli (zaini, borse morbide, rigide, tende, borsoni, etc), vestizione e sbarco in terra francese. Già tutto questo sembra un'impresa. Attenzione a quando scendete, se vi capita di far colazione, preparatevi ai prez-

zi francesi del "petit-dejeuner", diversi e più alti di quelli italiani!

La strada che ci porta verso sud (N.198), è veloce ma un po' noiosa (la consiglio solo per chi ha fretta). L'unico diversivo interessante (Colle de la Bavella) ce lo siamo persi nella fretta di arrivare



alla prima semi-tappa, nella spiaggia della Palombaggia, dopo PortoVecchio e circa 140 chilometri dalla partenza. Sosta di riposo e stravacco in spiaggia con bagno annesso (acqua freddino in questa zona).

Ripartiamo per visitare Bonifacio e mangiare qualcosa in paese e successivamente, con la statale 196 raggiungiamo sulla costa ovest la località di Sartene dove facciamo una sosta turistica per visitare il paese e per confermare un "dubbio" che abbiamo iniziato a maturare: il furto delle bevande. Si perché l'acqua in bottiglietta che comperiamo costa "come il fuoco", arrivando a pagare anche 3 euro una piccola bottiglietta d'acqua. Consiglio per risparmiare: oltre a stare attenti alla colazione al bar (già menzionato) fatevi scorta di acqua al supermercato!

Arriviamo quindi nella località di Propriano dove alloggiamo in un hotel, Claridge che consiglio. Buon prezzo (sui 52 euro la doppia), buona camera e parcheggio moto chiuso di notte (ottima cosa per la nostra tranquillità). Propriano a dire il vero non è granchè. Comunque la stanchezza dei chilometri macinati da Bastia inizia a farsi sentire e dopo una cena di pesce andiamo a dormire presto ripromettendoci per il giorno dopo una tappa con pochi chilometri e tanto mare.

La mattina successiva dopo una buona colazione acquistata dal panettiere e consumata sul lungo mare ripartiamo proseguendo la risalita della costa ovest in direzione di Ajaccio prima lungo la strada D.55 e facendo una sosta "marittima" a Porticcio. Nel primo pomeriggio arriviamo alla località di Tiuccia alla volta di Sagone percorrendo una tortuosa strada interna (strada D.81 non la consiglio, forse meglio la più veloce strada statale) per raggiungere poi la costa. Le belle spiagge di Sagone ci attendono e lì di fianco troviamo anche il nostro hotel. Siamo stati attirati dall'Arena d'Oro a "tradimento" con un cartello che sulla strada indicava camere a 32 Euro: poi una volta saliti sul rapido pendio, il gestore, affermava che le camere a quel prezzo erano terminate (ma va ?!) e rimanevano quelle a 55 euro, però con la colazione. Accettiamo, parcheggiamo i bolidi e ci buttiamo in spiaggia (e in camera) per il meritato riposo e il relativo bagno nell'acqua che qui, sempre molto bella, sembra anche essere più calda. Nella convinzione di trovarci in un paesino caratteristico, la sera lo andiamo a visitare anche per cenare. Delusi dal paese (a



Partire...

La Corsica in sella alla Fazer



parte qualche casa e il bel mare, nient'altro) ci rifugiamo nel cibo e nel piacevolissimo ristorante che si trova proprio sulla curva prima di arrivare al paese, dove mangiamo dell'ottima carne (da consigliare). Forse sarebbe stato più carino, come paese, soggiornare nel successivo, Cargese.

Il terzo giorno si apre con la prospettiva di essere, forse, la giornata più interessante: località dalla descrizione letta sulle guide più intrigante, strade particolari, panorami di tutto rispetto. Sulla scorta di queste aspettative, la mattina, come sempre di buon ora partiamo. Ci aspettano, Piana (molto carina e caratteristica), Porto, Ota, la famosa strada costiera e infine la tradizionale sosta "marittima" a Girolata per il riposo e il pranzo; da qui a Calvi, tappa finale, la strada è veloce e si raggiunge in un attimo.

In effetti le nostre iniziali aspettative vengono ampiamente confermate ed è il tragitto forse più bello di tutti questi giorni. Una parte della strada costiera è in completo rifacimento (la stanno allargando e rifacendo) e questo rallenta e complica un po' il nostro "andare" ma per il resto il panorama, soprattutto nella strada costiera dopo Piana, è veramente bello e appagante. Molti turisti la fanno a piedi ed hanno ragione,

in quanto si gustano ancora di più i dettagli.

Arrivati a Calvi, rinomata località turistica, abbiamo qualche difficoltà a trovare un posto per dormire (ci spiegano che il motivo è che è sabato sera) in quanto tutti gli hotel "normali" sono completi. Troviamo, dopo averne girati almeno 5 o 6, un buon posto, economico (70 euro una stanza per 4 persone completa di cucina, Hotel BELLA OMBRA) nella zona alta di Calvi ma a 2 passi dal cuore del paese e dal mare. C'è anche una sistemazione per le moto ma non ci convince molto in quanto non viene chiusa di notte. Hotel da consigliare, economico, pulito, molto comodo.

L'ultimo giorno, passando per Ile Rousse, è dedicato alla tappa di avvicinamento a Bastia per il ritorno in traghetto che parte alle 21.00. Qui sbagliando strada, (volevamo fare il deserto ma ci sfugge una deviazione) raggiungiamo St.Florent ma passando dalla strada statale per Bastia in direzione Murato, scopriamo una bella strada a strapiombo su un fiume che ci porta a Oletta dove sostiamo per il pranzo. Lungo la strada ritroviamo due caratteristiche comuni viste anche in altri posti: molte auto cadute (o gettate forse) giù per le scarpate e molti rapaci ben visibili a occhio

nudo che girano sulle nostre teste!!

Da non perdere infine da St.Florent a Bastia una sosta vinicola nella località sul colle con Bastia con visita alla bella cattedrale e una sosta in cima da cui si vedono i due mari della Corsica (lato est e ovest) e dove una "targa" ricorda che questa isola è stata la prima zona che si è liberata dai tedeschi durante la seconda guerra mondiale.

Il viaggio di rientro per Savona dove arriveremo lunedì mattina alle 7.00 per fiondarci subito in ufficio a Milano è l'occasione per ripensare ai giorni trascorsi. La Corsica è sempre molto bella, piacevole e ideale per la moto. L'impressione è che inizi a essere un po' cara: attenzione alle bibite al bar, alle colazioni, agli aperitivi, alla benzina.

Che dire infine dei partecipanti. I piloti si sono goduti le belle strade e piacevoli curve e le moto si sono sempre comportate bene; le "zavorre" hanno fatto il loro dovere assecondando bene l'andatura stradale e lamentandosi molto poco: in compenso si sono godute, il sole alla ricerca dell'abbronzatura e nei paesini e i negozietti per uno shopping che poi di fatto non c'è stato. In moto infatti non c'è spazio per fare acquisti !! I

vantaggi non finiscono proprio mai ...

Max Favoti

Scheda Viaggio

Moto: 2 Fazer 600, modello 2004 e modello 2005. Colori Blu stone e Nero

Bagaglio: Moto 1 borse morbide Famsa e Bauletto NonFango, Moto 2 borse morbide e uno zaino

Partecipanti: Moto 1, Max e Barbara; Moto 2, Giovanni e Lorella

Chilometri totali: 1.100

Costo traghetto: 170 euro a coppia con moto

Partenza: ore 23.00 di mercoledì 1 giugno 2005 da Savona

Rientro: (diretto in ufficio) ore 7.00 di lunedì 6 giugno 2005 a Savona

Destinazione: Bastia (Corsica)

Giro previsto: veloce costa orientale, e risalita lenta costa occidentale

Soste: Propriano, Sagone, Calvi

Tempo: sempre bello

Mare: tiepido (ma fattibile!)



Leggi e dintorni...

La revisione: forse non tutti sanno che...

Anno 3 Numero 4
Settembre 2005

La revisione dei motoveicoli e dei ciclomotori è stata disposta dal Ministro dei Trasporti Bersani con decreto a decorrenza 2001 e nonostante ciò si tratta di una misura di sicurezza poco conosciuta. La periodicità di tale revisione è stata oggetto di un periodo transitorio per arrivare successivamente all'allineamento con quella prevista per le autovetture. Nell'anno 2002 il calendario delle revisioni viene applicato ai motocicli immatricolati per la prima volta entro il 31 dicembre 1993 e i ciclomotori il cui certificato era stato rilasciato entro il 31 dicembre 1993.

Regola principale:

Motoveicoli e ciclomotori devono essere revisionati la prima volta dopo quattro anni dalla loro immatricolazione e, successivamente, ogni biennio.

In particolare:

- per i ciclomotori, la prima revisione deve essere eseguita entro lo stesso mese di rilascio del certificato di idoneità tecnica, mentre le revisioni successive devono essere eseguite entro lo stesso mese della prima revisione;
- per i motocicli, la prima revisione deve essere eseguita entro lo stesso mese del rilascio della car-

ta di circolazione, mentre le revisioni successive devono essere eseguite entro lo stesso mese della revisione precedente.

Tariffe:

Per la revisione dei motoveicoli si applicheranno le stesse tariffe stabilite per gli autoveicoli: secondo quanto previsto con decreto ministeriale, se si effettua la revisione presso il Dipartimento dei Trasporti Terrestri, la tariffa prevista è di Euro 25,82, il cui importo deve essere versato sul conto corrente postale n. 9001 intestato alla Direzione Generale della Motorizzazione Civile e Trasporti in Concessione - Roma. Qualora ci si rivolga ad un'officina convenzionata l'importo stabilito è pari complessivamente a Euro 36,77.

Dove effettuare la revisione:

La revisione dei motoveicoli potrà essere effettuata presso un Ufficio provinciale della Motorizzazione o presso officine private convenzionate. La prenotazione per una data successiva alle scadenze sopra indicate autorizza la circolazione solo per il giorno in cui deve effettuarsi la revisione.

Sanzioni:

Le sanzioni per omessa revisione sono le stesse, sopra indicate,

previste per gli autoveicoli:

- sanzione amministrativa da un minimo di Euro 131 ad un massimo di Euro 524,

- ritiro della carta di circolazione che implica il divieto di circolare eccetto che, logicamente, per recarsi alla revisione.

Se la violazione è rilevata in autostrada, è possibile procedere al fermo amministrativo, che implica l'immediato trasferimento del veicolo in un luogo di custodia del veicolo, determinato dagli agenti verbalizzanti.

La prima revisione delle moto e dei ciclomotori immatricolati prima del 31/12/1999 segue il seguente calendario:

- moto immatricolate fino al 1982 compreso:

revisione entro il 31/03/01

- moto immatricolate nel periodo 01/01/1983 - 31/12/1993:

revisione entro il 31 marzo, 30 giugno, 30 settembre, 30 dicembre 2002 a seconda del trimestre in cui il motociclo è stato immatricolato o a seconda del trimestre in cui è stato rilasciato il certificato di idoneità tecnica per il ciclomotore.

Sono esclusi i ciclomotori e i motocicli che siano stati sottoposti a "visita e prova", per qualunque motivo, dopo il 31 dicembre 2000.

- moto immatricolate nel periodo 01/01/1994 - 31/12/1999:

- per i ciclomotori, la prima revisione deve essere eseguita nello stesso mese di rilascio del certificato di idoneità tecnica, mentre le revisioni successive nello stesso mese della prima revisione;

- per i motocicli, la prima revisione deve essere eseguita nello stesso mese del rilascio della carta di circolazione, mentre le revisioni successive nello stesso mese della prima revisione.

Valter fazer1000 blu

Come si fa?

(Se la revisione viene effettuata presso un Ufficio della Motorizzazione)

a. Compilare modello MC 2100 (in distribuzione presso gli Uffici)

b. Allegare:

o Ricevuta del versamento di 25,82 (Lire 50.000) sul c/c 9001

o Se la richiesta non è presentata dall'interessato, delega in carta semplice alla persona che presenta la richiesta e fotocopia di un documento di riconoscimento dell'interessato

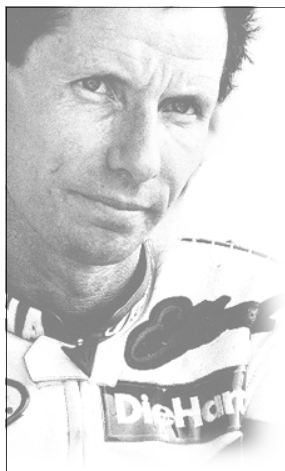
c. Prenotare data per visita e prova del veicolo

d. Nella data prenotata viene effettuato il controllo tecnico dei seguenti elementi:

- * dispositivi frenatura
- * sterzo
- * visibilità
- * impianto elettrico
- * assi, ruote, pneumatici, sospensioni
- * telaio
- * altri equipaggiamenti
- * rumorosità
- * gas di scarico (a partire dal 1 gennaio 2003)
- * identificazione veicolo

MOTOMONDIALE STORY

Eddie "Floppy" Lawson



Questa puntata è dedicata a Eddie Lawson. Ho faticato molto a trovare notizie su questo pilota che fu protagonista degli anni '80 e che, salto definitivo alla velocità nell'Ama GP con una Yamaha 250 Tz e conseguente titolo. L'anno successivo, il 1981, mette il suo primo record: corre sia in 250 Ama (sempre con Yamaha) che in Sbk Ama con la Kawasaki. Manco a dirlo vince, unico nella storia, entrambe i campionati. Nell'82 Nel frattempo, tanto per fare un'altra cosa mai riuscita a nessun altro, vince la 200 miglia Daytona alla sua prima partecipazione.

Nelle gare americane corre e batte (qualche volta) Spencer e, qualche anno dopo, se la

"Re" Lawson viene considerato "floppy"; anni dopo riuscirà nel poker che sfuggì a Roberts diventando così il quarto pilota di sempre come risultati.

Con Roberts in pensione e Spencer a mezzo servizio causa infortuni, Eddie vince il mondiale del 1984 aggiudicandosi 4 Gp, in altri 4 arriverà secondo e in uno terzo, le restanti 3 gare arrivò quarto. Insomma 9 podi su 12 gare fatte, mai caduto, e il tutto in sella alle scorbutiche 500 due tempi che anzichè derapare, ti buttavano all'aria. Proprio il fatto di essere costante lo premiò molto.

Nell'85 non c'è storia; Spencer è inarrivabile sia in 500 che in 250 e non bastano le 3 vittorie e i ben 6 secondi posti per mettere paura al pilota della Lousina.

Si arriva così al 1986 che parte con un secondo posto alle spalle di un nuovo talento: Wayne Gardner. Eddie risponde vincendo i 4 Gp successivi a cui ne sommerà altri 3 nel corso dell'anno. Porta a casa in questo modo il suo secondo mondiale.

Ma Gardner (l'inverstitore di Uncini) non ci mette molto ad imparare e l'anno dopo, il 1987, sarà lui a conquistare l'iride in sella alla Honda. Non bastano 4 vittorie e i la solita sfilza (6 per l'esattezza) di secondi posti per battere l'australiano che si aggiudica ben 7 Gp. Qualcuno comincia a pensare che Eddie il "ragioniere" sia troppo arrendevole nei confronti dei giovani leoni che riescono a guidare, di forza, in derapata queste moto arrivate ormai alla soglia dei 140 cv su 120 kg di peso. Eddie fa subito cambiare loro ide-



pur non entusiasmando gli animi dei tifosi a causa del suo stile fin troppo pulito e del suo carattere estremamente riservato, ha dalla sua svariati record di cui alcuni ancora imbattuti. Cerchiamo quindi di conoscere questo straordinario pilota.

"Floppy" Lawson nasce a Upland (Usa) l'11 marzo del 1958.

E' figlio d'arte, in famiglia correva sia il padre che il nonno; ovvio quindi che il piccolo Eddie venga su ad omogeneizzati e pistoncini. Il nomignolo "Floppy" gli deriva dal suo modo di camminare ciondolando e, dicono i più maligni, dall'essere "molle" nelle bagarre di gara. Infatti come Spencer ha un modo di correre particolare che gli consente, se parte davanti, di diventare un miraggio per gli avversari. Se chiuso nel gruppo soffre ed è per questo che di gare epiche da raccontare sul suo conto non ce ne sono molte.

I suoi inizi sono "classici"; campionati regionali, tanto dyrt track; la prima gara a sette anni, la prima vittoria importante a 12... insomma un po' la solita storia dei piloti yankee dell'epoca. Nell'80 il

vedrà con l'astro nascente Wayne Reney. A parte 3 gp disputati in 250 con una Kawasaki, l'esordio nel motomondiale avviene nel 1983 come compagno di squadra di "King" Roberts in sella alla Yamaha: come abbiamo già visto non riesce a sopravanzare Spencer nell'ultimo Gp dell'anno e quindi il suo blasonato compagno non riesce ad aggiudicarsi il quarto titolo; bistrattato dal

MOTOMONDIALE STORY

Eddie "Floppy" Lawson

a: nel 1988 il canguro viene rimesso dietro piegato da 11 podi di cui 7 sul gradino più alto!

Con tre mondiali conquistati Eddie fa quello che nessuno si aspetta; lascia la Yamaha e passa alla Honda... con un team privato. Certo c'è Kanemoto ma quel Gardner ha l'Hrc e, a detta di tutti, è una moto scorbutica che va guidata solo di forza, come fa l'australiano che sembra l'unico a resistergli in sella. E così parte il 1989 con la Yamaha dell'astro nascente Rainey favorita. Lawson comincia in sordina con un 3°, un 5° e un altro 3° a Laguna Seca, gara della svolta. Nel frattempo Rainey aveva messo in cantiere una vittoria e 2 secondi posti ma nel Gp degli Usa Gardner si rompe una gamba e le strategie Honda cominciano a cambiare favorite anche dalla vittoria di Eddie nel Gp successivo. La solita costanza (6 secondi posti) premia Lawson che aggiungendo altre 3 vittorie riesce a sopravvivere a fine anno il suo amico/rivale. Il risultato è straordinario: mai nessuno era riuscito a vincere 2 mondiali di fila con 2 moto diverse. Bisognerà aspettare i nostri giorni e un altro fenomeno per arrivare a tanto. Inoltre, e qui è ancora imbattuto, è stato l'unico pilota a vincere un mondiale con una Honda affidata a un team satellite.

Nel 1990 torna alla Yamaha dove otterrà altri 6 podi ma nessuna vittoria e nel 1991 stupisce

tutti passando su quel cancello che è la nostra Cagiva con la quale otterrà 2 pole e 2 terzi posti.

L'ultimo record lo mette nella sua stagione d'addio riuscendo addirittura a vincere un Gp con la moto dei fratelli Castiglioni (quello di Ungheria). Pochissimi piloti hanno vinto con 3 moto diverse nella massima cilindrata. Si dice che i Castiglioni regalino a Eddie, dopo questa storica vittoria, una Ferrari e leggenda vuole che con questa abbia accompagnato il suo cognato dell'epoca, tale Randy Mamola a Stoccarda a ritirare la sua Porsche 959 con la quale, pare, si siano divertiti un mondo sulle autostrade tedesche... non è dato sapere chi vinse.

A fine 92 Lawson abbandona le corse dopo aver giudicato terribilmente pericoloso il circuito Brasiliano nel quale si disputa la penultima prova del mondiale. Questa decisione fu favorita anche da un brutto incidente avuto a Laguna Seca che vide Lawson tirare dritto in fondo al rettilineo senza possibilità di

frenata in quanto un tecnico Cagiva si era dimenticato i fermi delle pastiche appena cambiate che quindi schizzarono via al primo affondo serio.

Nel riquadro qui in pagina trovate il ruolino di Floppy, ricordiamoci che tutto ciò è maturato contro avversari tipo Spencer, Gardner, Sheene, Roberts, Rainey, Doohan, Lucchinelli, Uncini, Mamola, Criville, Schwantz... gente che portò a casa 20 mondiali ma solo Doohan seppe fare meglio di Eddie.

Tanto per togliersi un ulteriore sfizio, nel 93 tornò a correre la 200 miglia di Daytona che lo vide trionfatore al suo esordio 11 anni prima: devo aggiungere che vinse?

M.P.



RUOLINO

500 cc.

4 mondiali vinti

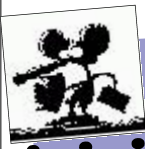
127 gp disputati - 31 vittorie - 31 secondi posti - 16 terzi posti

18 pole - 21 giri veloci

Record

Primo pilota a vincere 2 mondiali consecutivi con moto diverse

Unico pilota a vincere un mondiale con una Honda clienti solo lui e Mamola hanno vinto con 3 moto diverse



Il tuning...

Questa volta voglio parlare di tuning.. parolina dal suono flautato e apparentemente innocuo, ma che può trasformarsi in un tunnel senza ritorno, nel quale troverete bipedi urlanti, suocere che sembrano ultras sfegatati, il conto in banca in rosso, la vostra voce che pigola scuse patetiche per la sostituzione "di quel porta targa che non se poteva proprio vede' " ed alla fine del quale vi

attende, come un angelo vendicatore, l'ingegnere della motorizzazione che smonterà la vostra amata fino all'ultimo schifoso bulloncino, per scoprire dove si annida la cellula virulenta del tuning.

E' una vera e propria patologia, spesso sottovalutata, ma che può avere conseguenze serissime.

La letteratura scientifica offre un panorama esausti-

vo delle principali forme di tuning patologico finora scoperte e che ho avuto premura di elencare di seguito.

Il testo dal quale sono state prese le informazioni si intitola "Psicopatologia Motociclistica - Profilassi e Cura" AA.VV. Edizioni Lambretta-Pinasco - € 120,00 Ed. in Brossura, € 400,00 con copertina in carbonio e rilegatura in Kevlar.

Tuning psichedelico: tipologia di tuning che aiuta e disinibisce la psiche del motociclista facendolo evadere dalla realtà, anche a costo di conseguenze estremamente negative. Di solito questo tipo di tuning è associato all'assunzione di sostanze che alterano la percezione della realtà

(birra triplo malto, sigarette di cicoria ecc.). Particolarmente diffuso tra i possessori di custom ha come deprecabile risultato la realizzazione di ex motocicli con anteriore da bisonte del Kentucky, fiancate da quaglia delle nevi perenni e posteriore a culo di babbuino. Nei casi più gravi si nota anche a carico del proprietario una metamorfosi che porta inevitabilmente all'assunzione

speso una fortuna per comprarsi la moto del secolo, ne spendono un'altra per renderla "loro".

Nello stadio finale dell'infezione il motociclista entra in stato catatonico e staziona di solito in compagnia di altri infetti davanti a qualche locale alla moda del centro (stadio finale altrimenti detto casa-bar).. La moto di solito si ritrova alcuni mesi dopo da qualche concessionario, in vendita ad

un prezzo abbordabile, gomma posteriore quadrata e micro segno di strisciata su un fianchetto del tipo "alla prima piega che ho fatto me so allungato per terra. Ciao moto stai bene 'ndo stai. Scusi quanto viene quello sputero-



delle forme, ingombri e colori della cavalcatura.

Tuning ragionato: non esiste. E' una contraddizione in termini. Lasciate perdere perché è tempo perso.

Tuning edonistico: finalizzato al raggiungimento del godimento supremo che indica nel piacere il fine ultimo dell'opera d'arte stessa. Tipico di chi non fa uscire una moto nuova dal Concessionario fino a quando sia rimasto montato anche un solo pezzo di serie (che si fotta la garanzia della Casa). E' la patologia più subdola e colpisce di solito di motociclisti facoltosi o scellerati, tendenzialmente singles o con compagna/o ugualmente facoltosa/o o scellerata/o, che, non contenti di aver

ne???".

Tuning traumatico: tipologia di tuning che si genera dopo un trauma al motociclo. Ha un tempo di incubazione variabile ed una virulenza estrema. Si trasmette per via aerea e penetra nell'organismo attraverso gli apparati oculare ed uditivo. Raggiunge il cervello ed intacca i centri del linguaggio e del budget familiare. I primi sintomi in soggetti malati sono frasi del tipo "Secondo voi conviene ripararla così o metterci qualcosa di differente?" accompagnate da una sensazione di benessere e leggerezza. Il trattamento clinico prevede periodi sempre più lunghi di contatto con la realtà, fino alla completa guarigione che di solito

Continua in ultima pagina...



Gli Amici di FazerItalia

Anno 3, Numero 4

Settembre 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)



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



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.



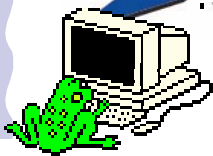
EVOLA

MOTORI

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

FAZER 1/TE

Contro Editoriale



Settembre 2005

Anno 3, Numero 4

Il "mal di rientro" per il motociclista non è poi un dramma...

Eccomi qua. Rientrato anche io dalle ferie estive (meritate? Mah... a sentire quello che dice il mio capo... ☺), senza perdere tanto tempo mi sparo questo contro - editoriale visto che quel secchione ☺ di Ziotoposky mi ha battuto sul tempo a fare la vignetta (secchione, lecchino etc etc ☺) e che il Capo Redattore Fenice72 mi promette frittute di rana (scottato mi son scottato tante volte, ma fritto come sarò? Ai posters l'ardua sentenza) se non produco in tempi quasi zero Spero tanto che Max non ne abbia a male per questa mia scopiazzata al limitatore del plagio ☺, son più bravo a scopiazzare che a creare... ma torniamo a noi: vi ricordo, intanto, il prossimo tanto atteso raduno Nazionale che si terrà a Norcia e che ovviamente l'ambiente sarà, vista la presenza di *personaggi dall'alto peso*, sia *storico* sia *specifico*, all'insegna della *leggerza* di pensiero, che sorvolerà nella spensierata cittadina che, dopo il nostro passaggio, probabilmente chiederà le sovvenzioni per "calamità naturale" ☺. Insomma amici, incontrarsi è bello... **farlo a Raduno Nazionale è più bello!** Max si chiede se "Sarà

possibile fare meglio a Norcia"?! Venite che vediamo..." Certo che sì!

Agli indecisi dico solo che provarci è d'obbligo, quasi come una giocata di poker: ogni lasciata è persa! Venite numerosi, se poi non vi piacerà, beh almeno potrete dire "ho provato". Ma son sicuro che ciò non accadrà!

Comunque sia sarà come un prolungamento di queste ferie, tanti km macinati per rincontrare amici conosciuti e per incontrare nuovi amici da conoscere, tutti uniti da una passione comune: curvaggiare e motare (come adoro questi termini che fanno rivoltare i dizionari negli zaini studenteschi). Le difficoltà del rientro le abbiamo provate tutti, quasi come quella pubblicità delle crociere. Le nostre Fazer ci aiutano in questo periodo a meglio assorbire la botta da rientro, traffico, ufficio, lavoro, studio, adsl che vanno e vengono... checcefrega ☺ tre giorni di puro e spassionato girovagare all'insegna dell'incontrarsi e del divertirsi insieme. Troveremo gente che ci sorpasserà, e gente che ci farà sorpassare,

ma come in tutte le cose ci sono un Vincitore ed un Perdente: Vincitore il nostro essere "villaggio" (e mi candido come scemo del villaggio medesimo ☺), Perdente la noia.

L'augurio che faccio a tutti è quello di divertirsi nella maniera più sana che esista... lasciate a casa le preoccupazioni, i problemi di lavoro e quant'altro... l'inverno sarà lungo e rigido (e qui i maialini immagineranno chissà... ☺) Ricaricatevi le pile con bel Raduno... e l'orsetto delle pile ci farà 'na AUTOCENSORED

Ultima cosa, evitate di chiedere alle "zavorrine" cosa ne pensano dei raduni: dopo smodate centinaia di km sulla sella... giacché vi siete caricati l'inverosimile nelle borse e nei bauletto, roba che normalmente per usarla ci mettono 7 giorni (triplo cambio giornaliero ovviamente ☺), sentirsi fare certi commenti non è bello...

... e come disse il mitico Bombo... tze tze a commissà chemetocca fà pevvivere tze tze

Motorana

...segue da politically correct!!!

è accompagnata da un collasso da mancato rimborso assicurativo.

Tuning compulsivo: il più pericoloso, incontrollabile. Si manifesta come decorso negativo di altri tipi di tuning o da solo ed in questo caso risulta devastante. Si trasmette per contatto diretto con individui infetti. I sintomi principali sono: accaparramento di ogni tipo di opuscolo, volantino o supporto cartaceo relativo a parti speciali. Frequentazione ossessiva e sistematica di tutti i Forum specializzati. Scarso o nullo utilizzo della moto che sta sempre smon-

tata in garage in attesa del pezzo giusto. Nello stadio finale della malattia è frequente vedere motociclisti disperati che di aggirano con occhi spiritati in cerca di un pezzo di carbonio di una vite in ergal. Questi poveretti sono spesso vittime di altri individui infetti che ormai completamente fusi di cervello si improvvisano spacciatori.

Spero con queste poche righe di aver reso un servizio alla comunità motociclistica.. il tuning è tra noi..

Mo scusateme ma sto in astinenza.. so 10 min. che nun me colle-

go
www.dajedetuning.org.asmo.siiii
je sto a sragionaaaaaaa'
Ciaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaa
nnnnnnnnnnnnghhhhhhhhhhh..
ZIOTOPOSKY

**Sito web, Mailing List,
Chat, Forum e Tessera**

Clicca su:

