

INMOTO

OTTOBRE 2023 € 4,50 (ITALY ONLY)

STORIE DI MOTO

I 70 ANNI DELLA PISTA DI IMOLA
ADVENTOURING: I PAZZI DELLA HARD DEFI TOUR
DIETRO ALLE QUINTE DEL MONDIALE ENDURANCE

PROVE E PRIMI PIANI

- MOTO MORINI SEIEMMEZZO
- HONDA GL1800 GOLD WING
- CFMOTO 700CL-X SPORT



COMPARATIVA NAKED

IL GIUSTO PREZZO

SONO TUTTE SOTTO I 9000 EURO E OFFRONO UN RAPPORTO QUALITÀ-PREZZO IMBATTIBILE. LE NUDE DI MEDIA CILINDRATA SONO PERFETTE PER CHI INIZIA MA ANCHE ECCELLENTI PER CHI CERCA IL MEZZO DEFINITIVO. UNA SFIDA A QUATTRO AL FOTOFINISH

- CFMOTO 800NK ADVANCED
- HONDA CB750 HORNET
- KTM 790 DUKE
- SUZUKI GSX-8S



DUCATI MULTISTRADA V4 S GRAND TOUR

LA **MAXI** ITALIANA
SI VESTE DA VIAGGIO E
PROMETTE **TRASFERTE**
NEL MASSIMO COMFORT



FRENCH CONNECTION

SE PENSATE DI ESSERE BRAVI PERCHÉ AVETE COMPLETATO LA HARDALPITOUR, DOVRETE ANDARE IN FRANCIA PER PROVARE LA VERSIONE PIÙ DIFFICILE, LA HARD DEFI TOUR, DOVE SOLO IL 15% DEI PARTECIPANTI ARRIVA AL TRAGUARDO. C'ERAVAMO ANCHE NOI!

di KLAUS NENNEWITZ

A

ANCHE in Francia i raid per le grosse enduro da viaggio, le adventurebike, sono in piena espansione. Nel Massiccio Centrale, i nostri vicini hanno dei percorsi quasi inesauribili, anche se non tutte le piste nei campi e nelle foreste possono essere percorse liberamente. James Simonin vive nel mezzo di questo paradiso verde che sembra a tratti dimenticato dal mondo esterno. Nel 2015 ha partecipato alla HAT Sanremo-Sestriere in Italia trovandoci l'ispirazione per creare un evento proprio sulla soglia di casa, la "Hard Defi Tour". "Defi" è la parola francese che significa "sfida" e descrive in modo appropriato il carattere dell'evento. In due giorni, i percorsi di circa 400+400 km si snodano su sentieri a volte molto impegnativi e disseminati di rocce e sassi attraverso le regioni Corrèze, Cantal, Lot e Puy-de Dome a circa 250 km a ovest di Lione. L'HDT è diventato un mito in Francia, il numero di partecipanti è limitato a 300 e il sito web consente l'iscrizione a partire dalle ore 0:00 del 1° gennaio di ogni anno, i posti disponibili vengono assegnati in pochi minuti. Sono ammesse solo 30 moto da enduro, il resto dei partecipanti corre con tutti i tipi di moto ADV, compresi veri e propri gioielli classici. Ma le moto più utilizzate sono le grandi monocilindriche del gruppo KTM di 700 cm³.

Il fulcro dell'evento è il campeggio Le Moulin de Serre nel dipartimento di Puy-de-Dome presso il bacino Bort-les-Orgues del fiume Dordogna. I percorsi per navigare vengono forniti qualche giorno prima





dell'evento, ma solamente in formato GPX.

Venerdì sera le moto vengono messe nel parco chiuso per consentire una partenza ordinata la mattina successiva. Per fortuna! Perché sui sentieri fangosi nella foresta oscura, appena 200 metri dopo la partenza, ci sono già i primi "tappi" micidiali. Si spinge per riscaldarsi, ma la maggior parte dei piloti è già sopraffatta dalla prima salita. Poi ci sono gli "esperti", come chi scrive, che partono la mattina presto con il traction-control inserito per scatenare dietro di sé l'inferno...

Dopo aver superato l'impasse, il percorso diventa per qualche chilometro più facile e permette di respirare prima di tornare nel sottobosco tra erba

alta quasi 2 metri e canali di pietre che richiedono estrema attenzione. Salite e discese ripide su sentieri unti, inzuppati dalla pioggia incessante dei giorni precedenti e guarniti da rocce sciolte grandi come palloni da calcio portano i piloti che cercano di domare i bestioni da 200 kg e passa rapidamente alla disperazione. Spesso non si riesce più a frenare e l'unica via d'uscita porta direttamente dritto nel bosco o sui prati, un po' come fanno i camion senza freni nelle corsie per le frenate d'emergenza nei tratti autostradali in forte pendenza. Le Metzeler Karoo Extreme funzionano benissimo su questi terreni, ma a un certo punto vince semplicemente la forza di gravità che tira questi pesi massimi verso il baratro e non

c'è pneumatico al mondo che li tenga nel fango.

COMINCIO a sentire dolori nelle braccia e nelle mani e conto i chilometri che mi separano dal primo ristoro, in totale 86. Sono partito poco dopo le 7 e con una velocità media sotto i 30 km/h arrivo dopo circa 4 ore di duro lavoro al tendone dell'organizzazione, non prima di essermi beccato un terribile acquazzone. Piuttosto fradicio, affamato e stanco, divoro due croissant, due banane e una grande tazza di caffè. Devo sbrigarmi però, questa non è una passeggiata, ci sono ancora più di 300 km davanti a me... e con una media di 30 km/h... finirò sicuramente col buio!

Dopo la ripartenza, c'è un altro breve momento di illusione che il percorso diventi un po' più facile, ma poi si presentano all'improvviso dei settori difficilissimi con discese assurde, sulle quali si fatica anche con una moto da enduro. Io sono in sella all'Aprilia Tuareg messa a punto dai fratelli Guareschi: una purosangue da rally che mi aveva già dato delle grandi soddisfazioni allo Swank Rally di Sardegna l'anno scorso.

Ma oggi, per questo tipo di evento "hard", forse ho sbagliato mezzo: la taratura delle sospensioni è troppo dura e mi trovo su una sella molto alta, faccio fatica a mettere i piedi per terra con sicurezza. Per la prima volta forse capisco la paura della mia (piccola) fidanzata quando cerca di guidare una moto da enduro senza poter toccare per terra. Presto ho l'impressione che tutte le rocce sui sentieri si prendano gioco del sottoscritto. Sollevare una volta una moto da oltre 200 kg, magari sdraiata in discesa, richiede tanta energia quanto aggiungere almeno 50 km di percorso al raid. Dopo due scivolate sulle rocce, la lunghezza del percorso massacrante è quindi salita a oltre 500 km per me...

ARRIVO un po' prima del previsto dopo 160 km complessivi al ristoro-pranzo sotto un grande tendone da mercato nel centro di un paese sperduto. L'atmosfera non è necessariamente esuberante, manca un po' l'allegria della HAT italiana, molti piloti sono seduti davanti ai loro piatti, zitti e pensierosi, chiedendosi ovviamente - come me - quale sarebbe la strategia migliore per uscire sano e salvo da questa situazione... Sono arrivato al limite con le forze, una lunghissima influenza primaverile aveva completamente stravolto il mio programma di allenamento. E ora? Mi hanno dato una gran moto, devo scrivere il report, gli editori, i miei amici e partner si aspettano grandi cose da me.

Allora su, dai! Riprendo la Tuareg, la pausa pranzo mi ha ridato un po' di

L'EVENTO prende le mosse dal campeggio Le Moulin de Serre nel dipartimento di Puy-de-Dome presso il bacino Bort-les-Orgues del fiume Dordogna. I percorsi non sono proprio agevoli...





energia e fortunatamente, per qualche istante si va ancora su piccole strade di campagna, il che fa bene alla digestione. Ma poi arriva l'apocalisse: mi infilo tra i cespugli alti in un sentiero stretto, incassato fra due muri di pietre senza via di scampo. Vedo rocce dappertutto: per terra, sui lati delle pareti, inoltre è tutto coperto da una sottile salsa untuosa, sono fregato! La moto che ho sotto il sedere farebbe sicuramente una gran figura in Africa, e lo farebbe anche qui con Jacopo Cerruti, ma io sono esausto, spremuto come un limone. Ormai è la moto che porta me e dopo qualche centinaio di metri, il mio piede non trova più appigli. Mi ribalto, quasi da fermo, contorcendomi e incastrandomi per la prima

volta in vita mia così infelicamente sotto la moto tra le rocce da non riuscire a tirarla su da solo. O meglio: potrei farlo, ma rischierei di danneggiarla seriamente se togliessi il cuscino morbido del mio corpo fra la carrozzeria e le rocce appuntite. Aspetto circa due minuti prima che passi il prossimo pilota per liberarmi dall'imbarazzante situazione.

PURIFICATO e martirizzato, mi trascino per gli ultimi 200 metri fuori da questo inferno, con un gruppo di moto da enduro che spingono da dietro. Nel villaggio successivo cerco un posto all'ombra, mi appoggio al muro di una casa e respiro profondamente: fanculo! Basta per me! Classica sopravvalutazione della

propria forma fisica! Adoro la Tuareg che mi ha dato delle bellissime soddisfazioni appena una settimana prima durante un altro raid nel Massiccio Centrale, svoltosi però su terreno sabbioso. Ma per correre (e sopravvivere) la Hard Defi Tour su una moto ADV bisogna essere veramente in forma ed allenati. Direi: almeno come un pilota amatoriale da motocross. Abbandonare è sempre difficile e comporta una certa ignominia, ma la salute e l'incolumità della moto affidatami hanno la precedenza assoluta su tutto. Mi piacerebbe tornare, ma su una moto monocilindrica magari con sospensioni più morbide... e con molti più muscoli nelle braccia e nelle gambe!

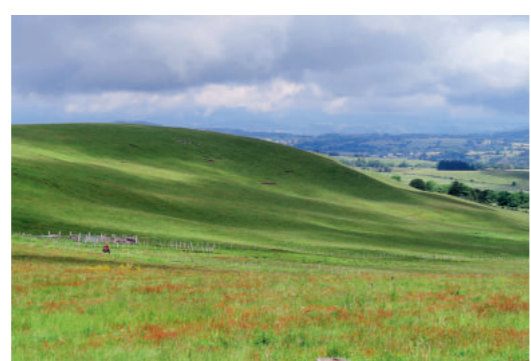


MI TRASCINO PER 200 METRI FUORI DA QUESTO INFERNO, CON MOTO CHE SPINGONO DA DIETRO. NEL VILLAGGIO CERCO UN POSTO ALL'OMBRA, RESPIRO PROFONDAMENTE: FANCULO!



COMPAGNA di avventura e imprecazioni è stata l'Aprilia 660 Tuareg preparata dai fratelli Guareschi di Parma. Per l'avventura è stata equipaggiata con un top case morbido per gli attrezzi e qualche piccolo oggetto.





LA "COMPAGNIA della spinta" è fondamentale in eventi come questo. specialmebnte quando è il fango a farla da padrone. Per il resto, tanta fatica...

Dopo una pausa di riflessione, mi godo il ritorno al campeggio su piccole strade di campagna.

Con mia grande sorpresa, ci sono già alcune moto ammaccate e spapolate nel parco chiuso e vedo delle persone che zoppicano in campeggio, alcune piazzole sono addirittura già liberate, a quanto pare, non sono l'unica "vittima", il che è un po' confortante... Gli ultimi piloti ancora "in gara" raggiungono il traguardo della prima giornata nell'oscurità dopo 13-14 ore di fatica e sono piuttosto stanchi, ma comunque felici. Di nascosto e con la protezione della notte cerco di vedere le tabelle di marcia, fissate sui manubri delle loro moto. Alcuni hanno 15 punzonature, quindi il pieno! Ammirazione silenziosa da parte


mia e tanto rispetto, soprattutto per una squadra olandese con piloti di una certa età su delle moto "Ratbike" che potrebbero essere uscite direttamente da un film di Mad Max. Da grande, vorrei essere come loro! Ma non bastano le punzonature, ci sono tanti checkpoint elettronici rilevati con i tracker dell'organizzazione, quindi non si capisce chi abbia veramente fatto tutto il percorso.

MENTRE gli irriducibili affrontano la seconda giornata, vado a salutare James prima di partire. Chiacchieriamo un po' e lui mi racconta come l'Hardalpitour lo abbia ispirato ad organizzare un evento in proprio. Il suo sogno però è quello di far diventare l'Hard Defi Tour un mito, un

percorso a cui sopravvivono solo i piloti più duri ed allenati: «Sto pensando ad una via di mezzo tra l'Hardalpitour e la Gilles Lalay Classic per moto d'avventura!».

Merci! Forse avrebbe dovuto dirlo prima, ma d'altra parte Youtube è pieno di video di persone che si torturano alla HDT...

Dopo il ritorno a casa ricevo un'email da James: su 349 partecipanti solo 58 hanno completato il percorso intero dei due giorni passando tutti i checkpoint! Ancora una volta: profonda ammirazione per quelli che ce l'hanno fatta.

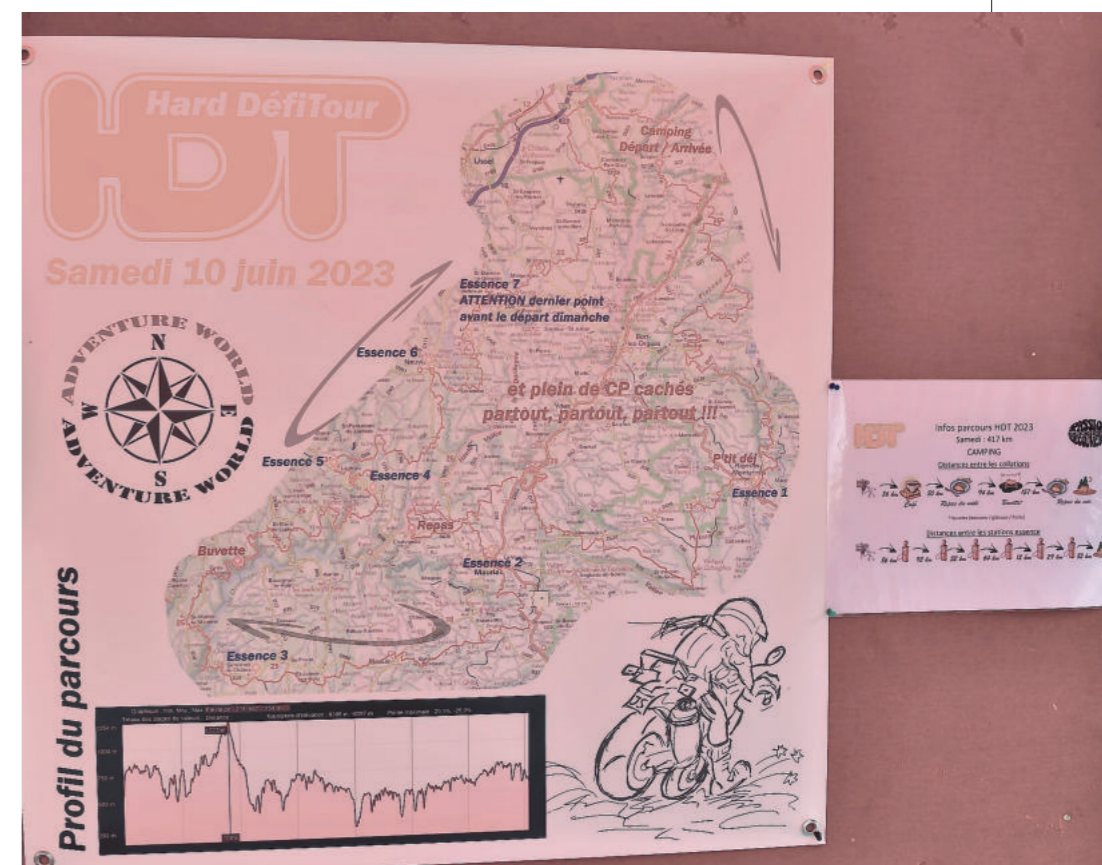
Ci vediamo (forse) nel 2024. Se ce la faccio a iscrivermi nella notte di Capodanno! Che anche quella sembra essere un'impresa. 

TUTTE LE INFORMAZIONI SI PARTE NELLA NOTTE DI CAPODANNO

L'ISCRIZIONE all'evento 2023 è di 360 euro. Questo include, oltre alle tracce: gadget, t-shirt, colazione sabato e domenica, cena di sabato e rinfreschi sul percorso. L'iscrizione all'Hard Defi Tour 2024 inizia il primo gennaio 2024 dalle 0:00. Attenzione: i posti si esauriscono molto rapidamente! L'alloggio in campeggio ha un costo aggiuntivo e deve essere prenotato almeno due mesi prima dell'evento, poiché i posti sono limitati. Sono disponibili anche bungalow e tende glamping (www.moulin-deserre.com)

La moto deve essere in perfetto stato di manutenzione per l'HDT, compresi nuovi pneumatici da fuoristrada e pastiglie dei freni. Inoltre, sarebbe opportuno equipaggiare la moto con paramani chiusi ed un grande paracoppa che copra in parte anche i delicati componenti laterali come la pompa dell'acqua o la frizione. Naturalmente, è necessario avere a bordo gli attrezzi per rimettere in pista la moto danneggiata (kit per pneumatici, bi-metallo per riparare carter bucati, una corda per tirare su moto precipitate...). Nel Massiccio Centrale piove spesso, anche in estate, quindi la tuta da pioggia va nello zaino. Tuttavia, le temperature rimangono sopportabili. Per la navigazione: vengono fornite solamente tracce in formato GPX.

Per arrivare nel comune di Singles, da Ventimiglia sono circa 760 km (da Torino circa 570 km). Per info: www.passionetdecouverte.com/rando-moto-hard-defitour



VERIFICHE tecniche e amministrative, tracker per rilevare sempre la posizione e scongiurare qualsiasi problema, e un tour davvero impegnativo. E occhio all'apertura delle iscrizioni!