Desperate Rallymans!!!

Come può nascere l'idea insana di partecipare ad un a gara.

Ho sempre amato le moto "kittate" da deserto. Anche prima di perderci completamente la testa per il mare di sabbia, sentivo profondamente il fascino emanato da moto dal nome mitico. Quelle moto vittoriose in gare estreme come la Parigi Dakar: La BMW GS, l'Honda XLR600, l'XT 500, il Tenerè bicilindrico e naturalmente la madre dell'Africa Twin, l'Honda NXR.
Perché? Follia, credo. Anzi, sicuramente. Dato che dietro ad ogni forte passione, si cela una certa ostinazione, quasi illogica. Ma forse c'era anche un pizzico di un innocente sogno. Naturalmente, questo, condito da una sana voglia di viaggiare. Muoversi indisturbato, senza limiti dovuti all'autonomia. E dove? Nel deserto. Luogo che più di tutti, grazie ai suoi spazi incontrollati, inabitati, e così dignitosamente magici, mi pare simbolo di libertà. Di infinito.

Facendo i conti la preparazione di questa HPN costa più di ventimila euri. Naturalmente esclusa la moto.

Ed ecco così calare nella mia realtà, quelle moto. Progettate per percorrere centinaia di chilometri in condizioni pessime, semplici nella loro concezione di base: "Ciò che non c'è. Non si rompe!" paiono quindi, la pietra filosofale della moto da viaggio.
L'apice della follia la raggiunsi quando, divenni possessore di una GS 1150. Moto nata già di per sé per viaggiare, essendo erede del grande GS 2V pareva non necessitare di grandi modifiche. Ma io strappai questo tranquillo e fascinoso mezzo, dal suo ambiente naturale, *estetically correct*, trasformandola in una moto *Zarra*. Mi sentivo il Pino dei Plazzi di casa BMW.

Il GS 1150, in versione Zarro Metropolitano. Il mezzo era in evoluzione nel disperato tentativo di riesumare dalle ceneri di una moto Fashon, quale BMW voleva che fosse, una moto DesertRider.

Il mio desiderio era la moto Africana, quella che guidavo era una BMW. Una GS, l'associazione con la storica impresa di Hubert Auriol, che alla Dakar dell'83, vince la prima tappa che attraversa il Tenèrè, era troppo scontata. Dovevo avere una parte di quel mito sotto al sedere.
Mi trovai quindi con un GS che non aveva più il muso di un BMW, ma un'accozzaglia di pezzi, che, chiaramente, per ragioni economiche, non potevano avere il valore estetico, ne tanto meno funzionale, della moto di Auriol. Ma a me piaceva.
Il risultato era dallo spiccato sapore: "Opera incompleta!". Capitava spesso che mi dovessi fermare a raccattare qualche pezzo di moto. Pezzo, che nella mia indecente e incompetente progettazione, molto attenta ad ottimizzare i costi, si era dimostrato scandalosamente errato. Senza considerare il numero di volte in cui rimasi a piedi. Capitò sempre per causa mia, perché avevo modificato qualche "cagata" e questo tutto sommato rendeva la cosa decisamente poco frustrante.

Nei vari tentativi ci misi pure questo Cockpit. Alla prima uscita in fuoristrada i supporti d'alluminio, troppo teneri, si piegarono, facendomi perdere tutto l'armamentario per strada. Notare l'indicatore della benza. Nella speranza che la spia si accendesse, cosa che non avvenne, prima di perdermi il tutto, rimasi senza carburante. E per la legge di Murphy, avvenne in autostrada, a 6 chilometri dall'area di servizio.

Qual è lo stereotipo di una moto che mi fa sbavare? Un serbatoione, non importa di quanti litri, ma deve essere grande, meglio se enorme. Possibilmente, di benzina ne vorrei anche a disposizione su serbatoi montati posteriormente. Belli, raccordati perfettamente con l'estetica del codino. Questo, dev'essere affusolato e cattivo, e naturalmente deve avere il doppio faro di posizione rosso. Libidine.
Quanti litri di carburante può trasportare una due ruote così? Quarantacinque? Cinquanta? Esagerato? No! Solo, una figata pazzesca. La *dream bike*, *de noartri*, dovrebbe avere una carena alta, Questa deve proteggere gli strumenti dalla sassate e contenere due fari che facciano una luce pazzesca. Da stadio!
Ci sono poi vari dettagli, molti, maniacali, ma si sa: Il dettaglio è ciò che rende un'opera unica e gli da valore.
Particolari come questi: Un paramotore d'alluminio. Affusolato sulle linee del motore, come un fuseaux sulle sinuose curve di una modella. E

non vogliamo mettergli anche il serbatoio *d'ordinanza* da tre litri per l'acqua? Certo che ci vuole.
Lo scarico, dev'essere alto al cielo. Amando il bicilindrico, sogno un 2 in 1 che passi sotto la pedana destra, protetto dal paramotore e che si appiccichi, nella sua ascesa al cielo, al serbatoio laterale. Wow!

Un giorno mi ritrovai con una KTM superenduro. Naturalmente il tentativo di denaturalizzazione fu inevitabile anche in questo caso. In questa foto, un sogno un realizzato con Photoshop, poco prima che la moto mi abbandonasse.
Essendo un'elaborazione c'è tutto il ben di dio: Scarichi alti, serbatoione, riserve posteriori.

Per finire, la strumentazione. Il cockpit delle moderne moto da Rally, sembra quello di un Boeing 777. Pazzesco, ma tutta quella strumentazione appare improvvisamente indispensabile anche a chi, come me, questo mezzo lo vuole utilizzare per viaggiare.
Un tripmaster: Si, già lo so, tanti di voi diranno, ma che cazzo è un tripmaster? Bè se vi consola la prima volta che sono entrato in un negozio,

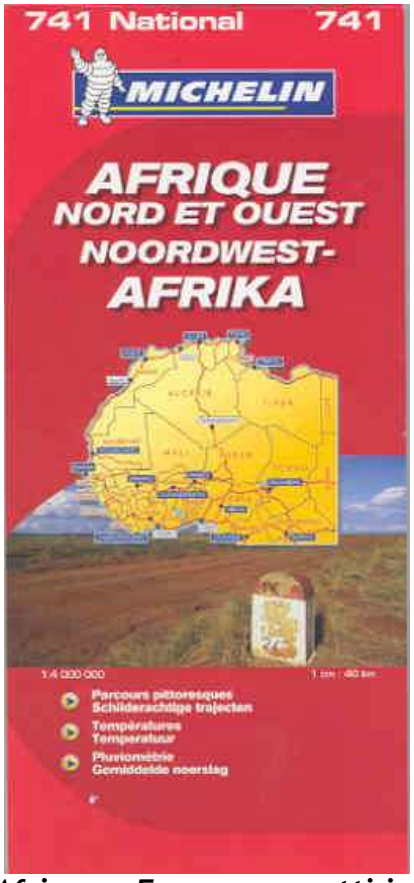
per acquistarlo è successo quanto segue:
Smontic (con faccia perplessa, indifesa, portafoglio semivuoto e guance con fossette pronunciate): "Vorrei, uno di quegli strumenti che misura la velocità e che sostituisce il tachimetro originale della moto. Sa, come quelli montati sulle moto da deserto. Io vorrei metterlo sul mio GS."
Negoziante (che prima della mia domanda mostrava una faccia annoiata, ma capendo la mia ignoranza, muta la sua espressione in : Occhio truffaldino, naso da cane cercatore di tartufi e predisposizione ad aprire la cassa, DIN DIN!!!): "Ah! Lei vuole un Tripmaster! Touratech o ICO? Siamo sui 400 euro!" .
Smontic: "Un TrippppCHEeeeee? Quattrocentoeurooooo? Ma che è d'oro?"

Prima esperienza col Roadbook! Transappenninica 2006. Mi sentivo un pilota della Dakar, ma ci misi due ore ad arrotolarlo tutto, e gli altri partirono!

E chiaramente non è finita! Andava comprato anche il portaroadbook. Quel simpatico televisore, dove si montano i rotoli della carta igienica dove vengono stampate le note per seguire il percorso. Insomma, a conti fatti, una preparazione del genere costà più della media del prezzo delle moto nuove in circolazione. E io questi soldi non li ho. Ed ecco quindi spiegato il perché, la moto di Auriol, era un GS della madonna, mentre il mio era un GS da *Tamarro*.

La superenduro in versione Mulo da soma sulle dune del deserto Tunisino.
Il livello di Africanizzazzione su questa moto era limitato alle taniche riposte nelle borse laterali. Molto SGARUZ!

Il tempo passa, il numero di viaggi in Africa aumenta e anche grazie a questi la mia passione per la moto da Raid, in stile Truzzodakariano non passa. Anzi, questa, viene abbinata in maniera palesemente simbiotica dalla passione per la cartografia e la navigazione. Da qui capisco che il televisore per il roadbook ha un senso, e alla fine lo compro. DIN DIN DIN!
Passo, serate intere a navigare tra punti GPS, mappe satellitari, carte IGN, Russe e naturalmente lei, la mitica e tanto amata da tutti gli appassionati d'Africa, la Michelin 741.



La regina di tutte le carte Africane. Fa passare notti insonni ai malati del deserto. Con lei segnare una traccia da Tangeri a Tomboctou è un'attimo!

Più che contribuire alla mia cultura geografica. O quantomeno tecnica. Queste serate passate al cospetto di enormi fogli di carta, con cui nel frattempo ho tappezzato al casa, sono servite a distruggere quel poco che mi rimaneva di integrità mentale.
L'apice della sfrenata passione per il *Kitting* del mezzo, avviene con l'acquisto dell'Africa Twin. La povera ventenne bicilindrica di casa Honda, subisce un vero e proprio processo di Africanizzazione, che la rende un sapiente misto tra il Tamarro, il Retrò e la moto di Orioli che vinse la Dakar.
In questo sono stato decisamente aiutato dal fatto, che nel frattempo mi sono accorto di non essere l'unico al mondo colpito da questa passione.
Ho trovato nel mondo dei possessori di Africa Twin un ricco focolare di portatori "sani" di questo strano modo di pensare e volere la moto.
Di conseguenza sono stato immesso in un giro di spacciatori di pezzi Africani, già pronti all'uso. Questi rientrano nel gruppo degli accessori dei desideri di noi amanti della *DesertBike for the Bar!* E' stata la fine.

AfricaTwin! Classe 1989 Africanizzata! È iniziata la via del non ritorno!

Arriviamo quindi ai giorni nostri. Un connubio di passioni, sembra trovare il suo lieto fine ideale, ma fino ad ora mai presupposto, nel Dicembre dello scorso anno. E solo ora mentre lo scrivo, mi par di cagarmi addosso!
Quest'anno, tra le altre cose, più di tutti i precedenti, voglio seguire le gesta dei piloti della Parigi Dakar. Aspetto con fermento la fine dell'anno e il giorno della partenza del Rally. Voglio per poter godere delle spettacolari immagini dei campioni veri che guidano le navi del deserto per quello per cui sono state progettate. Correre in Africa. E non per andare al bar, come faccio io!
Un giorno, mi telefona il Fregola. Nella vita normale viene chiamato XRMAN, perché prima aveva un XR. Il nome Fregola, appunto, sta per portatore sano di insane idee, ma io me ne frego e do retta a quel che mi dice, mentre quasi non m'accorgo delle mie risposte.
Fregola: "Me soh, accattato il Dierrezeta! L'E! Quello cattivo!"
Smontic (che pochi giorni prima se n'è portato a casa uno uguale): "Anche tu! Grandeeeee! Anche se l'XR era davvero una gran moto. Poi con quel serbatoione. Faceva troppo Parigi Dakar!"

Fregola: “Simo! Ma che dici, se si partecipasse a qualche gara col Roadbbbookke! Io Hun ci capisco na mazzah, con tutte quelle robe, ma che ne so, in qualche modo si farrra!”
Smontic: “Il motorally, eh! Già, tu me lo chiedi così, ma lo sai da quanto ci sto pensando? Na cifra! E pensa che c’avrei già pure tutti gli aggeggi da montare sulla moto. C’avrei pure il Trimaster!!!”
Fregola: “Il Tripppeeeecheehhh???”
Smontic: “ Si, il tripmaster, quello che ti serve per seguire le note del Roadbook”
Fregola: “Già, mi pare ci sia troppa roba per quanto ne capisca! Ma per mè se po’ fa! Come ci si inscrive?”
Smontic: “Ecchennnesoooiocomecisiiscrive!!!! Ci vorrà l’associazione a qualche motoclub. Poi basterà presentarsi alla gara”.
Fragola: “Famolo!”

Il Fregola tenta di scavalcarmi. E ce la fa. Mi passa sopra. Qui lo vediamo nell’insano tentativo di trovare un varco, dove un varco non c’era!

All’imporvviso, col cellulare in mano e il Fregola dall’altro capo sono sovvertito dalla mia filosofia *no competitions*, e mi perdo nei sogni.
Vedo il mio DRZ trasformato nella moto totale: Serbatoione, Trip, Televisore, cazzi, mazzi. La vedo impegnata in una gara di Motorally,

che non sarà la Dakar, ma manco mi pare il giretto al bar. Non rispondo più delle mie facoltà mentali e controbatto al Fregola.
Smontic: "Famolo! Oh! Ma chiaramente si parte per ultimi eh?? Mica voglio farmi passare sulle gengive dall'endurista assetato di vittoria!!"
Basta una telefonata e ci si trova improvvisamente in un tunnel senza uscita. Da una parte la passione ti spinge a provare. Passione bastarda! Un vortice, che ti inghiottisce, a cui difficilmente riesci a resistere. Ma dall'altra, io, mi sento un disperato. Cazzo ne so io di come ci si prepara per una gara!!! Poi, sono privo di ogni cognizione di causa e mi rendo conto che di questo mondo, io conosco solo i Televisori e i Tripmaster. Ho detto di si, ma manco lo so, di preciso come funziona una gara di Motorally. Una gara, già questa parola mi mette in agitazione. Mamma mia, in che guaio mi sono cacciato. Giusto il Fregola poteva tirarmici dentro.

Mondaniel in un momento drammatico. Ha perso il suo lanciarazzi e sta tentando di riagganciarlo all'RXV! Il lanciarazzi, conteneva : mutande, calze e magliette sporche dopo una settimana di Tunisia.

Poco dopo, per fatalità sibillina, mi chiama Daniele, Mondaniel, qualche volta soprannominato Labirynt man. La Fregola entra in me, improvvisamente mi sento quasi convinto che questa cosa possa funzionare e mi va di proporgliela.

Smontic: “Daniè, senti un po’, ma che ne dici di partecipare con me e il Fregola al campionato Motorally?”
Mondaniel: “Motorally? Ma come, quando! Io, ma veramente mi sarei appena fatto male ad una spalla. Ma passa. Passa. Ma cosa ci vuole?”
Smontic: “Daniè! Sinceramente? Io di cosa ci voglia realmente non lo so. Sicuramente il Tripmaster e il Televisore”
Mondaniel: “Il trippeche????”
Smontic: “Ok! Siamo nelle stesse condizioni, direi che abbiamo formato il Team: Siamo i Desperat Rallymans!!!”
Le vicende si evolgono molto velocemente, nessuno dei tre si tira indietro. Anzi. Mondaniel mi manda un SMS praticamente la sera stessa del fatidico si. Mi scrive che ha fatto un giro sul sito della Touratech, la gioielleria del mondo del Rallysta fai da te. Ha speso sei milioni di dollari comprando il kit completo da Rally. E’ caduto anche lui nel vortice del *Kitting* mentre il Fregola più furbo s’è per ora limitato a trovare un tripmasternoleggiatore.

Marc Coma! Al rally di Sardegna. Uno che in moto ci sa andare. A lui il TRIP Master lo hanno messo sotto l’albero di Natale quando aveva due anni. (foto www.rallydisardegna.org)

Di tutta questa storia ho solo una consapevolezza. Non so se sia un bene, un male, o se non cambi nulla, ma i nostri DRZ E, e naturalmente l'RXV partecipano nella categoria fino a 450cc. Questo raggruppamento immagino sia quella dei "meno disperati di tutti", e quindi noi che ci facciamo li in mezzo? Pensare che il DRZ S si sarebbe potuto inserire nella categoria Marathon. Quella dove ci sono i Gentleman Drivers, e non nella Expert, cosa che manco a dirlo, io non sono. Vabbè!

Il DRZ-E. Mi accompagnerà in quest'avventura!

La mia condizione di *deficiente* e *ignorante* del mondo dei Rally, dei suoi regolamenti, e soprattutto di come si svolge una gara, non potrà migliorare prima di ritrovarmici dentro. Ci sarebbe la possibilità di partecipare ad un corso. Il programma è allettantissimo, e la voglia di conoscere meglio l'ambiente in cui ci muoveremo è tanta. Ma c'è un problema. Anzi, diversi. La moto naturalmente non è pronta, il lavoro mi blocca a Milano e soprattutto il budget non me lo permette. Ne farò a meno. Devo! Ma vedrò di prepararmi sfruttando le notizie di : Chi sa! Magari uno dei miei compari ci potrà andare, così carpirò tutto lo scibile da lui.

Mi sento quasi sicuro di questa decisione, finche, mi chiama il Mitraglia, a cui qualche giorno prima avevo comunicato questo nostro assurdo progetto.

Il Mitraglia! Mi ha riportato in un secondo nel mondo reale! Sono un RallyPippa!!!

Mitraglia: "Simo! Ma hai visto che il Rally mi passa praticamente dietro casa? Ma c'avete bisogno di qualcuno per l'assistenza? Se c'avete bisogno qualcuno si trova!!!!"
Smontic: "Assistenza? E che è? Per cosa? Io ho il Tripmaster!!! HUN BASTAHHH?"
Ora manca veramente poco! Mi sto cagando adosso! Ma sia!

I Desperate Rallymans.

Il Fregola. Uomo dotato di DRZ 400 E, ex possessore di XR 650.
Guida la sua moto, sfruttando il gas in maniera prefetta. Grazie a lui ho conosciuto centinaia di sentieri nei dintorni di Firenze e Siena.
Il Fregola, venne chiamato così per via della sua predilezione nell'organizzare progetti assurdi.
Tipo, facciamo un giro da Firenze al mare, tutto fuoristrada impegnativo, chiaramente non in linea retta, un giro di 350 Km. Secondo lui, si può fare tenendo una media dei 50 orari per dieci ore di fila. Si mangia tutti assieme, si beve tutti assieme, questo perché così si va a cagare tutti assieme, guadagnando tempo. Progetti assurdi, anche perché, quello che si porta sempre la "*baretta*" di cioccolato da mangiare lo trovi sempre. E quindi è invitabile che ti sballi i tempi con cui la gente vuole andare al cesso.

XRMAN, detto il Fregola a cavallo della sua vecchia fiamma!

Mondaniel. Ha una RXV450. Quando accelera e gli sono dietro mi fa la permanente. Quella moto e' una bestia! Odiata da tanti, ma tanto bella!
Il Daniel, è una grande manetta, anche se non lo ammette. Guida anche una possente Caponord, e sinceramente credo che a guidarla come lui, ci sia appunto, solo lui! Daniel ha anche grandi doti meccaniche ed elettroniche. E' una sorta di Mc Gyver. Gli dai un pezzo di filo spanato e ti rifà l'impianto elettrico della moto.
Non a caso è l'unico dei tre che ha già la moto pronta, e per di più l'ha anche già provata e modificata per sistemare i difetti.

Mondaniel, in versione Spiritual Frantumator. Su di lui i Desperate Rallymans ripongono la fiducia per quanto riguarda la preparazione tecnica.

Smontic. Ho comprato la mia DRZ 400 E perché ritengo utopisticamente parlando che sia "la moto totale". Sono quindi un matto, anche se ogni matto, crede, o spera in ciò che dice e che pensa.
La prima cosa che ho pensato invece, quando sono entrato in questo mondo è stata: "Ma come cazzo è che uno scatolotto che conta i Km costa quattrocento euro, mentre un aggeggio che fa la stessa cosa per una bicicletta, da Decathlon, lo porti a casa con venti? Bo! Forse è perché non c'entro molto con le gare. E quindi sono ignorate! Però, seguendo l'evoluzione di questa mia passione per le moto da deserto, la navigazione e i lunghi raid non mi sembra così assurdo che mi ci ritrovi in mezzo. Forse serve per convincermi. E Forse è assurdo sperare di farcela. Non intendo sopravvivere, o dovrei dubitare anche di questo? No, intendo finire una gara. Forse sarà troppo. Ma per ora non ci penso. C'ho il Tripmaster, usarlo per quello che è stato fatto e per quello che l'ho pagato, mi fa gasare. L'idea di percorrere itinerari a me sconosciuti, navigando con il solo ausilio del roadbook. Tentando di cavarmela. Mi fa andare fuori giri. Farlo con due amici è libidine pura!

Smontic. E che dio ce la mandi buona!