

# Compiti per le vacanze

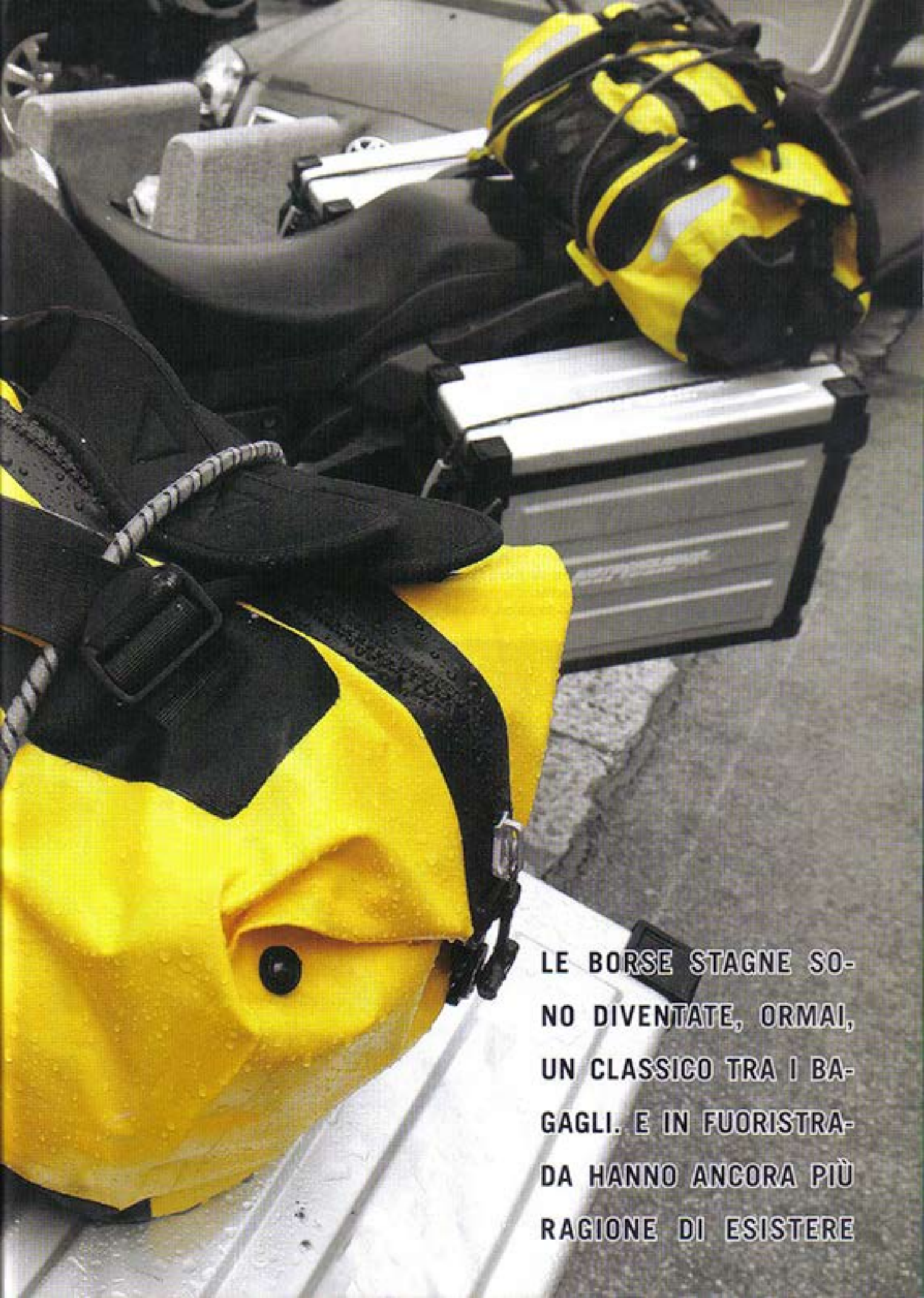
**R**ilfare i porta targa delle proprie moto da enduro. Questo il compito delle vacanze per le Case di moto. Come avrete già letto, la Commissione Sportiva Nazionale della FMI ha diramato le nuove regole per i campionati italiani dell'anno prossimo. Modifiche alle classi, all'età minima per correre (13 anni nel cross) e molto altro. Dal 2013, però, ci sarà anche l'obbligo di montare la targa originale sulle moto da enduro. Questo varrà per tutte le competizioni in Italia (quindi non al Mondiale) e probabilmente la tappa italiana del EWC avrà una deroga. Ma qui si sta comunque parlando di un grosso cambiamento. Di mentalità, prima che di parti di ricambio delle moto. La nostra campagna FUORISTRADA NON FUORILEGGE, lanciata esattamente un anno fa ha trovato risposta e un primo importante interlocutore nella Federazione, alla quale non possiamo che dire GRAZIE per questo. Sono arrivate diverse mail di critica per la foto di copertina dell'ultimo numero, dove il sottoscritto è ripreso durante la Krka Enduro Raid in Croazia in sella a una moto senza frecce, specchietto e targa originale. Predico bene e razzolo male, penserete. Invece è sempre la stessa storia: ci sono Case che hanno moto a parco stampa solo in configurazione racing (Beta in questo caso specifico, ma è in buona compagnia) e altre (una sola, per la verità) che invece consegnano le moto in regola con il Codice della Strada (Yamaha). Se fossimo intransigenti dovremmo provare e usare solo i WR-F, ma questo non sarebbe un bene per voi, per noi e per tutte le altre Case. Questo, a mio avviso, è un bel segnale per la Casa dei tre diapason, che consegna sempre delle moto in regola, certa che nessuna targa volerà via. L'anno scorso verificammo la tenuta del porta targa della WR250F durante la Cavalcata del Solo e non durò molto. Quest'anno lo abbiamo rifatto con la stessa moto alla Krka (sempre 400 km di terreno duro, ma con l'aggiunta di tratti hard) e ha resistito benissimo. Yamaha a parte, i Costruttori non hanno risposto all'esigenza di rendere più civili e accettati noi enduristi, ma questa novità introdotta dalla FMI per i campionati 2013 porterà a un maggiore impegno, ne siamo sicuri. Magari le Case giapponesi non baderanno in prima persona a questi problemi prettamente italiani, ma i loro importatori dovranno farlo e altre Case, come Aprilia, Beta, Fantic, Gas Gas, Husqvarna, KTM e TM siamo certi che qualcosa faranno. Spesso a cedere non sono i porta targa, ma le targhe stesse, che si crepano e poi spaccano del tutto in prossimità dei 4 punti di fissaggio. Un bel

sistema antivibrazioni con silent block risolverebbe il problema, ma nessuno ci ha mai investito un centesimo perché tanto tutti le tolgono e lasciano il targhino. Ci saranno produttori after market che ne faranno un business e Case che si appoggeranno a loro per le loro moto di serie; qualcosa, insomma, inizia a muoversi. Chi ci dice che poi gli appassionati monteranno davvero le targhe originali? Nessuno, è vero, può obbligarci a farlo, ma vedere i campioni che corrono e vincono anche senza la comodità del targhino, sarà certamente uno stimolo in più anche per i più restii, per non sentirsi le pecore nere del bosco. Intendiamoci, non è che con questo abbiamo risolto i problemi del fuoristrada in Italia, vero? Però è un primo passo nella direzione giusta. Tempo e buon senso, ma ce la faremo.

Non mi resta che farvi un sincero augurio di buone vacanze e un altro augurio, di pronta guarigione stavolta, al nostro David nazionale. Philippaerts, mentre scriviamo, è fermo con entrambi i polsi rotti: fine del Mondiale e del Nazioni. Forza David, FUORI è con te.

**Marco Marini**





LE BORSE STAGNE SONO DIVENTATE, ORMAI, UN CLASSICO TRA I BAGAGLI. E IN FUORISTRADA HANNO ANCORA PIÙ RAGIONE DI ESISTERE

## IL TUBONE CON LA PATELLA

Amphibious è una ditta giovane, ma ha un catalogo impressionante di borse stagne. Praticamente realizza qualsiasi cosa, dallo zaino da 100 litri per le spedizioni intercontinentali a quello da parapilino, dalle borsette per salvare il cellulare alle borse da speleologia, vela, canoa... e moto, tanto più che il suo titolare collauda personalmente i prodotti fissando-

li sulla sua KTM LC8. La Voyager è una borsa a tubo in PVC Heavy Duty da 0,5 mm di spessore che si carica sul lato lungo e non su quello corto, ma mantiene la chiusura arrotolabile, che è la più stagna e robusta in circolazione. Come se non bastasse, c'è pure una patella, che copre completamente la zona della chiusura. Il difetto di tale apertura è che rende più

difficile caricare "a bordo" oggetti ingombranti. La borsa è dotata di maniglia, tracolla imbottita, catarifrangenti e tasca esterna (va bene per mettere ad asciugare capi umidi, come il costume da bagno o una maglia intima sudata). In foto vedete la versione 2011, ma nel frattempo c'è arrivata la



2012, dotata di un sistema di fissaggio rapido alla moto (il Multi Fix) che consente di fare a meno degli elastici: lo vediamo nella foto in alto. Quattro punti di attacco sulla borsa e quattro sul telaio, li blocchi, tiri la cinghia e li stacchi con lo sgancio rapido.



## SOTTILE, PER ESSERE CAPIENTE

Sono due le scuole di pensiero per questo tipo di borse: usare il PVC (cloruro di polivinile) o il TPU (poliuretano termoplastico)? Nel primo caso (come nella Amphibios sopra) il tessuto è molto resistente, ma anche rigido e ripiegabile non troppo agevolmente; nel secondo, come in questa Givi, a parità di volume è possibile caricare molte più cose e, una volta inutilizzata, la borsa è facilmente ripiegabile. Il dubbio è che questo materiale sia meno resistente, usando la borsa a lungo in fuoristrada. Rifinita con cura, la TW01 si carica sul lato lungo con l'apertura che sfrutta tutta



la lunghezza della borsa e si chiude con il sistema di avvolgimento. Ha un pratico sistema di fissaggio composto da corti elastici con ganci, che si fissano a robusti anelli in plastica. Anche qui ci sono sia la tracolla sia le maniglie, per trasportare comodamente la borsa.

