

V O I C E

MOTO.IT

P.8

**Il motofestival
e tutte le novità
di Moto.it**

P.18

**I garage dei sogni
in mostra
alla Rinascente**

P.40

**Le migliori moto
presentate
a EICMA 2018**



40 anni di Dakar

Powered by

ACERBIS

Special Free Issue

ACERBIS®

RIDE
YOUR
WAY

www.acerbis.it

EICMA 2018
HALL 13 - STAND M67

ACERBIS[®]



RIDE
YOUR
WAY

EICMA 2018
HALL 13 - STAND M67

www.acerbis.it

VIENI A SCOPRIRE IL NUOVO MERCHANDISING DI MOTO.IT

**STAY
ON THE
BIKE**

MOTO.IT

PADIGLIONE 15 - STAND G44



è un riassunto qui dentro, un riassunto fatto di inchiostro e carta e che racconta un cambiamento che abbiamo cominciato a pensare sette mesi fa e che ci ha portato fin qua, a Eicma 2018, dove Moto.it si presenta con una serie di novità importanti, importantissime.

Moto.it nasce nel 1997, in 21 anni ha dimostrato di essere la realtà più dinamica (non solo) del settore motociclistico, fino a ricoprire la figura di media leader in Europa. I numeri sono chiari, pubblici: 5milioni di utenti unici, 50 milioni di pagine visualizzate ogni mese. Della passione che vi anima, che ci anima, raccontiamo una cosa sola: tutto.

Oggi ci presentiamo con un nuovo logo, un nuovo merchandising (pagina 9), con Elettrico, un nuovo canale - il primo in Italia - totalmente dedicato alla mobilità elettrica (dalle auto, alle moto, alle ebike e ai rideables, pagina 10), un nuovo nome per raggruppare tutte le iniziative e gli eventi che organizziamo durante la settimana di Eicma - Moto.it Festival (moto-festival.it, pagina 6, 36 e 38). E un nuovo magazine, questo qui, Voice, che prende il nome da un format inaugurato online nei mesi scorsi.

È tutto qui dentro. E dietro c'è il lavoro di un team capitanato da Ippolito Fassati, un team che ci mette il cuore il cervello il polso e tutto quello che ha per fare un lavoro quotidiano enorme che non si ferma mai. Questo team lo potrete incontrare al nostro stand in fiera (nuovo pure questo, pagina 11) e alla Rinascente, dove le vetrine per una settimana - dal 6 all'11 novembre - diventeranno dei garage dei sogni e dove ci sarà la Moto.it lounge, quartier generale per talk e appuntamenti (pagina 18).

21 anni con l'obiettivo e il destino di evolversi sempre, di guardare avanti sempre, e di anticipare le sfide. Senza perdere mai di vista una storia, la nostra, che sa anche di polvere e sabbia come la Dakar di cui parliamo nel cuore di questo giornale (pagina 22). Siamo sulla strada, siamo online, se entri su Moto.it puoi acquistare la tua moto, puoi venderla, puoi sognarla, puoi leggerla e guardarla. Perché noi, appunto, della tua passione raccontiamo una cosa sola: tutto. Niente di più, niente di meno.

Con coraggio, ogni giorno. Pensando già a quello che saremo domani.
Buona lettura,

Lo Staff

EDITORIALE

MOTO.IT 06/11 Novembre - motofestival.it

FESTIVAL

Martedì 06 Novembre

Ore 9.30
LOVE TO RIDE
La Rinascente

Inaugurazione vetrine Garage dei Sogni alla Rinascente in P.za Duomo. In collaborazione con BMW, Energica, Vespa, Vemar Helmets, Quadro Vehicles, Bosch, Cellular Line e HJC. Le vetrine resteranno attive fino all'11 novembre

Mercoledì 07 Novembre

Ore 10 - 11
WORKSHOP
Stand Vemar Helmets (Pad11 E46)

Incontro con gli studenti di un istituto tecnico sulla sicurezza e sulla cultura della protezione in moto

Ore 18.30
WORKSHOP
Volvo Studio - Viale della
Liberazione ang. Melchiorre Gioia

Design e sostenibilità: come l'innovazione può migliorare la nostra vita quotidiana. Ne parlano Volvo Cars e Husqvarna, due brand dal DNA svedese

Ore 18.30 - 21
MOTO.IT TALKS
Lounge Moto.it - 1° Piano Spazio
Annex - La Rinascente

Con Dino Romano (preparatore moto), il pilota di Moto.it Kevin Manfredi, il fondatore di Sultans of Sprint Seb Lorentz

Giovedì 08 Novembre

Ore 10 - 11
WORKSHOP
Stand Vemar Helmets (Pad11 E46)

Incontro con gli studenti di Graphic Design su come si disegna un casco

Ore 16
**MEET & GREET con
ANDREA GALEAZZI**
Stand Cellular Line (Pad13 E72)

Live unboxing modelli di interphone Cellular Line

Ore 21.30
HERD OF WOLVES PARTY
Bar Lù-po - Via Francesco Arese 20

Dj set, cocktail e set fotografico a tema moto

Ore 18.30 - 21
MOTO.IT TALKS
Lounge Moto.it - 1° Piano Spazio
Annex - La Rinascente

Presentazione del libro di Tony Cairoli con il pilota di motocross e l'autore Lorenzo Resta + Miss Biker, Laura Cola di Donna in sella e altre influencer su donne e moto

EVENTI IN RINASCENTE

EVENTI IN EICMA

EVENTI IN CITTÀ

Oltre a tutte le interviste che organizziamo nel nostro stand (Pad 15-G44) ecco il programma dei nostri talk ed eventi durante tutta la settimana delle moto, da seguire nelle dirette e nelle stories dei nostri profili Facebook e Instagram

Venerdì 09 Novembre

Ore 10 - 11

WORKSHOP

Stand Vemar Helmets (Pad11 E46)

Incontro con gli studenti di Art direction su come si disegna un casco

Ore 17

HERD OF WOLVES

Stand Moto.it (Pad15 G44)

Incontro con Jannik Anzola, rider FMX

Ore 18

MEET & GREET con NICO CEREGHINI

Stand Cellular Line (Pad13 E72)

Talk sulla sicurezza in moto

Ore 20

ONE SCHOTT NIGHT

Officine Mermaid - Via Thaon de Revel 4

Cocktail party del brand Schott con Dj Ringo di Virgin Radio e il pilota youtuber Luca Salvadori

Ore 18.30 - 21

MOTO.IT TALKS

Lounge Moto.it - 1° Piano Spazio Annex - La Rinascente

Dibattito su i nuovi media e le moto con gli Youtuber di Heroes Valley Alberto Naska e Luca Salvadori

Sabato 10 Novembre

Ore 16

MEET & GREET con ANDREA PERFETTI

Stand Cellular Line (Pad13 E72)

Incontro con i lettori, consigli di viaggio con prodotti Cellular Line

Ore 17 - 19

MOTO.IT TALKS

Lounge Moto.it - 1° Piano Spazio Annex - La Rinascente

The Reunion Café con Matteo Adreani ospiterà customizzatori noti del mondo moto + presentazione di moto.it/elettrico

Domenica 11 Novembre

Ore 17 - 19

MOTO.IT TALKS

Lounge Moto.it - 1° Piano Spazio Annex - La Rinascente

The Reunion Café con Matteo Adreani ospiterà customizzatori noti del mondo moto + Pre-GP di F1 con Emiliano Perucca Orfei

Il programma degli eventi può subire variazioni: tutti gli aggiornamenti su motofestival.it

Ecco come Moto.it sta cambiando, sempre con l'obiettivo di farvi leggere il meglio del giornalismo online delle due ruote. Con un nuovo stand (G44, padiglione 15) per tanti live tra interviste e dibattiti durante questa settimana di Eicma 2018.

LE ULTIME NOVITÀ DAL NOSTRO MONDO

Con un nuovissimo canale dedicato alla mobilità elettrica. Con il restyling grafico del logo e il merchandising tra felpe, T-shirt e cappellini. E con Voice, un format con un layout innovativo, che dà maggiore importanza alle foto e con contenuti longform

Logo e merchandising:

Sotto, i nostri nuovi loghi. Simili a quelli di sempre, ma diversi, più semplici e incisivi e ancora più riconoscibili, con i graffi della velocità che entrano nelle lettere AM di Automoto Network, iconici ed essenziali. In basso, due delle nostre nuove t-shirt in vendita nel nostro stand in Eicma, padiglione 15 - G44.

Continuiamo a crescere. Lo stand di Moto.it (padiglione 15, G44) aumenta di un piano per ospitare ancora più protagonisti e appassionati delle due ruote. Il cuore dello spazio è, come ogni anno, lo studio di registrazione da cui partono tutte le dirette quotidiane che potete seguire sul sito e sui nostri canali social. Uno stand da vivere come un salotto dove incontrare tutta la redazione da **Nico Cereghini**, il padrone di casa che tiene banco con talk, presentazioni, interviste e chiacchierate con piloti, tecnici, manager delle case motociclistiche e addetti ai lavori. Poi lei, impossibile non notarla, la special South Garage Charleston ispirata alla Citroën 2CV del 1980 (scoprite come è stata costruita a pagina 16) e personalizzata da un'idea di Moto.it per celebrare i 70 anni del brand francese. E al primo piano l'area lounge con il catering della Trattoria Bertamè Milano.

Il nuovo canale Elettrico

Sarà un futuro elettrico? Probabile, ecco perché a pagina 44 potete leggere come è nato il prototipo di moto (elettrica) intelligente sviluppato da Energica (padiglione 15, stand Q48) e Samsung. E soprattutto ecco perché Moto.it ha appena lanciato sulla sua piattaforma il primo canale italiano online (moto.it/elettrico) interamente dedicato alla mobilità sostenibile. News, approfondimenti e informazioni utili su

auto, moto, ebike e rideables, insieme alla parte di listini e annunci che da sempre trovate sul network Automoto.it, ma con un focus esclusivo riservato ai veicoli elettrici. Quindi, articoli da leggere e tante gallery da sfogliare, contenuti ideati e costruiti dall'art director Cinzia Giacombo per una community che segue Moto.it sempre di più da smartphone e tablet. Pensati cioè in formato verticale per una facile interazione tra i lettori, con ampio spazio a commenti e opinioni da condividere nella sezione dedicata o tramite lo sharing sui social media.

Nuovo logo e merchandising

Più di 90mila follower sui profili Instagram, 345mila iscritti ai canali YouTube, 1,7 milioni di fan sulle pagine Facebook. Visto che ci seguite in così tanti, abbiamo deciso di darci una risistemata. Ecco quindi il nuovo logo del network e una linea di merchandising creata insieme al brand di streetwear design Dolly Noire con uno spirito racing inspired e l'iconografia retro fatta di piloti e glorie della pista. È così che sono nate T-shirt, felpe, cappellini, sacche, spille, braccialetti, adesivi e lacci che trovate in vendita al nostro stand. Con un pay off su tutti: Stay on The Bike. Restate in sella, sempre, qualsiasi cosa succeda, in pista e nella vita.

Il nuovo format Voice

Voice come voce. Come la voglia di far parla-





Tutte queste trofee, foto a due il garage di Giacomo Agostini (Foto di Gabriele Micalizzi)

Lui non andava in moto?

«Aveva una macchina e una moto. Quando pioveva prendeva la macchina e io gli rubavo la moto, quando invece era una bella giornata andava in moto o gli rubavo la macchina, quindi gliene combinavo di tutti i colori. E avevo solo otto anni».

MOTO.IT ELETTRICO

Samsung e Energica lanciano la prima "moto intelligente"

Smart Ride, l'intelligenza artificiale debutta su un veicolo a due ruote. Samsung ed Energica rivoluzionano la scienza alla guida.

Smart Ride, guida intelligente. Il cervello elettronico che vive in un computer su un chip, è in grado di analizzare il comportamento del pilota e di regolare il motore in base alle sue esigenze. Il risultato è un motore che si adatta alle sue esigenze, sempre più produttivo, anche in situazioni non previste. Il risultato è un motore che si adatta alle sue esigenze, sempre più produttivo, anche in situazioni non previste. Il risultato è un motore che si adatta alle sue esigenze, sempre più produttivo, anche in situazioni non previste.



Autosport. Foto: memoria di una gara memorabile tra Tomaso e Tiziano (Foto di Gabriele Micalizzi)

Quando è stato l'ultimo volta che hai fatto l'amore?

«Oltre 10 anni. È un ragazzo».

Mi dai il nome di un'attrice di cui non ti sei mai stufato un flirt con lei?

«Alicia. Sono orgoglioso che mi parli della sorella».

Qualche volta che hai pianto?

«Ho pianto per un amico che è morto, qualche mese fa».

Che ti ha commosso?

«Mi commosso tanto da vedere una mamma che sta piangendo perché ha perso un figlio. Credo che la gente di un'figliolina sia paragonabile a noi».

Da parer alle tue gare qual è l'attore che più ti è venuto in mente?

«Ricordo l'attore che affiora in qualche battuta di ripieno, mamma mia, era un profumo ragazzo. Credo che una volta l'attore abbia detto a quei motori che si sono fatti e poi li hanno avvertiti».



Il pilota italiano di prima, Michele (Foto di Gabriele Micalizzi)

«Quando è stato il momento rivelatore di questa cosa?». «Forse la prima gara, la Trento-Bardone. Ho comprato una moto, ho preso un meccanico che poi era il panettiere del paese e ci sono andati».

18 Luglio 1961.

«Sì, su quarantatré piloti arrivo secondo alle spalle del celebre Scobetti della montagna, al secolo Attilio Damiani, con una moto privata che avevo appena comprato, che non aveva i freni Oldani, che aveva ancora il bauletto dei fermi. Quando ho vinto quella gara mi sono detto: "Eh, probabilmente so andare in moto". Perché invece mio padre mi diceva: "Tu sei matto, è pericoloso, poi ci sono i grandi campioni, dove va tu?". Poi ho incontrato i campioni italiani juniores e lì ho battuto tutti e subito, ho incontrato i campioni italiani senior e lì ho battuto tutti e subito, i professionisti e lì ho battuto tutti e subito».

Tu hai presente qual è stato il momento rivelatore di questa cosa?

«Forse la prima gara, la Trento-Bardone. Ho comprato una moto, ho preso un meccanico che poi era il panettiere del paese e ci sono andati».

Che rapporto avevi con tuo padre?

«Un buon rapporto, ma lui non voleva che io corressi in moto, e infatti io ho avuto un sacco di difficoltà per avere il permesso. Lui diceva sempre che non avrebbe firmato la morte di suo figlio. Ma poi un suo amico, un notaio, lo ha convinto. Solo che il notaio aveva capito che volevo correre in bici, non in moto. Si vede che era destino... Comunque adesso, pensando, mio padre aveva ragione. Ai miei tempi si moriva ogni domenica. D'altronde se volevi correre in moto era così. Diversamente non si poteva».

Che famiglia era la tua?

«Mio padre aveva una falegnameria, vendeva legnami e cose così. Ho avuto anche un'azienda di trasporti perché la falegnameria in tempo di guerra venne bruciata, è stato anche sindaco di un paese».

Qualche foto?



Il pilota italiano di prima, Michele (Foto di Gabriele Micalizzi)

MOTO.IT

Giacomo Agostini: «Sono stato grande»

Il 18 agosto, 88 anni, Giacomo Agostini, il più grande pilota di moto del mondo, ha deciso di ritirarsi dalle competizioni. Il suo ritiro è stato annunciato in un'intervista a "L'Espresso".

Il 18 agosto, 88 anni, Giacomo Agostini, il più grande pilota di moto del mondo, ha deciso di ritirarsi dalle competizioni. Il suo ritiro è stato annunciato in un'intervista a "L'Espresso".



Giacomo Agostini (Foto di Gabriele Micalizzi)

«Penso spesso al Tourist Trophy, quando ho lottato con Mike Hallwood, nel 67. Il Tourist Trophy era una gara durissima, toglievi i guanti e ti uscivano i pezzi di carne dalle mani, era bestiale».

«Penso spesso al Tourist Trophy, quando ho lottato con Mike Hallwood, nel 67. Il Tourist Trophy era una gara durissima, toglievi i guanti e ti uscivano i pezzi di carne dalle mani, era bestiale».

MOTO.IT ELETTRICO

Samsung e Energica lanciano la prima "moto intelligente"

Smart Ride, l'intelligenza artificiale debutta su un veicolo a due ruote. Samsung ed Energica rivoluzionano la scienza alla guida.

Smart Ride, guida intelligente. Il cervello elettronico che vive in un computer su un chip, è in grado di analizzare il comportamento del pilota e di regolare il motore in base alle sue esigenze. Il risultato è un motore che si adatta alle sue esigenze, sempre più produttivo, anche in situazioni non previste. Il risultato è un motore che si adatta alle sue esigenze, sempre più produttivo, anche in situazioni non previste.

MOTO.IT

BMW i4, arriverà nel 2021 per sfidare Tesla

La BMW i4 è la prima berlina elettrica della casa bavarese. Arriverà nel 2021 e sarà in grado di sfidare Tesla.



Gamba Kuri (di norda quello) e momento con la MV 500 (Foto di Gabriele Micalizzi)

Tu hai presente qual è stato il momento rivelatore di questa cosa?

«Forse la prima gara, la Trento-Bardone. Ho comprato una moto, ho preso un meccanico che poi era il panettiere del paese e ci sono andati».

18 Luglio 1961.

«Sì, su quarantatré piloti arrivo secondo alle spalle del celebre Scobetti della montagna, al secolo Attilio Damiani, con una moto privata che avevo appena comprato, che non aveva i freni Oldani, che aveva ancora il bauletto dei fermi. Quando ho vinto quella gara mi sono detto: "Eh, probabilmente so andare in moto". Perché invece mio padre mi diceva: "Tu sei matto, è pericoloso, poi ci sono i grandi campioni, dove va tu?". Poi ho incontrato i campioni italiani juniores e lì ho battuto tutti e subito, ho incontrato i campioni italiani senior e lì ho battuto tutti e subito, i professionisti e lì ho battuto tutti e subito».

«Ogni gara avevo paura, madonna ora non vinco, madonna ora non riesco a finirla...»

Che rapporto avevi con tuo padre?


«Un buon rapporto, ma lui non voleva che io corressi in moto, e infatti io ho avuto un sacco di difficoltà per avere il permesso. Lui diceva sempre che non avrebbe firmato la morte di suo figlio. Ma poi un suo amico, un notaio, lo ha convinto. Solo che il notaio aveva capito che volevo correre in bici, non in moto. Si vede che era destino... Comunque adesso, pensando, mio padre aveva ragione. Ai miei tempi si moriva ogni domenica. D'altronde se volevi correre in moto era così. Diversamente non si poteva».

Che famiglia era la tua?

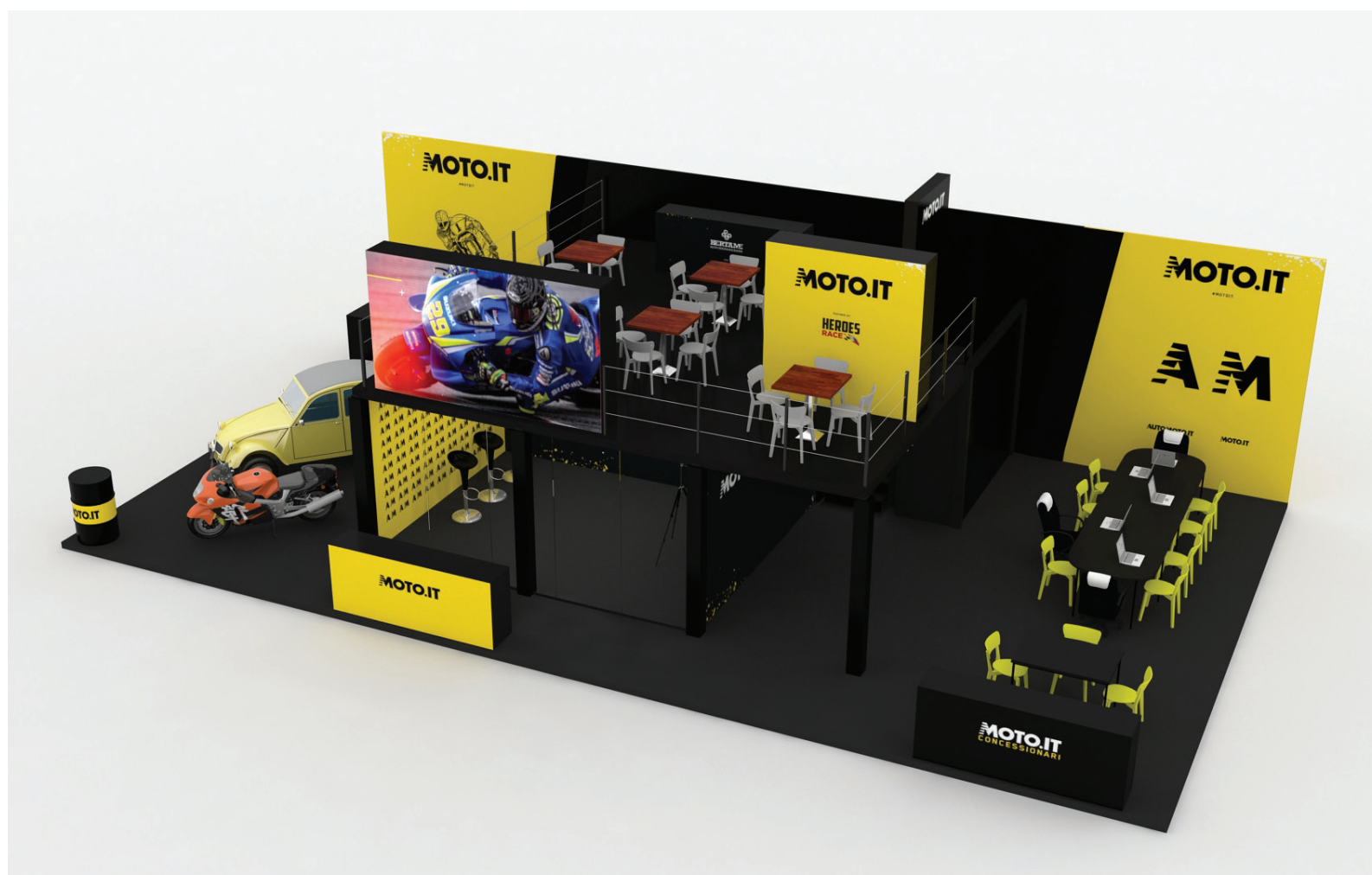
«Mio padre aveva una falegnameria, vendeva legnami e cose così. Ho avuto anche un'azienda di trasporti perché la falegnameria in tempo di guerra venne bruciata, è stato anche sindaco di un paese».

Il format Voice, Elettrico e il nuovo stand: nella pagina accanto una selezione di articoli tratti dal format Voice, che predilige un layout immersivo con più spazio alle foto e contenuti longform. In più, la home di moto.it/elettrico, il canale interamente dedicato alla mobilità sostenibile. Sotto, il nostro nuovo stand, che trovate al padiglione 15 - G44 a Eicma.

re i protagonisti del mondo moto attraverso un long form che mette insieme l'approfondimento giornalistico, la forza delle immagini, contenuti multimediali e grafica per creare un racconto più immersivo delle storie che pubblichiamo ogni giorno su Moto.it. Come abbiamo fatto con lo Speciale Voice 1968. Gli articoli su un periodo storico del motociclismo firmati da Nico Cereghini, Maurizio Tanca e Moreno Pisto per l'intervista a Giacomo Agostini. Video e immagini scattate da Gabriele Micalizzi, fotoreporter di guerra e frequente collaboratore di testate come The New York Times Magazine, New Yorker e Le Monde. Una photo gallery interattiva che mette a confronto le moto di ieri

e di oggi giocando con la sovrapposizione degli stessi modelli selezionati da Maurizio Gissi. Questa è la direzione intrapresa, che mira a fare informazione sul nostro mondo di riferimento ma scendendo più in profondità, declinando un argomento preciso sotto varie forme e, quando necessario, su più puntate. Se volete un altro esempio, cercate su Moto.it le varie tappe che hanno portato alla realizzazione finale (la sintesi la trovate a pagina 16) della special South Garage Charleston ispirata alla 2CV. E questo è solo una tappa, di un cambiamento che per dna è iniziato 21 anni fa (quando Moto.it è nato) e che presto continuerà a evolversi. Stay on The Bike, no? 

Evolversi, sempre. Anticipare le sfide che il mercato impone e affrontarle con coraggio, ogni giorno. Pensando già a quello che sarà domani



La mia debole natura peccatrice

Non accendeva una moto da 11 anni, un silenzio dettato dal senso di responsabilità di essere padre per la prima volta. Poi l'invito di Moto.it al Distinguished Gentleman's Ride con una Triumph Street Twin. Nicolai Lilin, tatuatore e scrittore di Educazione Siberiana, è tornato in sella per un breve viaggio dell'anima che sa di beneficenza e consapevolezza: «Perché un uomo può mentire a se stesso a lungo, ma non può farlo per sempre». Ecco uno dei Voice che trovate su Moto.it

Testi: Nicolai Lilin

Foto: Gabriele Micalizzi

Il filosofo tedesco Friedrich Hegel scriveva: «Ciò che è noto, non è conosciuto. Nel processo della conoscenza, il modo più comune di ingannare sé e gli altri è di presupporre qualcosa come noto e di accettarlo come tale». È così che per 11 anni mi sono sforzato di convincere me stesso e le persone che mi conoscevano di non avere niente a che fare con le moto, trattando questo argomento come un periodo della vita superato, chiuso per sempre. Poi, un giorno, la proposta di Moto.it di riportarmi in sella a una Triumph Street Twin per il Distinguished Gentleman's Ride di Milano ha risvegliato lo spirito di motociclista che ha preso il sopravvento sulla mia debole natura peccatrice.

Sì, 11 anni senza una moto sono tanti. Non ho mai capito bene se fu una decisione logica oppure una specie di intuizione, un suggerimento arrivato dal subconscio scosso dalla consapevolezza di essere diventato padre di una bambina meravigliosa che avrebbe avuto bisogno di me nella vita, dal carico di responsabilità che improvvisamente ho sentito nei confronti della mia primogenita, come se lei avesse messo in discussione tutti i miei comportamenti, tutti i modi di condurre la vita che mi distinguevano prima della paternità. Mentre lei cresceva mi soffermavo a riflettere sul passato, sulle situazioni difficili che avevo vissuto, in equilibrio su fili pericolanti dove spesso non camminavo e basta, ma ballavo la rumba con l'arroganza e la spensieratezza con cui i più giovani prendono in giro il destino. La guardavo negli occhi profondi e per la prima volta comprendevo quale fosse la mia priorità, accantonando così la mia voglia di andare in moto perché avevo paura. Mettendo in un angolo il ricordo di essere stato un felice possessore di una naked a carburatore, modificata in un'officina di Torino in versione street racing, una moto nervosa nonostante fosse di piccola cilindrata. **La guidavo lasciandomi trasportare dal sentimento, accorgendomi di entrare nelle rotonde sulla sola ruota posteriore:** dopo i lanci con il paracadute nell'esercito, le risse con l'utilizzo delle armi bianche e due divorzi alle spalle era una delle faccende più rischiose che mi stessero capitando nella vita. Fu così che, dopo la sua nascita, quasi fosse una liberazione, regalai la moto al mio amico sardo

Paolo, festeggiando la fine di un'epoca con una settimana di pace tra le colline della Barbagia, in mezzo a pecore bollite, porceddu e formaggio mentre annegavo nel Cannonau.

Eppure eccomi qui, **di nuovo in sella dopo tanti anni da non ricordarmi nemmeno come si accende una moto. O meglio, da non ricordarmi che se hai il cavalletto abbassato la moto non parte in questa domenica mattina**, diretto verso il quartiere milanese di Isola, vestito di tutto punto per conoscere i miei compagni di viaggio: Moreno Pisto di Moto.it, l'attore comico Paolo Casiraghi, l'attore Eros Galbiati e il fotografo Gabriele Micalizzi. Mondi diversi ma accomunati da una forte passione, quella delle due ruote, e uno scopo benefico. Sì, perché la Distinguished Gentleman's Ride non è solo una parata ispirata ai valori Triumph dove la gente si veste in stile british, è una manifestazione con l'obiettivo di raccogliere fondi a favore della ricerca sul cancro alla prostata e di sovvenzionare programmi di prevenzione per la salute mentale maschile.

In sella alle nostre Triumph partiamo verso il Pirelli Hangar Bicocca, punto di ritrovo insieme a tutti gli altri riders che rispondono perfettamente all'outfit richiesto. Uomini in tweed, giacca elegante, cravatta, papillon, sembra quasi un evento di moda ma le vere protagoniste sono le moto. Non ne avevo mai viste così tante in centro a Milano. Un gruppo compatto, uno spettacolo visivo che colpisce lo sguardo di coloro che si fermano ad ammirare l'entrata dell'Hangar. Iniziamo a sgasare, a suonare il clacson fino allo sventolamento di due bandiere a scacchi che indicano l'inizio della parata. Tanti, tantissimi motociclisti riuniti per una buona causa. La meta finale è lo Spirit de Milan, un vecchio stabilimento industriale che conserva il suo aspetto rude con l'edera che ricopre le pareti. La piazza centrale ospita tavolini, sedute, un palco per l'orchestra e street food. Pranziamo all'aperto, parliamo di moto, di passioni, ognuno racconta le proprie storie. Sono uno degli ultimi ad andare via, portando a casa un senso di comunità, di stare insieme senza pensieri, arricchito da un'esperienza che non vivevo da tempo. Undici anni per riprovare un'emozione così forte, perché un uomo può mentire a se stesso a lungo, ma non

Nella pagina accanto, in alto: La crew di Moto.it e Triumph all'Hangar Bicocca, luogo di ritrovo del DGR. Da sinistra l'attore Eros Galbiati, Moreno Pisto, brand manager di Moto.it, lo scrittore Nicolai Lilin e Paolo Casiraghi, comico e Suor Nausicaa di Zelig. Saranno tutti ospiti del talk nella Moto.it Lounge in Rinascente il 6 novembre (motofestival.it)

In basso: Vari momenti del Distinguished Gentleman's Ride, in giro per le strade di Milano e a festeggiare allo Spirit de Milan nel quartiere Bovisa.





In questa pagina:
 In alto. Il team di Moto.it in sella sulle Triumph.
 In basso. Le donne, partecipanti sempre gradite alla Distinguished Gentleman's Ride. **Nella pagina accanto:** In alto. Un ritratto di Nicolai Lilin, con Triumph e casco Vemar Helmets. Gli uomini e il loro stile british per l'evento benefico. In basso. Il passaggio dalla Stazione Centrale di Milano.





Una musa ispiratrice, la 2CV Charleston. E un anniversario, Citroën compie 70 anni. Poi la creatività di un team milanese di customizer. Il risultato? South Garage Charleston, la special in mostra allo stand di Moto.it, padiglione 15, stand G44

La 2CV su due ruote

Foto: Giuseppe Caggiano

Una musa ispiratrice, la Citroën 2CV Charleston da prendere per mano e portare in officina come fosse la pista di una sala da ballo. E un anniversario: il brand francese compie 70 anni. Al resto hanno pensato i designer e meccanici di South Garage che nel loro atelier di Milano hanno celebrato un matrimonio speciale, quello tra un'auto e una moto. Un'unione che ha dato alla luce una figlia molto special, la South Garage Charleston.

La base è una Triumph Bonneville a carburatori, una scelta dettata dalla necessità di armonizzare l'estetica dei pezzi rimasti originali (vedi per esempio lo scarico a bottiglia e il serbatoio) e quelli applicati successivamente. Mica facile, perché creare punti di montaggio per sovrastrutture diverse non è un'operazione semplice quando l'obiettivo è quello di far sposare forme ed estetica di due mezzi così. Diversi dettagli della 2CV sono stati quindi reinterpretati dando loro anche una duplice funzionalità. Basta guardare il parafrangente in monoscossa di

alluminio della ruota posteriore (ricreato in lamiera partendo dal modello Charleston originale) che diventa anche la base per ospitare **il portaoggetti a griglia cromata con logo Citroën Double Chevron**. Un simbolo iconico, due V sovrapposte e rovesciate che ricordano uno speciale e innovativo ingranaggio a doppia cuspide prodotto nelle officine di Parigi all'inizio del Novecento, presente anche sul serbatoio e, soprattutto, sulla mascherina anteriore a forma di radiatore. Dietro quest'ultima non c'è nessun faro, che invece è posizionato sullo stelo destro della forcella per riprendere la scelta stilistica della prima 2CV.

Il vestito che scivola sulle forme rotonde ed eleganti è completato dai colori Charleston nero e rouge delage, un bordeaux il cui nome è un forte richiamo alle vetture di lusso assai diffuse nella Francia degli anni Trenta. Il risultato? Una special che approverebbe anche Serge Gevin, lui che la Charleston la disegnò nel 1980 rendendola unica come questa di South Garage. ■

Colori Charleston nero e rouge delage per la special South Garage, un bordeaux il cui nome è un richiamo alle vetture di lusso diffuse nella Francia degli anni Trenta



In queste pagina:

I primi bozzetti per disegnare le linee della special ispirata alla 2CV Charleston del 1980. I dettagli del faro singolo installato sulla forcella destra. Il logo di South Garage - Manifattura Italiana Meccaniche Veloci. Il portaoggetti posteriore a forma di griglia, con il logo Double Chevron fissato sul passaruota.

Nella pagina accanto.

La special finita, dopo sei mesi tra progettazione e lavoro nell'atelier-officina di via Gardone 22, a Milano.

Il Garage dei Sogni

Render: Tony Pignatelli Studio

Dentro, ma anche fuori da Eicma. Per il terzo anno consecutivo La Rinascente porta le due ruote nello store di Piazza del Duomo con l'evento Love To Ride. **Per la prima volta le vetrine sono state curate interamente da Moto.it:** ai Garage dei Sogni (in queste pagine) si aggiungono le vetrine Annex con la bici elettrica di Bosch, i nuovi prodotti Cellular Line, le mascherine Herd of Wolves e i caschi HJC. E poi talk, presentazioni e dibattiti con campioni, youtuber e influencer nella lounge room dedicata al primo piano dello spazio Annex. Il programma completo lo trovate su **motofestival.it**

«**V**ivo con mia moglie, un architetto molto ispirato, in uno spazio in cui regna l'ordine, la pulizia, sempre pronto ad accogliere qualcuno. Il mio garage invece è all'opposto, un rifugio, un ambiente libero dalle convenzioni capace di trasformare sempre la sua forma come in un processo artistico. Ed è il mio antro di Batman, molto più di un posto dove parcheggiare la moto proprio perché parla di me». Il designer e scenografo Tony Pignatelli, per realizzare le vetrine de La Rinascente allestite durante il Salone della Moto, è partito dall'idea di spazio in grado di riflettere il mondo interiore di un uomo o di una donna e della loro moto. Lui che ne possiede quattro (Guzzi Le Mann 1 del '76, V7 700 del '67, H-D Sportster quattro marce dell'87 e una Honda XL500 S del '79) ha interpretato i valori dei brand e delle due ruote che potete vedere al piano terra dello storico negozio di Piazza del Duomo a Milano. Vespa Elettrica, BMW R nine T, Energica Ego Sport Black, Quadro Qooder, BMW C 400, Vemar Helmets: moto, scooter e caschi, la loro anima e quella dei loro proprietari dentro sei vetrine-garage da sogno. ■



Il garage è un luogo dove poter sfogare i nostri istinti, un piccolo club, un rifugio che parla la nostra stessa lingua

Energica Ego Sport Black. Pulizia, razionalità, illuminazione chirurgica: è lo spazio che ricorda il box di un circuito per una moto elettrica che ha ambizioni sportive e corse.

Quadro Qooder. Un garage pratico per un mezzo destinato non solo alle strade della città. Basta montare il kit offroad, stringere le ruote della bici del figlio e via in fuoristrada.



**Quattro pareti,
non importa quanto grandi siano,
qui dentro tutte le convenzioni
estetiche vengono superate**

BMW R nine T. Un po' officina, un po' showroom. Il classico design da roaster si sposa con un'estetica che tira fuori anche l'anima contemporanea della moto e del suo proprietario.

BMW C 400. Essenzialità, leggerezza, praticità. Qui dentro non si fa manutenzione, l'ordine richiama all'ordine, quindi anche alla pulizia del mezzo e all'abbigliamento.



A ognuno il suo spazio, un microcosmo abitato dalla moto e da chi la guida, da chi la sogna ogni giorno

Vemar. In un ambiente in cui parcheggiamo la moto, non manca mai il casco. Anzi, i caschi: vissuti, esibiti, collezionati insieme ad altri trofei e alle tante storie da raccontare.

Vespa Elettrica. C'è lo skyline di una metropoli, c'è elettricità nell'aria e una presa che dà energia allo scooter Piaggio e ai neon colorati. Quindi, c'è anche futuro... elettrico.

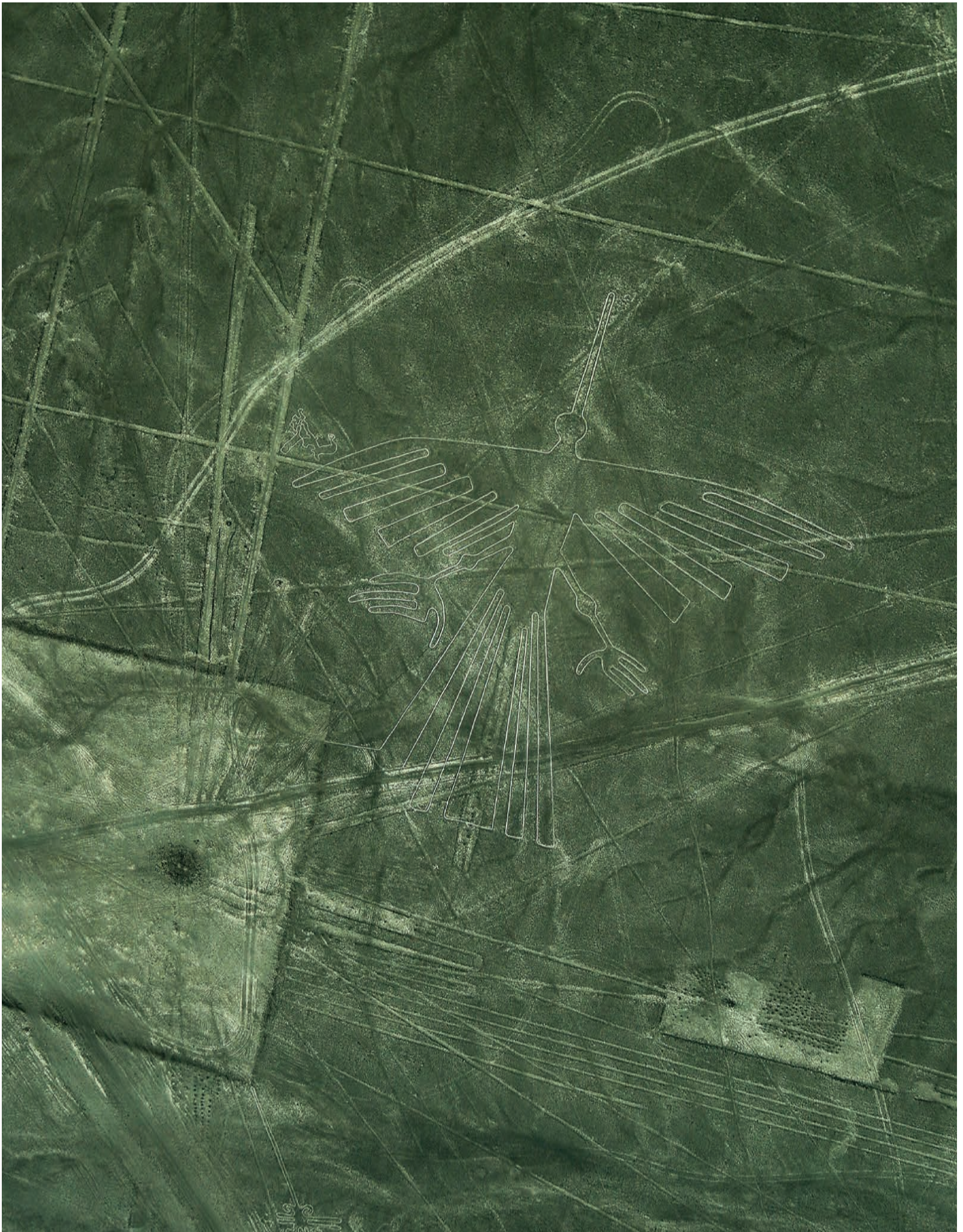
Due uomini su una Peugeot 3008, il Sudamerica e la gara delle gare in offroad vista dal finestrino. Franco Acerbis, fondatore dell'omonima azienda e memoria storica del rally, in viaggio con il nostro giornalista e scrittore Piero Batini. Diecimila chilometri da Parigi a Lima per raccontare che cosa è stata e che cos'è oggi la Dakar dopo 40 anni

Testi e foto Piero Batini

Sabbia, sogni e gloria: 40 anni tra la polvere della Dakar

Powered by







S

uccede da quattro decenni. Sogni di fare la Dakar, di correre piano per concluderla, di metterla nel cuore delle tue esperienze. E quando riesci a partire sai di aver già realizzato una parte importante di quel sogno, ma non sai ancora che stai per entrare in un incubo.

Pochi ci riuscivano, finirla voleva dire una probabilità su tre. Oggi, esattamente come allora, se non ci riesci torni per vendicare la sconfitta. Ma se tagli il traguardo sei fregato, perché la Dakar ti entra nel sangue. Sai già che ripartirai: una, due, tre volte, finché non ce la farai più, finché la tua famiglia non ti chiederà di crescere, finché non avrai finito i soldi, finché non troverai un'alternativa capace di strappare l'anima come il deserto. Forse, perché è un po' come smettere di fumare per un mese, un anno, dieci, il rischio di una ricaduta c'è sempre. È successo anche a me, anche a chi aveva smesso perché nauseato, perché aveva perso troppi amici. Ne avevo avuto abbastanza e avevo detto basta. Poi un giorno, con quelli del gruppo, la butti lì: «E se ne facessimo una, una e via, di nuovo nel nostro limbo?». La risposta? Travolti dal Sudamerica, dai suoi deserti, di nuovo insieme. Notti, settimane senza dormire, nutriti solo dalle emozioni e da quella falsa consapevolezza che ti fa dire: «**Tanto smetto quando voglio**». **E invece non smetti, magari trasformi l'esperienza da capitano di te stesso a equipaggio di un'avventura**, come è successo in questa edizione che ho scelto di far scorrere al lato delle piste per scoprire la sintonia e l'adattabilità di compagni-fratelli che viaggiano insieme a te, per conoscere da vicino la gente che la terra del rally fatta di agonismo la abita, la vive con un sorriso ogni giorno. Un viaggio lungo diecimila chilometri sulla Peugeot 3008 insieme a Franco Acerbis, dentro un salotto fatto di racconti e ascolti con un mondo meraviglioso davanti al parabrezza e dietro al lunotto. Ogni giorno un pezzo di Dakar, ore e ore alla guida, una passione raccontata in dieci tappe.

Lima, 3 Gennaio 2018. Si arriva e si riparte

Grande Dakar. Grande viaggio. Grande compagnia. Una miscela esplosiva per una performance indimenticabile. È il giorno uno, quello in cui tutto diventa facile, nel quale l'azione sgombera tutte le elucubrazioni della preparazione. Quelle buone e quelle nocive. Si parte!

Lima, 4 Gennaio. «Perché no? Tornare in Africa è una possibilità»

Etienne Lavigne, direttore sportivo di ASO (Amaury Sport Organisation, organizzatore della Dakar) un giorno se n'è uscito con questa frase e noi l'abbiamo commentata. Una possibilità, forse, ma non certo una scelta facile. Lo chiedono, lo dicono, non lo escludono, dall'una e dall'altra parte del bancone del bar. Ma in ufficio è un altro film. Finché il Sudamerica resterà, se non una miniera d'oro come fino a poco fa, una fonte di reddito per gli organizzatori, da queste terre non ci si alzeranno i tacchi. L'operazione di spostare identità e sistema operativo da un continente all'altro è già stata complessa e per niente scontata, ripartire da capo potrebbe anche essere un rischio. Nel 2008 c'era grande emozione per l'annullamento forzato dell'edizione che sarebbe dovuta partire dal Portogallo. L'onda emotiva dette forza al cambiamento tamponandone le falle e il trasferimento di layout del marchio Dakar finì per essere tollerato, capito, accettato, riconosciuto. Sì, il sistema operativo aveva rico-

nosciuto il nuovo drive e da allora un fiume di dollari è stato convogliato nelle casse di ASO. Perché, va ricordato un aspetto fondamentale: per organizzare la Dakar in Africa, e prima ancora la Paris-Dakar dell'origine ASO e TSO (Thierry Sabine Organization), c'era da far fronte a delle spese. In Sud America l'attuale società è riuscita a mettere il suo prodotto all'asta, a imporre un canone ai Governi che vogliono la gara a tutti i costi. Insomma, non c'è niente di male se richiesta e offerta giacciono su uno stesso piano consensuale, ma non ci facciamo troppi romanzi attorno.

Lima, 5 Gennaio. La Dakar 2018 torna in Perù

Questo è stato l'highlight dell'ultima edizione. Dopo un lungo braccio di ferro tra Argentina, Cile e Bolivia, anche la Dakar del 2019 farà tappa in territorio peruviano. Perù, solo in Perù. Brutto, perché sarà la prima volta che il rally non attraverserà neanche un confine, bellissimo perché non basta un aggettivo superlativo per descrivere questa Nazione. Lima, la costa del Pacifico, Pisco, Nazca, San Juan de Marcoña, Arequipa, poi a Est verso le Ande, una valle dopo l'altra, paradiso dopo paradiso. Onde di morfologia e di sensazioni, dieci giorni e tanto deserto di Ica, dune e sabbia a strappare gli occhi abbacinati da orizzonti indefinibili e miraggi di cielo e oceano. Tutto in due settimane, tutto quello che per anni, a più riprese per un motivo o per un altro, è mancato alla Dakar sudamericana. Tenendo sempre ben in mente uno dei comandamenti sacri di Thierry Sabine: «Alla Dakar devi avere sempre lo stomaco e il serbatoio pieni, a pancia piena risolvi un problema di carburante, a digiuno perdi la lucidità e non ti viene nemmeno voglia di andare avanti». E noi obbediamo, serbatoi sempre, possibilmente, pieni. Una regola aurea che rispettiamo con piacere. Perché se la Bolivia resta impressa per la quinoa real che si coltiva a nord del deserto Salar di Uyuni, se Argentina, Brasile, Paraguay e Cile si contendono da sempre il primato per la carne migliore, in questo Paese tutto quello che si coltiva è sublime, compreso il pollo allevato a granturco.

Pisco, 6 Gennaio. Pisco, limone, zucchero

Sulla Peugeot 3008 c'è spazio anche per i temi più leggeri della vita. Il Pisco Sour, per esempio. Pisco, limone, zucchero, ghiaccio, due gocce di Amargo Chunchu Bitter e chiara d'uovo per la montatina nel frullatore. È il drink internazionale che evoca tramonti oceanici in tutto il Sudamerica, il piacere del palato che affratella peruviani e boliviani, cileni e argentini. Per i peccati di gola, il Pisco Sour è l'assoluzione. E anche per lanciare nel vivo la Dakar. Sapevamo che l'avrebbe vinta una 3008 DKR Maxi, sapevamo anche che quella sarebbe stata l'ultima partecipazione ufficiale di Peugeot: tre vittorie consecutive, la leggenda, poi il ritiro imbattuta. Commentavamo che Mini e Toyota avrebbero fatto quello che potevano, ma che dovevano ancora scontare il peccato originale. Avevano sottovalutato e snobbato il potenziale delle Peugeot. Certo, Toyota e Mini avevano belle macchine, belle organizzazioni e fior di piloti, ma poche speranze. Di sicuro, **dopo il ritiro di Peugeot assisteremo a una bella guerra per l'eredità. Ancora oggi, con Franco Acerbis ci teniamo aggiornati, ci stupiamo che la Casa giapponese non abbia voluto dare un mezzo a Peterhansel**, sbalorditi se è vero che non vorrebbero veder correre Monsieur Dakar con la moglie. A parte Loeb, tutti quanti (Sainz, Peter e Despres) correrebbero volentieri con Mini, a patto che si tratti della nuova due ruote motrici sviluppata da Mikko Hirvonen, assegnata in un primo momento a Lucho Alphonso e ora

In apertura: Un'immagine aerea delle Linee di Nazca, geoglifi, linee tracciate sul terreno del deserto di Nazca, altopiano arido che si estende per circa 80 chilometri tra le città di Nazca e di Palpa, nel Perù meridionale.

A sinistra: La morfologia del Perù, un Paese che sorprende per la varietà dei suoi paesaggi.



contesa dagli ex Peugeot. Concordiamo anche sul fatto che, probabilmente, in questa polarizzazione di scelte ci deve essere lo zampino di Nasser Al Attiyah, Principe del Qatar ma anche tiranno di Toyota.

Nazca, 7 Gennaio. Lo Shuttle 3008

Abbiamo usato la Peugeot 3008 per la campagna Dakar 2017. E quando si è trattato di organizzare la spedizione 2018 abbiamo voluto la stessa macchina. Ecco perché siamo grati a Peugeot. Primo, per aver fatto della 3008 una vettura magnifica da usare. Secondo, perché con poche accortezze è la macchina ideale... da vivere. La storia l'abbiamo già raccontata in lungo e in largo: 25mila chilometri in due edizioni, quattro Paesi e un oceano attraversati, 150 cavalli e 400 Nm in due litri di cilindrata, pochi galloni di diesel, non una goccia d'olio nel motore e comfort esagerato. Come avrebbe detto un giorno Bruno Famin, direttore di Peugeot Sport: «La 3008 è la macchina vincente, su strada e fuori strada».

Il nostro assetto? Cinque cerchi in acciaio, gomme rinforzate, due ruote di scorta e un piccolo imbuto artigianale, calibrato per adattare le pompe sudamericane ai serbatoi europei. Stop. Un solo problema, spirituale: viaggiare a 80 all'ora in Bolivia, un limite assurdo. Penserete che stiamo facendo pubblicità. Pensate giusto, e pensate sbagliato. Riflettete però sul fatto che, quando si è dotati di un'auto allo stato dell'arte, è inevitabile che se ne parli. È parte del piacere e della serenità fatta di osservazione fuori dal finestrino: le Isole Ballestas, un'Arca di Noè di roccia che spunta dalle acque del Pacifico, Paracas in barca oltre il Candela-bro, misterioso disegno sulla parete di arenaria superato Capo Gral, pellicani, cormorani, Sule Pata Azul, Roja, un misterioso gabbiano chiamato zarcillo, condor e avvoltoi dalla

testa rossa, otarie e leoni marini, i pinguini di Humboldt, foche, delfini, tartarughe marine. Tutto questo può succedere nel giro di un paio d'ore. E poi, la sera a cena arriva il ceviche, bocconcini di cernia, corvina, pejerrey, lenguado cucinati in una salsa di limone, o lime, cipolla, sale, peperoncino e coriandolo. Un altro piccolo tassello per capire che sapore ha la vita dakariana.

Titicaca, 11 Gennaio. Il Leggendaro Incas Rally

È un luogo che rimane nel cuore. Che ci resta nel cuore. Franco Acerbis se lo porta dentro da quando è sbarcato in questo Paese nell'86 per organizzare il suo Incas Rally. Cinque edizioni memorabili, più una straordinaria nel 1996. Una gara leggendaria, da pelle d'oca la Lima-Rio, dal Pacifico all'Atlantico, vinta da Fabrizio Meoni. Per la prima volta l'Incas attraversava un confine perché nella mente del suo ideatore c'era una profonda convinzione: «Un Rally può vivere, deve vivere in un solo Paese». Fu quindi il momento del Nevada Rally, quando si realizzò il miracolo dell'integrazione emotiva tra il pilota, la terra e la sua gente, quando l'esperienza della passione diventa una tappa di crescita dell'anima. Proprio quello che, invece, è il timore di Lavigne e di ASO. Stiano tranquilli però: la Dakar solo in Perù sarà un'esperienza gigantesca. Parola di Franco Acerbis, che qui ha la sua seconda famiglia.

La Paz, 12 Gennaio. Nel catino di Nuestra Señora de La Paz

In Bolivia cambia tutto. Qui Evo Morales è padre e padrone, qui dove piove e anche d'estate fa freddo. In Bolivia tutto costa fatica e solitudine, anche un piatto di minestra. La Dakar si ferma a La Paz per la giornata di riposo, si fa per dire, per poi ripartire subito e non perdersi il meglio dello

«Sogni di fare la Dakar, di correre piano per concluderla, di metterla nel cuore delle tue esperienze. E quando riesci a partire sai di aver già realizzato una parte importante di quel sogno, ma non sai ancora che stai per entrare in un incubo»

straordinario imbuto delle Ande. Torniamo religiosamente a pregare alle canne d'organo naturali di Las Animas, saliamo verso la vetta del Huayna Potosí. L'altitudine ci consuma a vista d'occhio, la felicità ci nutre. Incontriamo la miniera di Milluni, il suo piccolo cimitero dei minatori della guerra civile, il murale del pittore e rivoluzionario Miguel Alandia Pantoja, nascosto in un doppio muro del cinema teatro. La metropoli sul tetto del mondo invece è laggiù, in basso, mentre noi torniamo sul Sendero del Águila, la passeggiata di Ernesto Che Guevara nei giorni della sua ultima operazione con Tamara Bunke Bider, detta Tania La Guerrillera.

Uyuni 13 Gennaio. La ferrovia che collegava Uyuni ad Antofagasta

Il Cile e la Bolivia. Tempi di pace sotterrati da sbagli e presunzioni, ruggine per fortuna rimasta solo nei convogli ferroviari abbandonati nel cimitero dei treni di Uyuni. Franco e io siamo innamorati del Salar de Uyuni, la più grande distesa salata al mondo. A me sembrava dovesse rimanere una leggenda, perché per due volte il maltempo ci aveva allontanato dalla meta mentre ero in viaggio con Edi Orioli durante un indimenticabile Desert Challenge. Il Salar è un'icona della Bolivia, un viaggio a sé. L'abbiamo conquistato da nord, da sud, da est, Franco anche da ovest arrivando dal Cile. Un pezzo di terra che muta la sua pelle: un anno è una lastra crepata di sale, un altro è un lago, un altro ancora è invisibile e introvabile nella nebbia. Vi si entra facilmente da Colchani, venti chilometri a nord di Uyuni, ma si deve stare attenti perché quando è bagnato può essere una trappola per la migliore delle jeep. Noi, forti dell'invulnerabilità della 3008, sfidiamo il Salar allagato. Un battesimo nelle acque salate che finisce bene.

Salta, 15 Gennaio. La tavolozza del pittore

Scendere da Tupiza, Bolivia, a Salta in Argentina, è come passare in rassegna metà dei colori della natura. Dopo quelli del mare e del cielo è la volta dei colori della terra. Passare dai tremila metri a un livello più respirabile dilata la mente e fa apprezzare di nuovo le sfumature più dolci del paesaggio che cambia velocemente. Abra Pampa, Tres Cruces, Humahuaca, la magica, caleidoscopica Purmamarca nella Quebrada, e viene di nuovo voglia di tornare indietro con la memoria. «Chi è il più grande della Dakar?» ci chiediamo sulla 3008. Fabrizio Meoni per Franco Acerbis, Edi Orioli per il sottoscritto, Stephane Peterhansel un nome e un cognome che ci trova di comune accordo. Tre uomini che appartengono alla passione di questo sport, alla storia della Dakar. Meoni ne è stato l'anima e il sangue indimenticabili di un modo straordinario di essere uomo e pilota. Orioli l'intelligenza e il rigore dell'onestà in grado di ridicolizzare con la fantasia la forza, l'astuzia e la malizia degli avversari e della corsa stessa. Peterhansel il marziano sceso sulla terra per illuminare, sdrammatizzare, normalizzare l'avventura. Per esaltarla e traghettarla attraverso epoche e condizioni totalmente diverse. Probabilmente senza quest'ultimo eroe la Dakar non sarebbe arrivata ai giorni nostri.

Fiambalá, 17 Gennaio. Il Sirah di Don Diego

Poche ore di sonno. Sempre troppo poche, senza sogni, perché a volte ci pare di sognare da svegli. Come nel caso di Fiambalá, un ovale di cento chilometri per cinquanta tra due pareti di roccia e sabbia. È uno scenario stratosferico che ricorda il gigantismo del Salar, la discrezione della Valle della Luna e il Circo Massimo. Nella cruda realtà dell'estate è un forno ed è qui l'arrivo di tappa. Il vento non è forte ma

A sinistra: Una lingua d'asfalto che sembra tagliare uno stato del sud negli States. E invece è il Perù, con le sue lunghissime strade di collegamento che fanno perdere la mente nella catarsi della sua natura.





A sinistra: Una delle tante persone incontrate durante il rally, la sincerità di chi abita questi luoghi è un traguardo che supera l'agonismo della Dakar.

In alto: Un negozio di frutta e alimenti vari, una sosta obbligata per assaggiare gli ingredienti dell'incredibile cucina sudamericana.

A destra: Un ritratto di Piero Batini, giornalista (autore di questo articolo) e spettatore insieme a Franco Acerbis della Dakar che racconta in queste pagine.





«Ma questa Dakar di oggi com'è davvero?». La risposta che ci diamo è sostanzialmente una: una cosa d'altri tempi che resiste ai giorni nostri. Per farlo deve cambiare, ma se cambia troppo non è più la stessa»

caldo, una scena sublime e inquietante. Salutiamo Barreda che se ne va, Walkner e le Peugeot che vinceranno, ormai è fatta ed è come se per noi la Dakar, intesa come Rally, fosse finita. Riprendiamo la strada, questa volta con la sensazione impagabile e certa che possiamo rallentare, far scendere il cuore di un'ottava e liberare dalla mente qualche giga di memoria. La più bella Dakar del Sud America va verso il suo epilogo felice e noi dietro, in coda con una tacca più indietro dello schienale della 3008. Relax. Tre chilometri più a sud Franco Acerbis si ferma accanto a una magnifica casa, scopre che è una cantina, la esplora e mi offre un bicchiere del Sirah della fattoria Don Diego. Una benedizione che scioglie l'anima e la lingua per parlare ancora di Dakar. Domanda: «Ma questa Dakar di oggi com'è davvero?». La risposta che ci diamo è sostanzialmente una: una cosa d'altri tempi che resiste ai giorni nostri. Per farlo deve cambiare, ma se cambia troppo non è più la stessa. Per mantenere lo spessore dell'avventura deve adattarsi a contesti geografici, tecnici, emozionali e sociali troppo diversi e scendere a vari compromessi. **La morale è che la Dakar mantiene un livello elevatissimo, continua a cercare e a offrire un quoziente di agonismo, sfida e esperienza imbattibili, ma tutto questo al prezzo, salato, di aver perso una parte della sua anima.** Della sua anima originale, quanto meno. Per questo il mito si adatta bene ai nuovi sognatori, alla gioventù dell'avventura, molto meno agli anziani che hanno visto o vissuto la Dakar delle origini o dei periodi d'oro. Ancora una volta: non c'è niente di male, niente di perverso. Solo una constatazione.

Buenos Aires, 20 Gennaio. Maradona o Marc Coma? Tinogasta, San Juan, El Zonda, Cordoba, La Cumbre, Rosario... l'Atlantico. La Dakar e il nostro viaggio finiscono a

Buenos Aires, accompagnati in un gran finale da Juan José Gato Barbery, ex pilota, dakariano, giornalista, amico. Gato ci guida nella Buenos Aires più classica ma riesce a farcela conoscere con un sentimento meno scontato, più autentico, appassionato. Seduti al tavolino di uno dei locali del colorato Caminito si parla tutti insieme, una piccola riunione tra amici che comprende anche Fernando il meccanico. E si riparla di Dakar per l'ennesima volta. Una Dakar che, in media, necessita di qualche mese per sedimentare le impurità. Un'edizione bella come questa ci mette il tempo di un aperitivo. **Di chi è il merito della riuscita di questa edizione? Nessun dubbio, se c'è un nome da fare è quello di Marc Coma, leggenda vivente con cinque vittorie all'attivo** che, improvvisamente, tre anni fa, decise di appendere il casco al chiodo e di passare dall'altra parte della barricata diventando il direttore sportivo del Rally. Sbalorditivo. Dalla moto all'elicottero del capo in mezza stagione. Non era mai successo. Dopo l'ultima corsa nel 2015 ha iniziato a ricostruire la sua Dakar. Dura, difficile, imparzialmente infernale. In tre parole: bellissima, autentica e la più impegnativa dell'era sudamericana. Per questo è anche stata criticata e per questo motivo il catalano, altrettanto all'improvviso, ha deciso di sparire nella sua fattoria di Avià, in provincia di Barcellona. Marc il più grande? Per Gato il più grande è stato Maradona, non ci sono dubbi, la giustificazione perfetta per portarci a visitare la Bombonera.

Lima!

Machu Pichu. Che dire, che cosa raccontare? Niente di nuovo. Solo un grande, immenso arrivederci Dakar! ■

A sinistra, in alto:

Franco Acerbis e Piero Batini, i due protagonisti di questo viaggio.

E la Peugeot 3008, l'auto che li ha accompagnati.

In basso: un geoglifo nel deserto peruviano

visto dall'alto, uno dei tanti disegni tracciati durante la fioritura della civiltà Nazca.

Two men on a Peugeot 3008 in South America, watching the mother of all offroad races from the car window. Franco Acerbis, founder of the homonymous company, and historical memory of the rally, is on the road with the journalist and writer Piero Batini. Ten thousand kilometers on four wheels, from Paris to Lima, to tell what Dakar was, and what is, 40 years on

It has been on for four decades. You dream about entering the Dakar, taking it slow to get to the end, to treasure it in the heart of your experiences. And when you finally start off, you know you have already realized an important part of that dream, but you still do not know you are about to face a nightmare. Only few could make it, chances you could get to the finish line were one out of three. Now as it was then, if you can't make it, you come back to avenge your defeat. Yet when you cross the finish line you are screwed, because the Dakar gets in your blood. You already know you will do it again: once, twice, three times, until you won't be able to do it again, until one day your family tells you you should grow up, until you run out of money, until you find an alternative that can steal your heart as the desert can. Hopefully. Because it's

like when you quit smoking for a month, a year, or ten. Cold turkey. It happened to me as well. It happened to those who had given it up because they were sick, because they had lost too many friends. I had had enough, so I called it quits. Then one day, you're with your mates and just say: «What if we do it once, only once, what if we walked into our limbo?». The answer? You'll all be together again, carried away by South America and its deserts. Spending whole nights, weeks without sleep, feeding yourself on emotions, on that misconception that makes you say «**I can quit whenever I want**». **Except, you're just not going to quit. You may take that experience and turn from being the captain of yourself into being a member of the crew of a new adventure.** Just like it happened to me this edition. I chose to follow it alongside the tracks, to find the harmony and the adaptability of the mates/brothers

that take this journey with you, to get close to the people who actually live in the land of competition that hosts the rally – the people who live this land with a smile every day. A ten-thousand kilometre journey with Franco Acerbis in a room made of stories, and you listen as you look at the wonderful scenario you see from the windshield and the rear window. A bit of the Dakar every day. Hours spent driving, and a passion to tell, in ten stages.

Lima, January 3 2018. You arrive and then leave again

Great Dakar. Great journey. Great company. An explosive mix for an unforgettable performance. This is day one, the day when everything looks easy. The day when action clears away all the cogitations that crossed your mind as you were getting ready. The good and the bad ones. Time to go!

Lima, January 4. «Why not? Going back to Africa might be a possibility»

Etienne Lavigne, race director at ASO (Amaury Sport Organisation, which organizes the Dakar), just said this one day, and we commented on his statement. This might be a possibility, but it won't certainly be an easy choice to make. On both sides of the counter, at the bar, there are people who expect it, people who just talk about it, people who do not exclude it. But at the office it's a whole different story. South America may no longer be a gold mine as it was until a while ago. But as long as it proves a source of income for the organizers, the race won't leave these lands. The operation that made it possible to change the identity and the procedure of the race, moving it from a continent to another, has been quite complex and not at all obvious. Starting from scratch again might be risky. A lot of excitement ensued in 2008 when the edition that should have started from Portugal was called off. The excitement empowered change and overlooked the faults, and the changes in the layout of the Dakar brand were eventually tolerated, understood, accepted, and acknowledged. Yes. The operating system recognized the new drive, and tons of dollars have been invested in ASO. Because there is a fundamental aspect that should be remembered: expenses had

Text and pics: Piero Batini

Sand, dreams and glory: 40 years among the Dakar dust

to be made in order to organize the Dakar in Africa, as well as [to organize] the ASO and TSO (Thierry Sabine Organization) Paris-Dakar of the origins. In South America, the new company was able to auction its product and receive a fee from all the countries that do want the race on their territory. Nothing bad if supply and demand are met on consensual terms, but let's not make too many stories in our minds.

Lima, January 5. Back in Perù

This is the highlight of the latest edition. After long negotiations between Argentina, Chile and Bolivia, the 2019 Dakar will also stop in the Peruvian territory. In Perù, and in Perù only. Which is bad, because that's going to be the first time that the really won't cross not even one border. But it's also going to be great, because one adjective, no matter how amazing, is not enough to describe this country. Lima, the Pacific coast, Pisco, Nazca, San Juan de Marcona, Arequipa, and then eastwards towards the Andes, valley after valley, paradise after paradise. Waves of morphology and feelings, ten days and a lot of the Ica desert, dunes and sand will steal the eyes, blinded by indescribable landscapes and mirages created by the sky and the ocean. All in two weeks. All

that the South American Dakar, for various reasons, has always missed. Always bearing well in mind one of Thierry Sabine's sacred commandments: «At the Dakar your belly and tank must always be full. When your belly is full you can solve problems with the fuel, but on an empty stomach you will lose your focus and the will to go on». And we obey, with our tanks hopefully always full. It is a golden rule we respect with pleasure.

Pisco, January 6. Pisco, lemon and sugar

On our Peugeot 3008 we have room to talk about trifles in life. The Pisco Sour, for example. Pisco, lemon, sugar, ice, two drops of Amargo Chunchu Bitter, and eggwhite - lightly beaten by the mixer. This is an international drink that evokes sunsets by the ocean throughout South America. A delight to the palate that unites almost as brothers Peruvians, Bolivians, Chilenos, and Argentinians. It is the absolution of gluttony. And it is good in order to get into the full swing of the Dakar. We knew it would be won by a 3008 DKR Maxi, as much as we knew that that was going to be the last time Peugeot would officially participate: tre victories in a row, the legend, and then it retired, unbeaten. We said that Mini and Toyota would do what they could, but they still

had to atone for their original sin. They had underestimated, they had snubbed the potential of Peugeot. Toyota and Mini had indeed great cars, a great organization and amazing pilots, but not many hopes. What is sure, **now that Peugeot retired we are going to see a great war of succession. Even today, Franco Acerbis and I keep in touch, we are surprised that the Japanese corporation did not want to give a car to Peterhansel.** We are shocked if it is true that they do not want to see Monsieur Dakar race with his wife. Except for Loeb, almost everyone (Sainz, Peter e Despres) would be happy to race with Mini, as long as that they are given the new two-wheel drive car developed by Mikko Hirvonen. First assigned to Luchó Alphand, the vehicle is now a point of contention among the former Peugeot pilots. We also agreed that in such polarized choices Nasser Al Attiyah, Prince of Qatar as well as Toyota tyrant, must probably be playing his part.

Nazca, January 7. The 3008 Shuttle

We used the Peugeot 3008 for the Dakar 2017 campaign. And when we organized our 2018 expedition, we decided we wanted the same car. This is why we are grateful to Peugeot. First, because the 3008 is a wonderful car to use. Secondly, because you only need few things to turn it into the ideal car... to live in. We have already told our story extensively: 25 thousand kilometers run over two editions, we crossed four countries and done ocean, 1500 horses and 400 Nm in a two-liter displacement, few gallons of diesel, not even a drop of oil in the engine, and lots of comfort. Bruno Famin, director of Peugeot Sport, would later put it this way, «The 3008 is a winning car, both on and offroad». **Our gear? Five steel wheels, reinforced tyres, two spare wheels and a small, homemade funnel, which is invaluable to adjust South American nozzles to European tanks.** That's it. There was only one minor, spiritual issue: in Bolivia we were driving at

«When you finally start off, you still do not know you are about to face a nightmare»



Left: Peruvian buildings, colours and vehicles are a part of the Dakar's dream. **In the next page:** a Peruvian seagull poses in front of the camera.



80 kph. An absurd speed limit. You may think that we are advertising here. You're right. And you're wrong, at the same time. Just think about this: when you have a state-of-the-art car, people will talk about it – that's inevitable. It is part of the pleasure and serenity you get when you look out of the window: the Ballestas Islands, a Noah's Ark made of rock that peeps out of the Pacific waters, Paracas on a boat beyond the Candelabro, a mysterious shape on the sand wall past Gral Cape, and then pelicans, cormorans, Sule Pata Azul, Roja, a mysterious seagull called zarcillo, condors and red-headed vultures, eared seals and sea lions, the penguins of Humboldt, seals, dolphins, sea turtles. All of this can happen in front of your eyes in the span of two hours.

Titicaca, January 11

The Legendary Incas Rally

This place gets into your heart. And lives in your heart. It is in Franco Acerbis's heart since he first came to this country in 1986 to organize his Incas Rally. Five memorable editions, plus a special one in 1996. A legendary race. The Lima-Rio from the Pacific to the Atlantic, won by Fabrizio Meoni, was breath-taking. The Incas Rally was crossing the borders for the first time, because his founder was deeply convinced that «a Rally can live, and must live in one country only». Then came the Nevada Rally, which realized the miracle of the emotional integration between the pilot, the land and the people. When the experience made possible by passion becomes a stage in the development of your soul. And this is precisely what Lavigne and ASO are afraid of. We don't have to worry, though: the Perù-only Dakar will be an amazing experience. Take Franco Acerbi's word for it – he has his second family here.

La Paz, January 12

In the basin of Nuestra Señora de La Paz

Everything changes in Bolivia. Here, Evo Morales is father and master. Here it rains, and it is cold even in summer. Everything in Bolivia means strain and solitude – even a bowl of soup. The Dakar stops in La Paz for a day off, let's say. And then it leaves again, right towards the best that the Andes can offer. We get back and religiously pray at the natural organ pipes at Las Animas, then we climb towards the top of Huayna Potosí. The altitude visibly wears us out, but we feed on our happiness. We come across the mine at Milluni, with the small cemetery where the miners from the civil war are buried, and the murale by the painter and revo-

lutionary Miguel Alandía Pantoja, hidden in a double wall of the local cinema and theatre. The metropolis on the roof of the world is down there, as we get back along the Sendero del Águila, the walk taken by Ernesto Che Guevara during the days of his last expedition with Tamara Bunke Bider, also known as Tania La Guerrillera.

Uyuni January 13

From Uyuni to Antofagasta

Chile and Bolivia. Peaceful times buried by mistakes and presumption, but nowadays rust is only to be found on the carriages abandoned in the train cemetery at Uyuni. Franco and I are in love with Salar de Uyuni, the largest salt flat in the world. At first I thought it was just a legend, because bad weather kept us off our destination when I was travelling with Edi Orioli for an unforgettable Desert Challenge. Salar is a Bolivian icon, it is alone worth the trip. We conquered the flat from the north, from the south, from the east. Franco conquered it from the west as he was coming from Chile. It is a strip of land that changes its skin: one year it is a cracked salt plate, and the next year it is a lake. Or it may just lie there, invisible and lost in the fog. You can easily reach it from Colechani, about 20 kilometres north of Uyuni, but you must be careful because when it is wet it can be a mortal trap, even for the best of jeeps. Proud of our invulnerable 3008, we dared the flooded Salar.

Salta, January 15. The painter's palette

Descending from Tupiza, Bolivia, to Salta, in Argentina, is seeing at least half of the colours that nature can offer. After the hues of the sea and the sky, you get to see the colours of the earth. As you get from 3,000 meters to a lower altitude, where you can breathe more easily, your mind opens up and you can appreciate the sweet shades of a landscape that changes rapidly. Abra Pampa, Tres Cruces, Humahuaca, the magic, kaleidoscopic Purmamarca in Quebrada, and you already feel like going back there with your memory. «Who's the greatest in the Dakar?». We wonder in our 3008. For Franco Acerbis it is Fabrizio Meoni, I say Edi Orioli, but then the name we all

agree on is **Stephane Peterhansel**. These three men represent the passion for this sport, they belong to the history of the Dakar. Meoni was its soul and its blood, he is an extraordinary example of a man, and a pilot. Orioli is the intelligence and the scrupulous honesty, which can mock with fantasy the strength, the shrewdness, the malice of the rivals, of the race itself. Peterhansel is an alien landed on the earth to light up, make fun, normalize the adventure. To highlight the race and bring it through different eras and circumstances. Without such a hero, the Dakar might not have lasted until today.

Fiambalá, January 17. Don Diego's Sirah

We didn't sleep much. We never do, and we rarely dream, because sometimes we feel like we are daydreaming. This was the case at Fiambalá. Enshrined between two walls made of rock and sand, it is an oval city, 100 km long, 50 km large. It offers a stratospheric scenario that reminds one of the gigantic feeling at Salazar, the discretion of the Valle della Luna and the Circus Maximus. In the harsh reality of summer it is like an oven, and this is one of the stages of the Rally. The wind is not strong but warm, the scene is sublime and unsettling. We say goodbye to Barrera as he is leaving, Walkner and the Peugeot are going to win. It's done, and to us it is as if the Dakar, meant as a Rally, was already over. We get back on the road. This time we have the feeling – at once certain and priceless – that we can slow down, we can take our heart down an octave and free a few giga in our mind memory. The best South American Dakar is coming to its end, and we follow. We have just slightly reclined the seats in our 3008. Relax. Tre kilometres further South, Franco Acerbi stops by a wonderful house. It turns out it is a tavern. He explores it, and then he gets me a glass of Sirah made by the farm of Don Diego. It is a blessing, it melts your soul and your tongue, and for a while we go on talking about the Dakar. Question: «What is today's Dakar like, really?». The answer we find is one: it is something old-fashioned, but it still lives today. And to live it must change, but if the change is too radical it is no longer the same. To keep adventure

relevant it must adapt to geographical, technical, emotional, and social contexts that may be way too different, it has to make several compromises. The bottom line is, the Dakar is still keeping an incredibly high standard. It still looks for – and offers – an unparalleled level of competition, challenge, and expertise. But this comes at a high price, it has lost part of its soul. Its original soul, at least.

Buenos Aires, January 20

Maradona or Marc Coma?

Tinogasta, San Juan, El Zonda, Cordoba, La Cumbre, Rosario... the Atlantic. The Dakar ends in Buenos Aires, and so does our trip, accompanied for the grand finale with Juan José Gato Barbery – the former pilot, the Dakarian, the journalist, the friend. Gato guides us through the classical Buenos Aires, but this helps us become familiar with the city with an unexpected, most genuine, passionate feeling. Sitting at a small table in one of the bars of the colourful Caminito we chat. It is a get together among friends, and Fernando, the mechanic, is included. We talk about the Dakar, again. It usually takes a few months to polish a Dakar edition off its inevitable flaws, but this edition has been so beautiful that it just takes a few drinks. Who should be credited for such a success? No doubt, if there is one name to be made it's Marc Coma's. He is a living legend. With five victories in his belt, three years ago he unexpectedly decided to hang up his helmet and be on the other side of the fence, becoming the race director of the rally. Unbelievable. From the bike to the boss's helicopter, within half a season. That had never happened before. After his last Rally in 2015, he began to build his own Dakar. Hard, difficult, impartially infernal. In three words: amazing, genuine, the most challenging of the South American era. Is Marc the greatest? According to Gato, the greatest was Maradona, there's no doubt about it. And this is the perfect reasons to go visit Bombonera.

Lima!

Machu Pichu. What shall we say? What can we tell you? Nothing new. Just a great, immense goodbye Dakar! 🇵🇪

«At the Dakar your belly and tank must always be full, so you can solve problems with the fuel. On an empty stomach you will lose your focus and the will to go on». Thierry Sabine

Un giubbotto perfetto

Più famoso delle star che lo indossano, il prototipo del giubbotto di pelle da motociclista, un pezzo di storia associato alle due ruote ma anche al cinema e alla musica. Dopo 90 anni di onorata carriera il Perfecto è ancora un'icona di stile prodotto da Schott, che lo riporta nei negozi in un'edizione Anniversary limitata a 500 esemplari

È l'archetipo della giacca da motociclista, uno di quei pezzi d'abbigliamento che se frega della moda e del tempo che passa. Perché di anni, sulla pelle del Perfecto, ne sono passati 90. Novanta da quando Irving Schott nel 1928 disegnò e realizzò un giubbotto venduto a 5,50 dollari da un distributore di Harley Davidson a Long Island, New York. **Rigido, pesante tanto da farti abbassare le spalle, resistente e con quel profumo di conceria che non se ne va mai. Roba fatta per viaggiare, roba fatta per essere vissuta.**

Per stare addosso a Marlon Brando sul set de *Il Selvaggio* che rese il Perfecto così popolare che il sistema scolastico americano lo proibì dalle scuole, visto come un simbolo troppo associabile alla voglia di ribellione dei giovani. Due anni dopo fu James Dean a renderlo ancora più noto con uno stile più disinvolto.

Poi gli anni Ottanta e Novanta, quando il Perfecto si fa conoscere in Europa e diventa un'icona anche nella musica: piace a rocker come Slash, il chitarrista dei Guns N' Roses, piace al rapper e produttore Jay-Z, le star lo adorano e anche quando indossano un giubbotto che Schott non è, chi lo guarda dice: «Quello è un Perfecto». Perché ormai è riuscito a categorizzare un prodotto di stile e iconografia contemporanea.

Oggi, per celebrare il 90esimo anniversario, Schott porta nei negozi un'edizione numerata e limitata a 500 giacche. Pelle bovina con la stessa estetica e consistenza dell'originale, immancabile cerniera asimmetrica, fermi metallici argentati, collo in pelliccia nera removibile e logo con design anni Cinquanta al prezzo di 1,250 dollari. Riassumendo, basta una sola parola: Respect. ■

**EVENTO
MOTO.IT
FESTIVAL**

**Venerdì 9 novembre,
ore 20.** Il brand di
abbigliamento organizza
un cocktail party con
Dj Ringo di VirginRadio
e il pilota youtuber Luca
Salvadori alle Officine
Mermai, via Thaon di
Revel 4, Milano.






Il Design è sempre in testa

Una maschera da moto con due strati di Memory Foam, due di shock Proof Foam per assorbire gli impatti e due di schiuma più compatta, il tutto schiacciato tra due strati di pelle cuciti a mano. E due anni di progettazione, perché la sicurezza dei motociclisti non si improvvisa dall'oggi al domani. Una storia con un turning point fondamentale. Perché nella vita di Michele Coggiola ci sono sempre stati il cinema e la regia, ma **la passione per le moto ha inserito sulla sua mappa esistenziale un'intersezione con altre due direzioni: design e imprenditoria**. Così, insieme a Matteo Nicoletti e Lisa Tavazzani, si è messo in testa di portare sul mercato un nuovo prodotto che, negli anni, è sempre stato proposto con varie declinazioni estetiche, ma poche concrete quanto a innovazione tecnica.

Ecco come sono nati il nuovo brand Herd of Wolves e le maschere (le trovate anche allo stand di Moto.it dentro EICMA o, in alternativa, alle Officine Mermaid di Milano) candidate con il modello Opal al Premio

Compasso d'Oro, il più importante riconoscimento che viene assegnato dall'Associazione Disegno Industriale con l'obiettivo di premiare e valorizzare la qualità del design italiano. Due anni ricerca, sviluppo e test che sono andati oltre la composizione dell'imbottitura: le lenti utilizzate sono delle Zeiss crepuscolari che aumentano il contrasto quando si guida nelle diverse condizioni di luce, con la possibilità di inserire anche lenti graduate grazie a una montatura interna in ottone.

Tutti i modelli attualmente prodotti sono omologati per l'uso su strada, mettendo sempre in primo piano sicurezza e qualità. La lente esterna resiste infatti all'impatto con un sasso fino a 180 chilometri orari e quella da vista, ancora più protetta, minimizza il rischio di rottura preservando gli occhi del motociclista. Scelte di progettazione che hanno superato anche l'idea di brevettare un prodotto per far evolvere il mercato come Elon Musk ha fatto con Tesla: «Brevetti? No, solo condividendo lo sviluppo si può puntare a una maggiore protezione dei motociclisti». 

Due anni di ricerca, sviluppo e test per creare dei nuovi technical goggles puntando tutto sulla sicurezza. Tra innovazione e Made in Italy il team di Herd of Wolves porta un accessorio da moto al prestigioso premio di design Compasso d'Oro


**EVENTO
MOTO.IT
FESTIVAL**

Giovedì 8 novembre, ore 21. Herd of Wolves organizza una serata con dj set, cocktail e set fotografico a tema moto. In via Francesco Arese 20, Milano, al bar Lù-Po. Chi farà la foto che riceverà più like usando #HerdOfLupo vincerà una mascherina.



Ducati Multistrada 1260 Enduro

Motore lanciato sulla Multistrada 1260 e a sua volta derivato da quello dell'ultima Diavel, la Enduro è la variante maggiormente orientata al fuoristrada che si affaccia alla stagione 2019 con alcune importanti novità.

Nella parte meccanica, il DVT (Desmodromic Variable Timing) da 1262 cc omologato Euro 4 migliora la curva di coppia rendendola più corposa ai bassi e medi regimi: l'85% della coppia massima è disponibile a 3.500 giri con un innalzamento della curva del 17% a 5.500. La nuova cilindrata arriva dall'aumento della corsa dei pistoni, da 67,9 a 71,5. Quindi: nuove bielle, nuovo albero motore e nuovi cilindri. Il motore della 1260 Enduro ha il coperchio dell'alternatore ridisegnato per poter ospitare il più evoluto sensore marce indispensabile per il DQS (Ducati Quick Shift) Up & Down, per la cambiata senza l'utilizzo della frizione, sia in scalata sia nel passaggio alla marcia superiore. È cambiato anche il leveraggio del cambio, che adesso vede una corsa ridotta per migliorare la precisione degli innesti. Cambio a sei rapporti con la prima marcia più corta per migliorare le performance in fuoristrada., aspetto a cui contribuiscono anche le ruote a raggio con l'anteriore da 19" e la posteriore da 17. Poi, sospensioni elettroniche semi-attive Sachs con 185 mm di escursione sia all'anteriore sia al posteriore e serbatoio da 30 litri di capacità per una autonomia di 450 chilometri. Le colorazioni della nuova Multistrada 1260 Enduro sono due: Sand (in vendita a 21.890 euro) e Ducati Red (21.690 euro). **Pad. 15 No6/No6SOP/N20/N34/N34SOP** 



Kawasaki Ninja ZX-6R

Nuova Kawasaki Ninja ZX-6R, altro modello che va ad aggiungersi a quella che, potenzialmente, può essere definita come una new wave per la classe 600 supersport. La cilindrata è ancora di 636 cc, come da tradizione per la supersportiva Kawasaki in versione stradale. Sempre un buon equilibrio fra la guida stradale e quella in circuito, spostando l'attenzione su dettagli come la versatilità del cruscotto (con l'ormai familiare economical riding indicator, l'indicatore livello carburante e l'autonomia residua) e la presenza di una presa a 12v per alimentare dispositivi elettronici. Eppure, la Ninja di media cilindrata si è tutt'altro che ammorbidita. Arriva infatti il quickshifter (ma solo in innesto) a completare una dotazione di assistenza alla guida che prevedeva già sulla versione 2013 il controllo di trazione KTRC (quello privo di supporto della piattaforma inerziale, meno raffinato rispetto a quello della sorella maggiore ZX-10R), l'antibloccaggio KIBS e la possibilità di scegliere fra due diverse mappature per la risposta del motore.

La ciclistica continua a contare su una forcella Showa BFF con funzioni idrauliche separate fra i due steli, dischi freno a margherita lavorati da pinze ad attacco radiale. La ZX-6R adotta le nuovissime Bridgestone Battlax S22 Hypersport. Completamente rinnovata l'estetica, con un cupolino che mantiene una forte connotazione Ninja ma con un doppio faro a LED. Il prezzo: 11.890 euro, mentre la versione Ninja ZX-6R KRT Edition costerà 12.090 euro.

Pad. 11 N46 N46SOP 


Le moto che vedrete in Fiera

Resurrezioni, ispirazioni vintage, visioni futuristiche, sogni pistaioli... sono tante le novità presentate in questa edizione tra tecnica, design e pre-aggiornamenti alla normativa Euro 5. In queste pagine, una selezione di otto moto tra le più attese del Salone



Yamaha YZF-R3


La nuova Yamaha YZF-R3 cambia nella sostanza, nella linea e ora è più integrata all'interno della R-series della Casa di Iwata. Stesso schema di base per il motore, un bicilindrico frontemarcia da 321 cc a quattro tempi raffreddato a liquido, distribuzione bialbero a camme in testa, quattro valvole per cilindro e, naturalmente, iniezione elettronica. Pistoni forgiati in alluminio che lavorano su camere di scoppio riviste e cilindri in alluminio DiASil montati sul carter con offset come avviene per le sorelle maggiori della serie MT. La lubrificazione è a carter umido, le dimensioni di 60 x 44,1 mm, il rapporto di compressione 11,2:1 con una coppia che si attesta a 26,9 Nm a 9.000 giri.

Il telaio resta in acciaio e sfrutta il basamento motore come elemento stressato strutturale, risparmiando così qualcosa in termini di peso. In acciaio anche il forcellone con profilo asimmetrico, con sospensione a mono (KYB) regolabile in precarico. All'avantreno troviamo una nuova forcella rovesciata (sempre KYB) con steli da 37 mm, stretta da nuove piastre di sterzo, con la superiore lavorata come avviene per tutta la famiglia Yamaha R. I cerchi da 17" calzano pneumatici nelle misure 110/70 e 140/70, con freni a disco rispettivamente da 298 e 220 mm. Il peso complessivo in ordine di marcia (il serbatoio contiene 14 litri di benzina) si attesta a 167 kg. **Pad. 24 I62 I62SOP** 




Moto Guzzi V85TT

La V85 TT si ricollega alla tradizione fuoristradistica del marchio lariano e vuole ricordare i raid africani degli anni Ottanta nel design e nello spirito. Questo nuovo modello di Moto Guzzi si pone sul mercato come moto adatta ai lunghi viaggi, ma anche ai tragitti di tutti i giorni, con una linea da classic enduro. Di dimensioni non esagerate che offrono comunque ampio spazio sia al pilota sia al passeggero, con telaietti laterali ai quali agganciare le valigie. Il serbatoio ampio (21 litri) e il parafango alto richiamano quelli utilizzati durante le competizioni. Telaio completamente nuovo in tubi di acciaio che sfrutta il particolare ancoraggio del motore per realizzare una struttura rigida, pensata per incrementare la precisione sia su strada sia in fuoristrada. Il forcellone asimmetrico in alluminio presenta sulla parte sinistra un braccio dalla conformazione ricurva, utile per disegnare un andamento del tubo di scarico lineare, in modo da diminuire gli ingombri laterali. Il braccio destro del forcellone invece ospita la nuova trasmissione cardanica.

Sulla V85 TT arriva il nuovo motore Moto Guzzi. Lo schema costruttivo è quello classico dell'attuale produzione: un bicilindrico a V trasversale di 90° da 850 cc raffreddato ad aria da 80 cv di potenza. La piattaforma tecnica, compresa la sua meccanica, è la base per lo sviluppo di una serie di nuove moto. **Pad. 9 I50** 




Suzuki Katana

È l'erede della storica GSX-S Katana del 1981, che arriva sul mercato con un'operazione simile a quella Kawasaki con la Z900RS. La base è da propulsore (e buona parte della ciclistica) dell'attuale GSX-S 1000, a sua volta derivato dal quadrilindrico in linea della leggendaria GSX-R 1000K5 e K7 di 999 cc, capace di erogare 150cv a 10.000 giri e 108Nm a 9.500. L'alimentazione è affidata al collaudato sistema Suzuki SDTV a doppio corpo farfallato con valvola allo scarico SET e impianto 4-in-2-in-1 dedicato specificamente al modello. Il pacchetto elettronico comprende controllo di trazione a tre livelli, sistema di assistenza alla partenza ai bassi regimi e impianto ABS, privo però di funzione cornering non essendo presente la piattaforma inerziale. Ciclistica con telaio a doppio trave in alluminio (molto leggero, il peso è praticamente equivalente a quello dell'unità del GSX-R 1000 attuale) con forcellone a banana nello stesso materiale. Comparto sospensioni KYB, con una forcella a steli rovesciati da 43mm completamente regolabile e monoammortizzatore regolabile in precarico ed estensione. Impianto frenante Brembo, con dischi flottanti da 310mm e pinze radiali monoblocco (le stesse montate sulla GSX-R) a quattro pistoncini. Il peso in ordine di marcia dichiarato (con serbatoio da 12 litri) è di soli 215kg. Tanti gli accessori disponibili, con protezioni, componenti estetiche (bellissime le pinze verniciate in rosso) e diversi particolari in carbonio o migliori funzionali come le manopole riscaldate. **Pad. 22 B30** 




BMW R 1250 GS

La nuova GS è sempre boxer, ma cresce da 1.170 a 1.254 cc e riceve la Shiftcam Technology. Di cosa si tratta? Della fasatura variabile delle valvole di aspirazione, che funzionano tra l'altro in modo asincrono. Ovvero, un attuatore elettrico per mezzo di due perni fa scorrere longitudinalmente l'albero a camme, mettendo quindi in funzione le camme più grandi o quelle più piccole. La variazione avviene non solo in funzione del numero dei giri del motore, ma anche sulla base della posizione delle farfalle. Ne derivano una migliore combustione, consumi più bassi e maggiore potenza e coppia. La prima passa da 125 a 136 cv a 7.750 giri, la coppia da 125 a 143 Nm a 6.250 giri. Il peso cresce di 5 kg e arriva a 249 col pieno di 20 litri. D'altra parte la normativa Euro 5 ha imposto uno scarico più silenzioso e, purtroppo, anche più pesante. Lo scatto è ancora più pronto e la casa dichiara solo 3,6 secondi da 0 a 100. I consumi sono scesi del 4%. Quello che invece cresce è il prezzo, ora si parte per la standard da 17.850 euro su strada e primo tagliando incluso. A questo si aggiungono i costi delle versioni speciali (HP e Exclusive) e dei pacchetti da cui pescare per avere una GS ben equipaggiata. Un aumento che viene giustificato da una dotazione di serie più ricca: strumentazione TFT da 6,5 pollici, i fari a led, l'Hill Start Control e il sistema di ausilio in frenata DBC (che chiude le farfalle nelle frenate di emergenza). Standard sono anche i due riding mode (road e rain) e il controllo di trazione ASC. **Pad. 13 N54 N54SOP** 




KTM 1290 Super Duke R

La naked più estrema, proposta nell'edizione 2019 con nuovi colori e grafiche a base bianca o nera. Il motore LC8, un V2 di 75° da 1.301 cc, è stato modificato nelle camere di risonanza (per armonizzare l'erogazione della coppia ai bassi e medi regimi), nelle valvole di aspirazione in titanio e nella nuova mappatura per raggiungere la potenza di ben 177 cv e la coppia di 141 Nm, contenendo comunque le emissioni. Prestazioni meglio sfruttabili grazie all'aggiunta del Quickshifter+, che consente cambiate senza frizione sia a salire che a scendere di rapporto. L'elettronica raffinata comprende sempre la gestione della potenza frenante e il controllo di trazione a seconda dall'angolo di piega, e i numerosi riding mode. Fra le dotazioni, per esaltarne la guida, ci sono il manubrio largo e basso, le pinze Brembo monoblocco, l'MSC comprensivo di ABS cornering, le sospensioni WP top di gamma, il Quickshifter+ bidirezionale in opzione, il display TFT multifunzione e il faro anteriore a LED. È previsto in opzione anche il Track Pack, che include launch control, gestione della derapata, riding mode Track e tre settaggi per la risposta alla manopola del gas. E come piccolo extra anche una modalità anti-wheelie indipendente, che rimpiazza quella standard del controllo di trazione. L'opzione Performance Pack invece: regolazione attiva del freno motore (MSR) e il Quickshifter+. L'integrazione smartphone e riproduttore audio KTM My Ride, così come la chiave transponder KTM Race On, sono di serie. **Pad. 13 185 185SOP** 



Triumph Scrambler 1200

Come ormai da tradizione Triumph, la Scrambler 1200 viene proposta in due versioni, che condividono la natura di modern classic e gran parte della base tecnica, ma si differenziano in alcuni importanti particolari. Una più versatile e tradizionale, denominata Scrambler 1200XC, e una più votata al fuoristrada, la Scrambler 1200XE. Entrambe con la stessa la base tecnica, a cominciare dal propulsore bicilindrico High Power da 1200cc con fasatura manovellismo a 270° portato al debutto dalla T120. In questa versione, nonostante l'ottimizzazione per l'uso in fuoristrada che avrebbe lasciato immaginare un sacrificio di potenza in favore dell'erogazione ai bassi e medi, eroga ben 90 cavalli a 7.400 giri contro gli 80 delle versioni attuali. E vanta 110Nm di coppia massima. L'alimentazione è gestita naturalmente da un sistema Ride by Wire, lo scarico è affidato a un (bellissimo) impianto a doppio terminale con silenziatori alti. Cinque riding mode (Road, Rain, Off-Road, Sport e Rider, personalizzabile) con la XE che va oltre ed offre in più la Off-Road Pro che disabilita ABS e Traction Control per l'uso in fuoristrada.

La Scrambler 1200 è dotata di strumentazione TFT, con layout personalizzabile e integrazione, via dongle Bluetooth optional, sia con smartphone attraverso l'app Triumph (che consente la navigazione turn-by-turn attraverso funzionalità sviluppate in collaborazione con Google) sia con action cam GoPro. **Pad. 15 C46** 

Un gran bel Bolid-E di innovazione

Energica e Samsung insieme per un prototipo di moto elettrica e con intelligenza artificiale che disegna il futuro delle due ruote: smart, green, connected ma che non accetta compromessi su prestazioni e sicurezza

Costruito sulla base della Eva EsseEsse9 (Best Electric Bike of the Year 2018), Bolid-E nasce dal progetto Smart Ride: una completa interazione tra moto e device Samsung basati sul concept di guida intelligente, sicurezza e mobilità green. Attraverso l'App MyEnergica dedicata al controllo del veicolo in termini di assistenza, navigazione, autonomia e carica della batteria avviene il collegamento (via Bluetooth e NFC) con i dispositivi mobile. L'integrazione è possibile con il Samsung Galaxy Watch (dal Gear S3 in avanti) ma anche con smartphone dedicati: gli specchietti intelligenti inglobano infatti due Galaxy A8 che, sfruttando i video acquisiti dalle due videocamere montate sulla moto, una frontale e una posteriore, analizzano in tempo reale che cosa avviene sulla strada, segnalando eventuali pericoli o ostacoli sul percorso.

Ma c'è di più. Tramite la tecnologia Near Field Communication è anche possibile creare una chiave virtuale (condivisibile con i contatti della propria rubrica) che attiva la moto avvicinando lo smartwatch al serbatoio. Inoltre, durante il percorso, si possono verificare la presenza di colonnine di ricarica di tipo AC o DC geolocalizzate nelle vicinanze grazie al GPS integrato. Sono poi disponibili le funzionalità di Track Recording, ovvero la possibilità di rivivere i percorsi di guida su una Smart TV Samsung attraverso i video registrati dalle telecamere insieme ad altri parametri come il battito cardiaco del guidatore. Per evitare furti o una guida imprudente (quando la moto è usata da più utenti), Samsung e Energica hanno implementato un sistema di monitoraggio da remoto per visualizzare su mappa la posizione del mezzo, definire un raggio di utilizzo, essere avvisati nel momento in cui Bolid-E si allontana troppo e impostare il livello di potenza erogato dal motore. Prestazioni (dati ufficiali): Bolid-E raggiunge i 200 km/h autolimitati e passa da 0 a 100 in 3 secondi. Autonomia di 150 km e ricarica rapida in 20 minuti. **M**



**In queste pagine.**

Bolid-E, il prototipo sviluppato da Energica e Samsung sulla base della Eva EsseEsse9. Una moto connessa ai device (smartphone e smartwatch) per creare un link diretto tra elettrico ed elettronica. Da scoprire ad Eicma allo stand Energica. Il brand espone anche un altro modello, la supersportiva Ego Sport Black, nel garage vetrina de La Rinascente in Piazza del Duomo a Milano.

SOMMARIO

**IL FESTIVAL
DI MOTO.IT** P.6

**COME STIAMO
CAMBIANDO** P.8

**LA MIA DEBOLE
NATURA
PECCATRICE** P.12

Testi: Nicolai Lilin
Foto: Gabriele Micalizzi

**LA 2CV SU
DUE RUOTE** P.16

Foto: Giuseppe Caggiano

**IL GARAGE
DEI SOGNI** P.18

Render: Tony Pignatelli Studio

**UN GIUBBOTTO
PERFETTO**

P.36

40 ANNI DI DAKAR

Testi e Foto: Piero Batini

P.22

**IL DESIGN È
SEMPRE IN
TESTA**

P.38

**LE MOTO
CHE VEDRETE
IN FIERA**

P.40

**UN GRAN BEL
BOLID-E DI
INNOVAZIONE**

P.44



Periodico mensile di inserzioni fotografiche
Internet: www.moto.it
Registrazione presso il Tribunale di Milano
n. 680 del 26 nov. 2003, ISSN 1724-7918

Redazione
Via Melzo, 9 - 20129 Milano
Editore
CRM S.r.l. Via Melzo, 9 - 20129 Milano

Direttore responsabile
Ippolito Fassati
Responsabile trattamento dati (Legge 675/96)
Ippolito Fassati

Pubblicità
Via Melzo, 9 - 20129 Milano
Tel. 02.36686860 Email: staffmoto@moto.it

Stampa
Litosed S.R.L. - Stabilimento di Pessano Con Bornago

Distribuzione Promos Comunicazione S.A.S.
di Del Bosco Danilo e C.
Via Tertulliano, 70 - 20137 Milano (MI)
Telefono 02.89540195

Marchi
Loghi e marchi rappresentati in questa rivista appartengono ai
legittimi proprietari.

Inserzioni
CRM S.r.l. e Moto.it offrono un servizio di pubblicazione e
consultazione di annunci su Internet e su carta e non ricevono
commissioni per le contrattazioni.
CRM S.r.l. e Moto.it non sono responsabili della provenienza e
della veridicità delle inserzioni, del loro contenuto e dell'esistenza
di quanto descritto, rimanendo tali responsabilità esclusivamente
a carico dell'utente che ha effettuato l'inserzione.

Copyright
E' vietata la riproduzione anche parziale di foto e testi e
quotazioni.

A cura di
Moreno Pisto e Matteo Perniconi

Progetto grafico
Circular Agency



fatica vera !
passione pura !

KITCHEN & GARAGE
BERTAME_{it}

via Lomonaco 13
www.bertame.it

COTTANO
ACERBIS



EICMA 2018
HALL 13 - STAND M67


OFF 'N' ROAD