



La mia TDMitalia

di Gattostanco

L'idea di creare una Mailing List che potesse unire tutti gli utilizzatori italiani di Yamaha TDM è nata dalla banale constatazione che... non c'era!

Eppure, quando si acquista una moto nuova (o anche usata, ma che comunque non si conosce ancora) o anche solo si ha intenzione di acquistarla, è assolutamente naturale cercare altri appassionati che possano fornire informazioni concrete ed esperienze vissute (pregi, difetti, accessori, costi). Internet, poi, ha il vantaggio di annullare tempi e costi nella "distribuzione" di tali informazioni.

Ecco quindi la Mailing List, una delle tante presenti in Yahoo Gruppi, supportata da un sito certamente non professionale (ma costantemente aggiornato) con il ruolo di "vetrina" sul web. Una lista monomodello, quindi, con un obiettivo non particolarmente ambizioso: poter discutere di tecnica, accessori, abbigliamento e, perché no, anche darsi appuntamento in cima a quel passo per un bicchiere di "rosso".

Uno strumento, però, complementare e anche propedeutico alle liste "orizzontali", quelle che, per intenderci, riuniscono dei gruppi di appassionati aventi moto di modelli e marche diverse: MotoML, Mototuristi.org, Internet Riders of Italy, Netbikers etc. Perché complementare? Perché le moto si cambiano, mentre gli amici con cui ci si trova bene, si condividono modi e tempi di una passione così bella, invece, no!

I TDMmisti, però, devono avere qualcosa "di speciale".

Sono stati (quasi tutti) troppo bravi e troppo simpatici. Ne è nato un gruppetto pieno di idee, iniziative, attività. Mi hanno travolto. Sono andato in crisi sul sito (che data la mia ignoranza informatica era realizzato ancora in html puro) e sul tempo (leggere i msg, rispondere, sistemare, riattivare, sedare le incazzature)... e non riuscivo più a tenere i contatti con gli amici del CM, di IRI o di Mototuristi! Siccome non ho mai avuto intenzione di essere un freno allo sviluppo di TDMitaliaML ho selezionato uno Staff che sta garantendo già da alcuni mesi uno sviluppo ancor più concreto della lista! Ma è stato comunque molto difficile, qualche settimana fa, cambiare moto... perché i TDMmisti mi mancheranno (L'Ufficio Marketing di Belgarda dovrebbe pensare molto seriamente a dare una mano a gruppi come questo).

Un appello ai TDMmisti ancora senza computer: internet apre immense opportunità per lo sviluppo dei rapporti interpersonali, per lo scambio di idee, conoscenze ed esperienze.

Comprate un computer, anche vecchio (non occorrono mezzi potentissimi per navigare in internet): cliccate su www.tdmitalia.it e iscrivetevi alla Mailing List, partecipate alle discussioni del Forum. Non vi pentirete di aver conosciuto centinaia di nuovi amici!

Un saluto, e buone strade a tutti!!

L'anno nuovo

Un anno intenso, il 2002, con tante iniziative organizzate da TDMItalia in molte regioni Italiane. Molti chilometri percorsi in compagnia, e, soprattutto, la scoperta di tanti amici. Ma se il 2002 è stato scintillante, il 2003 si preannuncia esplosivo.

Un piccolo assaggio, per forza di cose ancora provvisorio e incompleto, delle iniziative promosse da TDMItalia o in cui ne è prevista la partecipazione:

5 gennaio, partecipazione alla **Motopancetta 2003**, a Prato dell'albero (tra il passo della Colla e Palazzuolo)

6 gennaio, partecipazione alla **Motobefana** a Milano

22 marzo, partecipazione di TDMItalia al **Memorial Spadino**

aprile, II° Piemonte Day, il raduno dei TDMmisti del nord ovest

aprile, I° Corso di guida in pista per mototuristi, organizzato da TDMItalia (per informazioni tdm.driving.school@tdmitalia.it).

24-27 aprile, TDMvillage, II° raduno nazionale di TDMItalia in Sicilia

24-25 maggio, partecipazione alla **Motopiadina**

giugno, Disfida II, TDMraduno in Gargano

giugno, II° Mangia e Piega, TDMraduno organizzato dalle Ombre, la contrada del nord-est di TDMItalia

28-29 giugno, Dolomiti Tour, organizzato da Mario "SulaSei"

giugno, I° Abruzzata, TDMraduno in abruzzo organizzato dalla armata romana di TDMItalia

Luglio, partecipazione allo **Yamaha Fest**

luglio, TDM Euro Meeting, raduno dei tidiemisti europei sul lago di Como

settembre, II° Toscoraduno, organizzato dai cinghiali, gruppo Toscano di TDMItalia

novembre, Pinguinario, TDMraduno sul lago di Como

dicembre, Pesto&TDM II, meeting tra pinguini, polentoni e cinghiali in terra ligure.

Ulteriori informazioni su www.tdmitalia.it o scrivendo a info@tdmitalia.it

TDM village seconda edizione Sicilia 24-27 aprile 2003

Il secondo raduno nazionale di TDMItalia avrà sede in Sicilia dal 24 al 27 aprile, organizzato dai cammelli siciliani.

Il programma provvisorio del raduno è visionabile alla pagina <http://digilander.libero.it/dusiap/village2003.htm>

Informazioni e database per le iscrizioni sul sito di TDMItalia: www.tdmItalia.it



Invito al village

di Fabio il Dromedario (inverter25@libero.it)

“Abemus Locationem”, con questa locuzione dal sapor pontificale, il “sommo” Fabrizio ha proclamato la fine dei negoziati dando avvio ad un processo organizzativo affascinante, bizzarro ed insolito che ammalia tutti noi.

Forte del consenso plebiscitario ricevuto, la contrada dei Cammelli ha accolto la notizia dell’investitura con grande entusiasmo, conscia delle avverse circostanze che hanno accompagnato questa non facile decisione nonché delle aspettative conseguenti che orbitano intorno ad essa.

La Sicilia, pur essendo spesso oggetto delle mire turistiche non è una meta facile, la sua distanza e il suo esser dipartita dal continente sono senz’altro sorgenti di fascino, ma costituiscono al contempo un ostacolo alla raggiungibilità di quell’immagine geografica consuetudinariamente nota come pianta e punta dello “stivale”, in cui risiedono le forze baricentriche del gigante Italia (mi auguro non si scatenino disquisizioni prettamente tecnico-geometriche in merito!).

Il Village è sicuramente un momento aggregativo di forte intensità ed energia, che con veemenza induce desiderio, sete di conoscenza, e questa si rivolge non solo alle bellezze naturali, archeologiche e monumentali, ma anche verso tutti coloro che a questa iniziativa prendono parte costituendone al contempo il substrato. La voglia di trascorrere del tempo con amici che non si sapeva neanche di avere e mai conosciuti, o dei quali si aveva cognizione delle parole, dei pensieri, dello spirito, ma non dell’essenza.

I motociclisti costituiscono una categoria di soggetti davvero speciale; possiedono forza, grinta, spirito goliardico e riescono ad essere coesi nella passione che li accomuna; amano divertirsi, scambiarsi conoscenze, salutarsi con i tipici lamps indipendentemente dal fatto che si conoscano o che non abbiano in comune nient’altro al di fuori della loro passione per la moto. Infatti, in questo mondo, non esistono barriere, siano esse culturali, sociali o razziali, anche se talvolta (come nelle migliori famiglie del resto), si discriminano i parenti più vicini (leggasi i “cugini”!).

L’isola maggiore, come del resto i suoi abitanti, è un luogo ospitale, nel quale il calore della gente, insieme a quello astrale, sono elementi tipizzanti pieni di fascino e notoriamente oggetto di gelosie e fantasie da parte degli “amici continentali”. Da queste parti è possibile godere appieno la naturalità paesaggistica, in quanto coesistono, in un connubio celestiale, le misteriose profondità marine (raggiungibili da immense spiagge rimembranti quelle dei siti caraibici) e gli enigmatici rilievi montuosi, che celano parchi boschivi di tutto rispetto, tra i quali si nasconde anche il “gigante buono” etneo, conosciuto per le sue lingue di fuoco che dopo anni e anni di dejà vù, continuano ad affascinare la scienza geofisica ed il genere umano tutto.

Non diversamente da altre realtà che ambiscono ad obiettivi lungimiranti, anche le realtà fenomeniche virtuali del XX° secolo, quali internet e tutti gli strumenti che attorno ad esso ruotano, hanno bisogno di un “quid” che ne aumenti il potenziale di sviluppo costituendone non un valore aggiunto, ma l’essenza stessa: questo è individuabile nel calore umano, esplicantesi nelle gestualità corporee (contatto fisico, sorrisi, smorfie, etc.), e quant’altro appartenga al linguaggio della comunicazione non verbale. La socializzazione è un elemento molto importante che consente di vivere con entusiasmo e armonia (si pensi alle incomprensioni che spesso genera la lingua scritta, priva di intonazioni e che non sempre acclara sfumature di matrice ironica) il rapporto che si è instaurato tra di noi nel momento in cui abbiamo deciso di esser membri di questa comunità virtuale.

Questo, cari amici, non è altro che un invito ad incontrarci, ad esser più vicini nella nostra “strada”, perché con forza si possa crescere insieme, vivendo esperienze difficilmente ripetibili nella vita per altre vie; e questo invito lo rivolgo soprattutto agli amici più lontani, ricordando loro metaforicamente che “anche il viaggio più lungo comincia col primo passo”.....

A far sì che questa missione possa esser portata a termine si è impegnato il gruppo di “indigeni” presente in Sicilia, che con passione e spirito di abnegazione si impegnerà fino in fondo per superare non solo le difficoltà derivanti dall’isolazionismo naturalistico, ma anche perché tutto possa procedere al meglio, e perché possano realizzarsi quei valori e quelle aspettative che ognuno di noi porterà con sé, e che il Village ha insiti nella sua stessa natura.

A chi non è capitato di sorridere stupito, guardando le foto che ritraggono i campioni del motociclismo di un tempo? Piloti che correvano su moto dalle prestazioni notevoli, con sospensioni e gomme ben lontane dall'efficienza odierna, indossando un semplice casco a scodella, occhiali, e – nel migliore dei casi – una tuta in pelle più o meno malridotta...

Eroi di un tempo passato, dicono alcuni. Coraggiosi ma incoscienti, diremmo adesso.

Fortunatamente infatti, pur se in nettissimo ritardo rispetto all'evoluzione tecnologica e prestazionale che ha contraddistinto il panorama motociclistico, negli ultimi anni anche il settore dell'abbigliamento ha conosciuto un notevole progresso, a testimonianza di una maturazione dei motociclisti che, oltre alla solita abbuffata di cavalli, si stanno dimostrando sempre più sensibili ai temi della **sicurezza**.

Senza andare tanto lontano, una decina d'anni fa mi crogiolavo nella mia Dainese Testona: si trattava di una semplicissima giacca corta in cordura, priva di qualsiasi protezione rigida. Allora era un mito, ora la sua semplicità fa quasi tenerezza...

Al giorno d'oggi, l'abbigliamento dedicato a chi vive la moto deve soddisfare un'infinità di requisiti: resistenza all'abrasione, protezione dei punti più esposti ad urti, ma anche impermeabilità, traspirabilità, confortevolezza, praticità, versatilità e – non ultimi – design accattivante e prezzo non esagerato. I prodotti presenti sul mercato sono in continua evoluzione; a volte ci si lamenta del costo, che effettivamente è abbastanza elevato. Tutto sommato, però, i soldi spesi per la sicurezza non sono mai soldi buttati via!

Mi preme particolarmente sottolineare l'estrema importanza di un abbigliamento adeguato, quando si va in moto. Si tratti di un lungo viaggio o del quotidiano tragitto casa – ufficio, i pericoli in agguato sono purtroppo molteplici.

Un abbigliamento adeguato è in grado di ridurre le conseguenze in caso di incidenti e scivolate; anche una banalissima scivolata a bassa velocità potrebbe costarci una dolorosa abrasione, in caso contrario. Io stesso mi sono rialzato senza un graffio da una lunga scivolata, che avrebbe senz'altro "lasciato il segno" se avessi indossato jeans e maglietta anziché la tuta in pelle. C'è da rifletterci. L'argomento meriterebbe approfondimenti dedicati per i vari aspetti: materiali, protezioni, ergonomia... Da qualche parte bisogna pur iniziare, e cosa c'è di meglio che dedicare la "prima puntata" a quei simpatici pezzettini di plastica che, ben nascosti all'interno dei nostri giacconi e pantaloni, vigilano sull'integrità delle nostre ossa?

I Dispositivi Di Protezione Individuale

Sì, avete capito bene, sto parlando proprio dei **D.P.I.**. Come sarebbe a dire "*cosa sono questi DPI?*"..... semplice: la sigla sta per "Dispositivi di Protezione Individuale", meglio noti come "protezioni omologate CE"! Come potrete immaginare, per potersi fregiare dell'**omologazione CE** i DPI devono soddisfare le specifiche previste nelle normative di riferimento.

La normativa **EN 1621-1/97**, che riguarda i protettori d'impatto in generale, indica le parti del corpo da proteggere e suddivide i DPI in diverse categorie: spalla (**S**), gomito ed avambraccio (**E**), anca (**H**), ginocchio e tibia (**K**). Un'ulteriore suddivisione dei protettori è quella in base alla dimensione: il tipo "**B**" è lo standard, mentre il tipo "**A**" è di minori dimensioni e viene utilizzato nelle taglie più piccole. La denominazione del protettore deve quindi prevedere (oltre alla sigla della norma a cui si fa riferimento) le sigle corrispondenti alla parte del corpo protetta ed alle dimensioni: ad esempio, un protettore "**S – tipo B**" è un DPI di dimensioni standard per la protezione della spalla. La norma prevede un limite massimo di forza trasmessa per un urto con **energia** pari a **50 J** (joule). Per misurare la trasmissione di energia, il protettore viene posto su un'incudine e colpito da un percussore di massa 5 kg, lasciato cadere con un'energia cinetica d'impatto di almeno 50 J. Per capirci meglio, un'energia di 50 J corrisponde ad una massa di 5 kg lasciata cadere da 1 metro (abbondante) d'altezza; la velocità d'impatto è di circa 16 km/h. Affinché un protettore soddisfi i requisiti della normativa, la forza trasmessa deve essere non superiore a **35 kN**. Ovviamente, questo non è sufficiente: un buon DPI deve soddisfare requisiti di ergonomia e peso, nonché rimanere nella sua sede nelle diverse situazioni d'uso.



Per la delicata regione **dorsale** (e lombare), esiste una normativa più recente: la prEN 1621-2/2001. Questa norma prevede aree di sicurezza più estese (per una migliore distribuzione del carico ed una minor pressione) ed è molto più severa per quanto riguarda la capacità di assorbimento degli urti. Il limite massimo di forza trasmessa, sempre per un livello energetico pari a 50 J, è fissato a **18 kN**.

Un Esempio Di DPI "Tradizionale"

Ma vediamo nel dettaglio come sono realizzati questi DPI. Come esempio prendiamo il protettore dorsale per giacche **Spidi Warrior 510**, di cui Spidi ci ha gentilmente concesso documentazione tecnica. Il protettore ha una **composizione multistrato**,

con uno strato esterno in polipropilene rigido termoformato assieme ad uno strato intermedio in resina poliolefinica reticolata ed espansa ad alta densità. Lo strato interno, in resina poliolefinica reticolata ed espansa a bassa densità, anch'esso termoformato, è vincolato ai due strati più esterni mediante incollaggio. Il primo strato, rigido, ha la funzione di distribuire l'energia d'urto su un'area più vasta possibile; garantisce inoltre un'adeguata resistenza all'abrasione, in caso di scivolata. I due strati più interni, a densità variabile, hanno il compito di assorbire progressivamente l'energia di collisione. Con questa tecnologia (la termoformatura contribuisce ad aumentare la resistenza all'impatto del DPI) e questi materiali, le specifiche richieste dalla Norma Armonizzata prEN 1621-2/01 vengono largamente rispettate (forza trasmessa pari a circa 14 kN, più del 20% in meno rispetto al valore richiesto).

Ma un protettore deve garantire anche comfort ed ergonomia, oltre alla sicurezza. Sotto questo aspetto, il prodotto che stiamo esaminando presenta canalizzazioni per la circolazione dell'aria, peso molto contenuto (circa 200 g) e utilizzo di un materiale a bassa densità (più morbido) in tutte le zone a contatto col torso.

A Volte Basta Un Po' D'aria...

Oltre ai dispositivi di protezione "classici" (un guscio rigido per riparare il corpo), sul mercato stanno iniziando ad arrivare prodotti più innovativi. Sempre restando nel campo dei protettori dorsali, SPIDI ha presentato l'**AirBack**. L'AirBack è un protettore di nuova concezione, basato su una tecnologia denominata SAS (**Safety Air Shield**): oltre al classico **guscio rigido** esterno antintrusione, la protezione è affidata ad un **sistema pneudinamico** a dissipazione di energia. Come funziona? Il principio è abbastanza semplice: in caso di impatto violento, i cuscinetti d'aria (pressurizzati a 2 bar) trasferiscono l'eccesso di pressione ad appositi cuscinetti di compensazione, a cui sono collegati, riducendo la forza trasmessa alla zona dorsale.



Ma Non È Finita...

Già, perché il futuro ci riserverà numerose altre evoluzioni nel campo dell'abbigliamento tecnico per motociclisti. Questo breve articolo si limita a presentare i DPI omologati CE, classificabili come *protettori passivi*. Sono da tempo allo studio, ed in alcuni casi già disponibili sul mercato in prodotti di serie, dispositivi di protezione attiva: si tratta dei cosiddetti *airbag per moto*, che probabilmente devono ancora convincere il grande pubblico ma, quantomeno, sono una netta testimonianza dell'impegno profuso dalle case per garantire una sempre maggior sicurezza di noi motociclisti.

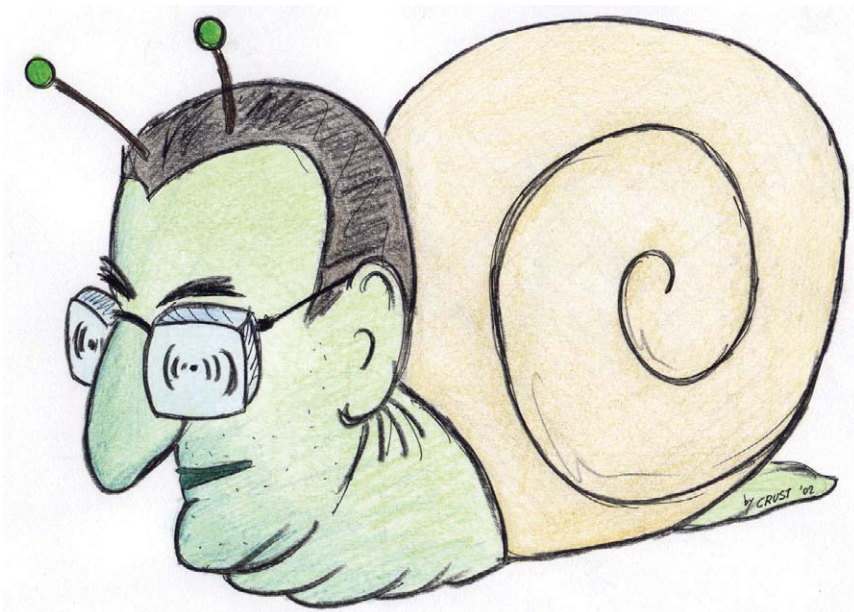
Innovazioni di rilievo vengono proposte di continuo anche in altri ambiti, quali l'ergonomia, i nuovi materiali ed il comfort.

L'argomento merita senz'altro ulteriori approfondimenti... nel frattempo, non dimenticate di indossare sempre un abbigliamento adeguato, ogni volta che salite sulla vostra moto!

Il personaggio del mese

di Crust

Nome: **LUmaCA Perego**
Specie: **Pinguino Lumaca**
Moto: **TDM850 2001**
Qualifica: **fermone**



Proposte Indecenti

Tidieimmisti in sella al.....

Burgman 650

di Luciano "il nonno" (speluc@libero.it)

Qualcuno storcerà il naso e si domanderà cosa ci faccia un maxiscooter fra tanti TDM. La risposta è abbastanza semplice: credo che il Burgman650 sia il primo vero passo verso quella "moto automatica", auspicata da molti, e di questo bisogna darne atto alla Suzuki. Rappresenta inoltre una valida alternativa per il turismo a medio e lungo raggio, soprattutto per chi richiede ad un mezzo a due ruote tanta comodità e "facilità" di guida.

E' già da un po' di tempo che medito di sostituire il mio Burgman400, con il quale ho percorso quasi 40.000 Km in tre anni, con il fratello maggiore, e così il mio amico Ezio, concessionario Suzuki di Lodi, me ne ha affidato uno da provare per un'intera giornata.

Il mio non vuole essere un test, quindi non mi dilungherò troppo in disquisizioni tecniche, semplicemente mi limiterò ad esporre, da utente medio, le mie impressioni "visive" e di guida su un mezzo così innovativo.

In una fresca mattina di novembre io e mia moglie partiamo per un mini-tour con l'intento di "circumnavigare" il lago di Como/Lecco. Il Burgman650 ci aspetta nel cortile del concessionario, meticolosamente incastrato tra altre moto. La prima impressione è di trovarmi di fronte ad una Goldwing formato scooter. L'aspetto è imponente e, anche se può sembrare strano, mi sento un po' a disagio. Scoprirò più tardi, verificando le schede tecniche, che la sua "imponenza" tradisce lo sguardo. Ha, infatti, la stessa lunghezza del mio 400 e un interasse superiore di soli 5 mm. Mi avvicino con circospezione e incomincio ad osservare attentamente il "mostro".

L'aspetto è piacevole anche se non originalissimo, le finiture mi sembrano di ottimo livello, la verniciatura è brillante e l'accoppiamento delle plastiche molto curato. Il colore del mezzo a mia disposizione è un blu "acceso" che non mi convince; decisamente più gradevole è il grigio metallizzato. Gli specchietti sono integrati nella carrozzeria e piuttosto sporgenti; non facilissimo il loro orientamento che si effettua spostando la parte interna. Questa manovra è rischiosa e praticamente impossibile da effettuare, mentre si viaggia. Gli specchietti hanno però il vantaggio di essere ribaltabili all'interno e questo facilita di molto le manovre di parcheggio in luoghi stretti. La sella è ampia e lo schienalino è regolabile longitudinalmente. Le maniglie per il passeggero sono ben disegnate e molto comode da impugnare. Il tappo della benzina è di tipo automobilistico e protetto da chiave. La vocazione turistica del Burgman650 è sottolineata anche dagli spazi a disposizione; il sottosella è assai capiente e i nostri due caschi apribili ci stanno veramente comodi; funzionali e ben integrati sono i tre vani porta oggetti inseriti sotto la plancia con il centrale che può essere chiuso a chiave. Un discorso a parte merita la strumentazione, digitale a cristalli liquidi. E' completa e degna di una berlina di classe superiore. Non manca nulla; vi sono anche il contagiri e l'indicatore della marcia inserita quando si usa il Burgman con la modalità "manuale" attivata. Si avete capito bene, perché il Burgman650 utilizza un cambio sequenziale che ne fa un mezzo unico nel suo genere e, come dicevo all'inizio, apre la strada alla moto automatica.

Terminata la perlustrazione, mi accingo a spostarlo da fermo e in queste manovre incontro non poche difficoltà; il peso è elevato (238 Kg a vuoto dichiarati dalla Suzuki contro i 268,2 Kg rilevati strumentalmente da "Motociclismo") e mi obbliga ad uno sforzo poco compatibile con la mia taglia. Monto in sella e il tunnel centrale di notevoli dimensioni mi costringe ad esibirmi in un "esercizio ginnico" che fa sorridere mia moglie. Nonostante la distanza da terra della sella sia piuttosto ridotta (750 mm), non mi sento a mio agio; per me è eccessivamente larga e impone alle gambe una posizione troppo divaricata, posizione che mal si accorda con la mia bassa statura impedendomi, da fermo, un sicuro appoggio a terra. Quindi, se deciderò per l'acquisto, dovrò affidarmi ad un "mastro sellaio" per le modifiche del caso, come già fatto per il TDM.

Bene...finalmente si parte! Metto in moto, il rumore allo scarico è piacevole, discreto, per nulla aggressivo e ben si addice ad un mezzo senza troppe velleità sportive. Sale anche mia moglie e...aspetto il verdetto! Sì, la posizione è di suo gusto, si trova comoda e le pedane, sebbene non larghissime, offrono un miglior appoggio rispetto al modello di minor cilindrata.

Tanto per prendere confidenza col mezzo scelgo la modalità automatica "normal". Contrariamente al 400 basta una minima rotazione della manopola e il Burgman si muove subito. Nel percorso cittadino i suoi 268 Kg si sentono tutti; non è facile zigzagare nel traffico, ma non potrebbe essere diversamente per un mezzo di questa stazza.

Imbocchiamo l'autostrada A1 e qui il Burgman650 comincia a svelarsi. Il motore spinge con decisione e in pochissimo spazio, raggiungiamo velocità non proprio da codice. Non ci sono vibrazioni, la protezione che offre l'ampio parabrezza è ottima e soprattutto non avverto fastidiose turbolenze. Rallento, il freno motore non è eccezionale, ma sono ancora in modalità "normal". Mi metto dietro a un TIR che procede allegramente e.....in queste condizioni il Burgman cambia "comportamento" dimostrando una notevole, forse troppa, sensibilità alla scia del pesante articolato innescando fastidiose oscillazioni. Decido di sorpassarlo e tutto ritorna normale. L'aria del mattino è piuttosto fresca, ma con il Burgman650 non si avverte nessun disagio anche se il nostro abbigliamento non è propriamente motociclistico.

Il traffico è scarso e dopo aver percorso tutta la tangenziale est di Milano imbocchiamo la statale per Lecco; superata Erba ci dirigiamo verso il passo del Ghisallo. Qui la strada inizia a salire e incominciano le prime curve "vere". Inserisco la modalità "power", manovra che si può eseguire anche in movimento. A questo punto la musica cambia; il motore spinge veramente forte, l'accelerazione è incredibile per uno scooter; la frenata è potente, progressiva e ben modulabile.

La Suzuki, su questo modello, ha abbandonato la frenata integrale e questo, a mio avviso, permette un miglior controllo del mezzo.

Nonostante la mole da incrociatore il Burgman650 scende in piega con precisione e senza tentennamenti merito anche di una ciclistica di prim'ordine, e del motore che non è più oscillante, ma solidale con il telaio. Incomincio a divertirmi, decido di "allungare un po' il passo" e finalmente riesco a piegare con decisione senza che il cavalletto centrale strisci continuamente sull'asfalto, come avviene regolarmente sul 400. Quando mia moglie mi allunga un "cazzotto" sul casco capisco che forse è meglio rallentare, anche perché ormai siamo arrivati sul Ghisallo e mi sembra giusto fermarci per un attimo di relax.. Dopo una breve visita al piccolo santuario dedicato ai ciclisti e dove sono esposte le biciclette di tanti campioni del pedale, riprendiamo il nostro viaggio verso Bellagio.

La discesa è piuttosto infida, l'asfalto è umido e ricoperto di foglie. Non uso quasi mai i freni, perché in modalità "power" il freno motore è decisamente efficace, anzi devo prestare attenzione a non chiudere bruscamente il gas, pena violente "craniate" di mia moglie contro il mio casco.

Il paesaggio è bellissimo e il debole sole che filtra attraverso gli alberi crea una luce quasi irreale. Qui mi viene spontanea una considerazione: qualunque sia il mezzo che si cavalca, scooter o moto, le due ruote sanno regalarci emozioni così intense che descriverle è praticamente impossibile. Il senso di libertà è totale e quasi diventiamo parte integrante della natura che ci circonda.

Lasciamo Bellaggio sulla destra e proseguiamo verso Como lungo una strada tanto stretta quanto affascinante. Ormai credo di essere entrato in sintonia con la mio nuovo destriero e decido di cimentarmi con il cambio sequenziale. Anche questa manovra può essere fatta a veicolo in movimento, ma io preferisco fermarmi. E qui cominciano i problemi: i pulsanti "UP" e "DOWN" sono troppo ravvicinati e con i guanti invernali il loro utilizzo diventa problematico, quindi decido di fermarmi e di indossare quelli estivi. Le cose migliorano ma, per noi motociclisti, abituati a cambiare col piede, la manovra non è naturale e mi sento un po' spaesato. Personalmente avrei preferito avere il pulsante "UP" sulla manopola sinistra e il pulsante "DOWN" sulla destra, ma non si può avere tutto dalla vita. Procedo abbastanza lentamente per familiarizzarmi, ma credo che occorra un po' di tempo prima di abituarsi. Questa strada è una curva continua e il Burgman650 non si dimostra un fulmine nei cambi rapidi di direzione. Seconda, terza, breve rettilineo, leggera frenata e qui commetto il duplice errore di inserire la seconda mentre il numero di giri era ancora un po' alto e soprattutto lo faccio mentre ero già in piega. Il risultato è una decelerazione violenta con perdita di aderenza del posteriore che fortunatamente riesco a recuperare senza troppe difficoltà. Non sono un tester, quindi mi astengo da ogni commento tecnico, però la cosa mi ha un po' sconcertato. Vero è che la gestione elettronica non accetta la marcia, in scalata, se il regime di rotazione è troppo alto, ma è altrettanto vero che se la cambiata avviene al limite, i risultati possono essere piacevoli. In buona sostanza sono convinto che questo "cambio sequenziale" vada usato con molta attenzione, e come divertimento fine a sé stesso, oppure su discese molto ripide per aumentare l'efficacia del freno motore. Infatti, in modalità "power" non si avverte la necessità del cambio anche perché il Burgman650 è in grado, in questa condizione, di fornire prestazioni davvero sorprendenti. Nell'attraversamento di Como mi convinco sempre più che circolare in città con questo mezzo sia piuttosto impegnativo soprattutto viaggiando in coppia. Le mie braccia protestano, ma, per fortuna, non troviamo troppo movimento e riusciamo ad uscire abbastanza rapidamente e a dirigerci verso Colico. Ora guido in scioltezza, senza forzare e mi godo gli stupendi scorci che questo lago sa regalare, quando il sole al tramonto disegna sull'acqua fantastici giochi di luce.

Raggiungiamo Colico; scendono le prime ombre della sera e decidiamo di imboccare la superstrada per Lecco. Sono ancora in modalità "power" procedo a velocità codice, ma è bello sapere, che al bisogno, ho ancora tanta potenza disponibile. Ormai è buio e noto con piacere che l'illuminazione offerta dal Burgman650 è veramente efficace, e permette di viaggiare in tutta sicurezza. Arriviamo dal concessionario dopo aver percorso circa 380 km; riprendo il mio 400 e mi sembra di guidare un cinquantino. Mentre mi dirigo verso casa penso alla giornata trascorsa, mi sono divertito, il Burgman650 è piacevole, comodo e forse chiamarlo scooter è veramente riduttivo, ma.....il TDM è un'altra cosa!

Riti del Motociclista

di Robyilkx (rperetto@sapient.com)

Il mio rituale, in questi maledetti giorni di strapioggia, è il seguente: (parto dall'ipotesi di avere tutta la roba antipioggia in casa. Di solito la tengo nel bauletto, ma in questi giorni arrivo a casa la sera bagnato e quindi la metto ad asciugare in bagno). In casa: - metto i pantaloni antipioggia. Sacramento perchè mi sono dimenticato di aprire la parte sotto e quindi si incastra il piede, e cado. - metto le ghettoni. Alla seconda ghettoni mi accorgo di averle messe scambiate: la destra ha la fascetta per il cambio, e regolarmente metto la sinistra sul piede destro. Urlo di frustrazione. - metto il paraschiena/bustino dainese. - metto il giubbotto di pelle. - metto la giacca antipioggia. Perdo un quarto d'ora per chiudere la cerniera sul collo, causa spessore giubbotto di pelle. - mi accorgo di aver dimenticato il sottocasco. Volano madonne che pare che piova anche in casa. - apro la giacca antipioggia - apro il giubbotto di pelle - metto il sottocasco. - lo "maneggio" un quarto d'ora per sistemarlo bene. - richiudo il giubbotto di pelle. - richiudo la giacca antipioggia. Smetto di respirare per la pressione sul collo e me la cavo con le riserve d'ossigeno extra contenute nelle maniglie dell'amore. - infilo il casco. Col modulare era facile, col nuovo integrale, ogni volta è un'esperienza indimenticabile... - prendo i guanti. - prendo il marsupio con portafoglio/cellulare/sigarette e quant'altro. - esco e vado da Camillo. Sotto casa: - arrivo e mi accorgo di aver dimenticato chiavi e telecomando nella tasca del giubbotto di pelle, e quindi irraggiungibili SOTTO alla giacca antipioggia. - il sopralcorno che copre la mia moto trema per quello che esce dalla mia bocca. - apro la giacca antipioggia tenendo in mano i guanti e il marsupio perché la moto ha l'antifurto, se la tocco si sveglia anche il sindaco in cima alla collina. - prendo le chiavi e tolgo l'antifurto. - apro il bauletto e ci ficco dentro il marsupio perché piove e se lo metto in vita arrivo in ufficio col minestrone... - richiudo il bauletto e il giubbotto antipioggia (ormai il collo sembra un Modigliani e quindi si chiude facilmente). - salgo in moto e l'accendo tirando rigorosamente l'aria al massimo qualsiasi sia la stagione, con i fari spenti. - metto i guanti, SOPRA alla giacca antipioggia. Perché se li metti SOTTO ENTRA L'ACQUA, no??? - tolgo il guanto destro imprecando. - prendo il telecomando del cancello nella tasca dx del giubbotto antipioggia e apro il cancello. - mentre si apre metto via il telecomando. - cerco di mettere al volo il guanto dx per evitare che si chiuda il cancello. - mi cade il guanto. Mi metto a piangere. - scendo dalla moto e lo riprendo, ripartendo dal punto in cui estraggo il telecomando dalla tasca per aprire il cancello. - metto il guanto dx. - faccio retromarcia, accendo le luci, chiudo la visiera e parto!!! - dopo pochi metri tolgo l'aria (l'ho fatto una volta PRIMA di partire, mi si è spenta la moto in cima alla salita di uscita dal parcheggio e SONO FINITO IN TERRA!!!). - a questo punto, finalmente, mentre cerco di distinguere lo stop attraverso la visiera bagnata e appannata, inizio finalmente a godermi il piacere di guidare verso l'ufficio tutte le mattine... e mi riprometto, regolarmente, di cercare un lavoro ed una casa nel DESERTO DEL SAHARA!!!! Maledetta pioggia....

Come ti modifico la sella

di Anedar (anedar60@yahoo.it)

adattare la forma e l'altezza

Le motivazioni: In poche parole...la moto è nostra. Sentirci a nostro agio sulla nostra moto influisce profondamente sul piacere di guida. Altezza della seduta, distanza sella-pedane, distanza seduta-manubrio vengono calcolate sulla base di una tipologia "standard", che si potrà adattare in modo ottimale solo ad una percentuale di potenziali acquirenti. Ma ognuno di noi ha "misure" diverse, come pure ha una propria postura. Tutto sommato, adattare la moto a se stessi, appare molto più logico del contrario.

Quando ho iniziato questa avventura e mi sono finalmente deciso a mettere mano alla mia sella l'ho fatto per un motivo soltanto: toccare agevolmente a terra per i miei quotidiani spostamenti nel traffico romano. Ero molto titubante, mi sembrava di violare un postulato. Ma dopo il primo timido tentativo, il modificare la mia sella è diventata una ossessione che rasenta il patologico. Una volta scoperto il gioco, si è trasformato in un progetto a cui mi sono applicato con molta curiosità e scarso rigore scientifico. La ricerca iniziale -toccare con i piedi saldamente a terra- ha perso progressivamente importanza, e il modificare forma-altezza-dimensioni della mia sella è diventato un modo per studiare nuovi assetti, per modificare la posizione del proprio corpo rispetto alla mia amata, variare i pesi, l'altezza del baricentro (!), la angolazione delle gambe, il caricamento del peso sul manubrio. E purtroppo, ancora devo trovare una cura efficace per questa mia gra forma di "sello-titillo-mania".

In questo mio viaggio, dopo aver assaporato una trentina di "assetti" differenti, posso dire di aver scoperto molto, anche se tutto ciò è applicabile a me e solo a me. Come un viaggio nella scoperta di se stessi, anche questo è iniziato con un problema specifico, e ne è venuta fuori una storia tutta diversa.



Materiali e metodi: Modellare la gomma piuma della propria sella è operazione abbastanza semplice. Ottenere il risultato sperato, no. Dopo aver provato con cutter, seghetti vari, filo di ferro incandescente ed altro ancora, sono giunto alla conclusione che il modo migliore di agire è con una grattugia da parmigiano. Ne esistono di diverse dimensioni (consiglio di averne almeno 2, una di dimensioni standard ed un'altra più piccola per intervenire su aree selettive), alcune provviste anche di manico, che facilita la presa e le operazioni. Serve poi una puntatrice per fissare nuovamente il rivestimento della sella. Tutto qui. Nel caso invece si voglia aggiungere gomma, cambiarne la consistenza, la durezza etc, il problema maggiore è trovare la gomma piuma! Tappezzeri per auto o demolitori sono la fonte più utile. I rivenditori di gomma piuma difficilmente hanno materiale abbastanza duro da poter essere utilizzato. In alternativa si possono usare materassini da palestra. Sono relativamente economici, piuttosto duri, ma più difficili da modellare finemente.



Consigli: pochi, anzi, uno solo. Procedere con cautela, riposizionando frequentemente la sella sulla moto. Alcune osservazioni personali:

1) la inclinazione antero-posteriore della seduta: cercate di mantenerla orizzontale se non volete scivolare "in avanti". Dopo un po' è sgradevole.

2) La vicinanza della seduta alla sella: cambia la distanza dal manubrio e la distribuzione dei pesi antero-posteriore della massa moto-pilota.

3) la larghezza della sella. Rastremare la porzione anteriore consente di toccare più facilmente terra con i piedi e di abbracciare meglio il serbatoio con le ginocchia. Al contrario, ridurre l'ampiezza della sella del piano di seduta diminuisce il confort.

4) Inclinazione della seduta in senso laterale. Può essere completamente pari o lievemente più alta sui bordi. Ad ognuno il suo.

5) Altezza del piano di seduta: il confort ne risente solo in minima misura. Permette per chi è di gamba corta iato di toccare agevolmente a terra con entrambi i piedi. Ma contemporaneamente si modificano altri parimenti importanti: a) l'inclinazione dell'arto inferiore e la distanza piano seduta-pedane, b) l'inclinazione dell'arto superiore nel suo appoggio al manubrio, c) la posizione del pilota rispetto al veicolo, con un maggiore inserimento nella moto, d) il baricentro del complesso pilota-veicolo, e) l'eposizione all'aria e alle turbolenze, e) l'altezza della seduta anteriore rispetto a quella del passeggero. Tenete presente tutte queste cose prima di mettere mano alla vostra sella.

Detto ciò, se proprio ve la sentite di rischiare....vi cedo la grattugia e vi auguro buon lavoro.

Anche la vostra zavorrina vi piomba addosso ad ogni frenata un po' decisa?

Per risolvere il problema ho incollato con bostik due pezzi di gomma piuma creando un dislivello fra seduta anteriore e posteriore, aumentando contemporaneamente lo spazio a disposizione del passeggero. La gomma piuma è stata poi modellata con la solita grattugia.

A destra vedete l'effetto finale.



Anche a voi non piace il rivestimento di plastica della sella del TDM 900?

Fare un rivestimento nuovo per la sella della vostra TDM non è impossibile. Serve un po' di pazienza e precisione. Il problema maggiore che dovrete affrontare è modellare bene la pelle in modo che aderisca senza pieghe alla sella. Tenete presente che la pelle è relativamente inestensibile. Tutto facile nella seduta posteriore e gran parte dell'anteriore. Dannatamente difficile quando arrivate nella zona del rialzo anteriore. Lì in mezzo ti avanza sempre un po' di pelle che fa una antipatica sacca floscia. L'unico modo per eliminarla è di fare una cucitura trasversale curva come mostrata nelle fotografie riprese dall'alto. Secondo momento critico è la cucitura della tasca per il rialzo anteriore, che è indispensabile per evitare di trovarvi la sella "scuoziata" dopo qualche centinaio di Km. Prendete bene le misure prima di tagliare.

Le cuciture sono fatte a mano utilizzando una vecchia lesina con manico trovato in un cassetto della nonna. Le cuciture sono visionabili nella foto della sella rovesciata.

Materiali:

- Il rivestimento in pelle delle vecchie sedie della nonna
- un ferro da stiro per tirare e spianare il cuoio (se vecchio)
- un ago per cucire il cuoio (lesina) con filo
- un weekend di cattivo tempo



Il Giornalino di TDMItalia riceve e pubblica articoli originali, idee, riflessioni, bizzarrie e varie altre demenzialità degli iscritti a TDMItalia. Chiunque volesse contribuire può contattare la redazione del Giornalino all'indirizzo: **redazione@tdmitalia.it**

Redazione del Giornalino di TDMItalia:

Andrea Crosato, Crust (crust28@yahoo.it)
Anedar (anedar60@yahoo.it)
Luciano il "Nonno" (speluc@libero.it)
Piero Prock (prock@libero.it)
Robyilkx (rperetto@sapient.com)