

DUE RUOTE

Editoriale Domus

SOLO
€ 2,00



motonline.com

Costa Azzurra

BMW K 1300 R <
e Daihatsu Copen

Grande inchiesta

LA MOTO CHE VORREI

Colour Therapy

> **Ducati Monster
696/1100 S**

Moto&Scooter

Benelli TRE 899 K <
e KTM 990 SM-T

A scuola di off-road <
con la Honda Transalp

Anteprime Piaggio Mp3 Hybrid <
e gamma Aprilia Scarabeo 50-300



Canoni Terzo Fisk 6,00 • Austria € 4,80
Belgio € 5,00 • Portogallo € 3,50 • Francia € 7,00

COMMUNITY

SCUOLA GUIDA ON-OFF





CON LA HONDA TRANSALP AL CORSO G555

SENZA LIMITI

L'orizzonte di asfalto? Solo un'ideale confine.
A volte basta poco per attraversarlo: un'enduro, un corso
di guida in fuoristrada, i consigli di chi sa cosa c'è oltre e...
la voglia di provarci

di Stefano Gaeta, foto di Tommaso Pini



Sopra, alcune situazioni vissute durante i due giorni di corso. Insieme agli istruttori, si provano e riprovano gli esercizi fino ad apprendere gli automatismi: la discesa su fondo sassoso, la frenata e la guida in piedi sulle pedane

Domanda: cosa deve fare un motociclista stanco del noioso asfalto e curioso di provare il fuoristrada? Semplice, iscriversi al corso GSSS, ovvero **Guida Sicura Su Strada**, che per l'occasione ha allargato il proprio raggio d'azione dove il fondo è irregolare e polveroso.

Molti di noi, di asfalto, ne hanno quasi la nausea, mentre l'idea di mettere le ruote su qualcosa di più friabile esalta e intimorisce, soprattutto se di fuoristrada non se ne sa praticamente un fico secco. Tra l'altro, come non bastasse, abbiamo scelto come partner l'ultima versione della Honda **Transalp**, molto più stradale rispetto alle precedenti. L'adesione al corso ci è uscita di bocca quasi senza accorgercene e così eccoci qui, zaino in spalla e abbigliamento

tecnico come nemmeno un pilota ufficiale della Sei Giorni.

La scuola del GSSS Team On-Off ha sede presso il Centro Tecnico Federale di **Polcanto**, località a poca distanza dall'uscita dell'autostrada di Barberino del Mugello. Sono circa 300 chilometri dalla nostra redazione, abbastanza per saggiare le doti dell'enduro giapponese nei trasferimenti a lungo raggio.

Stabile alle alte velocità, dotata di una buona protezione aerodinamica e vibrazioni assenti, permette di mantenere medie autostradali di tutto rispetto senza affaticare. Poco sensibile alle scie, non ondeggia nemmeno sui **curvoni** del tratto Appenninico, mettendo in luce un buon rigore direzionale, merito della rinnovata ciclistica e di sospensioni a punto. Arriviamo a

Polcanto godendoci anche qualche curva sulle statali intorno al **Mugello**. Veniamo accolti al centro federale da Carlo, uno degli istruttori e ideatori di questa scuola di fuoristrada: subito il suo occhio attento cade sui pneumatici di serie della nostra Honda, leggermente tassellati e adatti più all'asfalto che all'on-off: per fortuna il terreno è asciutto, nonostante la pioggia dei giorni precedenti.

TRA TEORIA E STERRATI

Il primo giorno di corso inizia con un briefing, nel quale vengono evidenziate tutte le nozioni tecniche necessarie per una guida spigliata ma non per questo poco accorta. Finalmente si accendono i motori: i primi **esercizi** pratici sono mirati a prendere confidenza con il fon-



DATI TECNICI DICHIARATI

Motore: 2 cilindri a V di 52° a 4 tempi, raffreddamento a liquido; alesaggio per corsa 81,0x66,0 mm; cilindrata 680,2 cc; rapporto di compressione 10,0:1. Distribuzione monoalbero a camme in testa e 2 valvole per cilindro. Alimentazione a iniezione elettronica, diametro corpi farfallati 40 mm. Capacità serbatoio carburante 17,5 litri (di cui 3 di riserva). Lubrificazione a carter umido.

Trasmissione: primaria ad ingranaggi, finale a catena (47/15). Frizione multidisco in bagno d'olio e comando meccanico. Cambio a cinque.

Ciclistica: telaio a doppia culla in acciaio, inclinazione canotto di sterzo 28°13', avancorsa 111 mm; sospensione anteriore, forcella da 41 mm non regolabile, escursione ruota 177 mm; sospensione posteriore, forcellone con monoammortizzatore regolabile nel precarico molla e nell'idraulica in compressione, escursione ruota 173 mm. Cerchi: anteriore 2,15x19", posteriore 3,50x17". Pneumatici: anteriore 100/90-19, posteriore 130/80-17. Freni: anteriore a doppio disco flottante in acciaio da 256 mm e pinze a 2 pistoncini, posteriore a disco singolo in acciaio da 240 mm e pinza a doppio pistoncino.

Dimensioni (mm) e peso: lunghezza 2250, larghezza 905, altezza sella 841, interasse 1515. Peso in ordine di marcia 214 kg.

Prestazioni dichiarate: potenza 44,1 kW (60 CV) a 7750 giri, coppia 60 Nm (6,12 kgm) a 5500 giri.

Abbigliamento utilizzato
Casco Shoei V-Moto, completo
Axo Sport Jersey 09, stivali Axo
Prime e guanti Ufo Plast MX-19



ASFALTO



do a bassa aderenza. Viene insegnata la **posizione** in piedi sulle pedane, a gestire gli spostamenti del corpo, a curvare mantenendo il busto perpendicolare al fondo: il problema è dimenticare gli automatismi acquisiti nella guida su strada e modificare il proprio stile, ma soprattutto guadagnare la sensibilità sulla moto.

La Transalp invece non ha richiesto molte modifiche per la guida in fuoristrada, solo lo spostamento verso l'alto della leva del cambio per permettere l'uso di stivali specialistici, l'abbassamento della pressione delle gomme per aumentare l'aderenza e qualche click in meno di freno idraulico in compressione della **sospensione** posteriore per digerire meglio le asperità. Prendiamo confidenza con

questo nuovo mondo, seguiti sempre da vicino dai nostri istruttori che ci mostrano in un'area attrezzata gli **esercizi** da eseguire: la salita e la discesa spostando il corpo verso l'avantreno e il retrotreno, la frenata usando soprattutto il freno posteriore (laddove su strada avviene il contrario), lo slalom tra i birilli. In quest'ultimo caso non è facile abituarsi a spostare il corpo in direzione opposta alla piega pur mantenendo il controllo della moto.

Sullo sterrato, la nostra Honda è a suo agio più di quanto ci saremmo immaginati. Intuitiva nelle reazioni, con un motore dall'erogazione lineare e pronta già ai bassi regimi, offre un buon **bilanciamento** che rende ogni manovra agevole e intuitiva. Questo nonostante il

peso elevato e la posizione in sella non proprio fuoristradistica: il serbatoio largo infatti limita il feeling nella guida in piedi sulle pedane.

Dopo pranzo iniziamo il nostro giro sulle **colline** toscane, godendoci strade bianche e scorci mozzafiato. Agli sterrati si susseguono tratti di guida su asfalto, dove gli istruttori, Carlo e Leonardo, non perdono tempo correggendo anche i minimi difetti di impostazione: il più comune è tagliare troppo la curva riducendo i margini di sicurezza. Si insiste molto sulla necessità di ritardare l'ingresso. In breve ci ritroviamo a guidare su traiettorie più tonde e pulite, a tutto vantaggio della sicurezza e del **divertimento**.

La nostra prima uscita volge al termine e prima di andare a

Dall'alto, durante gli esercizi su strada, l'istruttore segue con occhio vigile il proprio allievo

indicandogli il punto corretto dove mettere le ruote.

A seguire, un caffè e due chiacchiere sul Passo del Giogo e un passaggio in piega su uno dei tanti tornanti «esaminati»

GSSS OnOff ATTESTATO CARTONATO



Passione, passione e ancora passione. È questo fuoco sacro che ha spinto tre amici (Carlo Cianferoni, Gianni Giorgi e Leonardo Lumini) a dare vita nel 2005 alla GSSS Academy, la prima scuola di guida ufficialmente riconosciuta dalla FMI. Il grande successo in termini di adesioni e di soddisfazione degli iscritti, stimola i tre «toscanacci» a inventarsi qualcosa di nuovo. Così, studiando i dati di immatricolazione, si accorgono che i «fuoristradisti» non sono pochi e nel 2007 propongono alla FMI un nuovo corso denominato GSSS On-Off, appoggiandosi al Centro Federale di Polcanto, luogo destinato a raduni agonistici. Il corso si sviluppa su tre giorni, da giovedì sera a domenica pomeriggio: gli allievi ammessi per ogni corso (15 in totale, divisi in gruppi da 5), vengono seguiti dagli istruttori in percorsi che alternano sterrato e asfalto, con una netta prevalenza dei primi. Paesaggi meravigliosi e ottima cucina fanno da cornice agli itinerari selezionati per mettere in pratica quello che si è imparato durante le ore di teoria. Il costo del corso è di 495 euro comprensivi di vitto e alloggio. Per maggiori informazioni: www.curveetornanti.it; info@curveetornanti.it



Asfalto, sterrato e ancora asfalto: la Honda Transalp ci ha positivamente stupito per la sua capacità di adattarsi alle diverse situazioni e per la propensione a mettere a proprio agio qualsiasi pilota, esperto... e non

dormire diamo un sguardo fiero alla nostra Transalp: i primi segni dei chilometri macinati si notano. Ma fango, polvere e qualche **graffio** donano quel pizzico di cattiveria che la rendono ancora più «vera».

ORA TUTTO È «FACILE»

Nuovo giorno, nuovo tour on&off road. La Honda passa senza battere ciglio da una situazione all'altra, macinando strade bianche, asfalto, ma anche leggere pietraie e sterrati più o meno impegnativi.

Verso la fine del giro ci troviamo a dover affrontare anche alcuni passaggi più tecnici come **discese** con fondo disseminato di pietre, dovendo dosare finemente il freno posteriore. Ma

ormai siamo «rodati» da superare tutto in maniera brillante. Ci sentiamo piloti veri.

Il **viaggio** di ritorno ci riserva l'ultima piacevole sorpresa sulla nostra Transalp. Assorti nei nostri pensieri arriviamo senza accorgercene alla barriera di Milano realizzando che siamo in sella ininterrottamente dalla mattina, tra strade statali, fuoristrada e trasferimenti autostradali. Sembra impossibile, ma non ci sentiamo a pezzi come dovremmo: la Transalp è una moto che ben attrezzata può realmente fare il giro dei cinque **continenti**. Chiudendo il box il pensiero va alla nostra Honda e all'orizzonte di questo mondo, che ora sembra meno irraggiungibile. ♦♦