



# Il Socio

**PERIODICO D'INFORMAZIONE**

**N°3 MAGGIO-GIUGNO 2024**



## **Epoca - Turismo**

**[www.bikersdeltirreno.com](http://www.bikersdeltirreno.com)**

**[m.c.vadafmi@gmail.com](mailto:m.c.vadafmi@gmail.com)**

**SEDE: Presso il Circolo ARCI La Pista  
Via Aurelia, 167 Vada**



@bikersdeltirreno.fmi



Vada Bikers del Tirreno

Maggio-Giugno 2024

Periodico riservato al Socio



## Forza ragazzi bikers del Tirreno!

I mesi sono passati l'entusiasmo no, quel gruppetto di nuovi soci volutamente aggregati a noi ha fatto capire la voglia che avevano dentro di sé, si sono i ragazzi ex moto club Pisa.

Volevo ringraziarli a nome mio e del Consiglio per la loro voglia di aggregazione che ci hanno dimostrato al motoraduno di Montacino lo scorso agosto.

Un ringraziamento va anche ad Asia che è sempre venuta come passeggera via via, quest'anno oltre alla tessera sarà anche protagonista con la sua moto!

Un benvenuto ai nuovi soci che ci hanno scelto, qualcuno è tornato e ci fa molto piacere, questo significa molto per noi!

E ora Gasssss!!!



### Sommario:

Epoca	<a href="#">3</a>
Spazio ai soci	<a href="#">4</a>
Eventi Passati	<a href="#">14</a>
Eventi Futuri	<a href="#">15</a>
Novità	<a href="#">16</a>
I Compleanni dei nostri Soci	<a href="#">19</a>
Il Mercatino	<a href="#">19</a>
Convenzioni	<a href="#">22</a>
Gadget	<a href="#">22</a>

(di Lupin)

# MOTODIRO D'ITALIA 1953

Ciao grande moto moderna è un po' che non ci sentiamo, questa volta ti voglio parlare del motogiro d' Italia 1953 dove i piloti correvano su strada con buche passaggi a livello e ponti.... purtroppo nel 1957 queste gare su strada furono abolite per via di un terribile incidente alle Mille Miglia.

Torniamo al nostro motogiro del 1953 con 6 tappe e una lunghezza di ben 3040 km. La Benelli manda 3 piloti, n. 243 Cristoforo Fattori, n. 281 Campatelli Paolo e n. 289 Tarantini Leopoldo (vedi foto n. 2).



Tutti e tre su Benelli Leoncino 125... si un Leoncino uguale a me che sono uno sport. Quel motogiro del 1953 lo vince Tarantini con il n. 289 su Benelli Leoncino 125 (vedi foto n. 1) alla media di 96 km/h... ehi grande moto per te 96 km/h di media non sono niente ma io ho a malapena 6 cavalli e mezzo a tre marce, una grande velocità allucinante per i miei tempi. Naturalmente le partenze erano a motore spento e si partiva a spinta, tenendo conto che il mio impianto elettrico è composto da puntine condensatore e bobina ad alta tensione... li si che la moto doveva essere messa a punto a dovere. Una volta avviati li giu' gas a manetta fino alla fine della tappa. Una volta arrivati al traguardo la moto veniva spenta nel parco chiuso e li veniva lasciata, il pilota e il meccanico potevano avvicinarsi alla moto solo circa 30 minuti prima della partenza e doveva essere fatto di tutto... riparati i guasti, messo miscela e via si riparte.. quelli si che erano piloti e meccanici che parlavano con le moto ma soprattutto sapevano ascoltarle.



MOTO **Benelli** PESARO  
la marca di gran classe *VIGNA & CALZADILLA*

Modelleggera "LEONCINO", 125 cc. - Tipo SPORT - 2 tempi  
LA ROTAZIONE DELLE VALVULE

**CARATTERISTICHE TECNICHE PRINCIPALI**

<b>MOTORE</b> monocilindrico a due tempi.	<b>SOSPENSIONE ANTERIORE</b> con forcella telescopica.
<b>POTENZA</b> max di 20cv a 5000 giri - 100 K/S.	<b>SOSPENSIONE POSTERIORE</b> con parafango fisso a molle elicoidali, ammortizzatori a geometria differenziale.
<b>CLASSE</b> 125 cc. - 125 cc.	<b>CARBURATORE</b> di velocità a 2 corse con comando a pedale.
<b>ACCENSIONE E ILLUMINAZIONE</b> a pila a voltaggio variabile.	<b>FRENO</b> a pila con disco a tamburo.
<b>PNEUMI</b> scambiate a vano 40.	<b>ATTUATORI</b> 200 km.
<b>TECNICHE</b> motore 100 km/h.	
<b>CONSUMI</b> max 1 per 40 chilometri.	

Prezzo L. 245.000 Igo compresa

SOCIETA' PER AZIONI **F.lli BENELLI - PESARO**  
FABBRICA MOTOCICLI E COSTRUZIONI MECCANICHE  
CAPITALE L. 500.000.000 INTERAMENTE VERSATO

SEDE SOCIALE E STABILIMENTO: Via G. Mammi, n. 5 - Tel. 341  
UFFICIO COMMERCIALE: Via Mezza, n. 2 - Tel. 1938

Comunque che emozione grande moto moderna vedere in quelle foto un Leoncino proprio come me...e poi quegli articoli sul giornale che parlavano delle mie prestazioni e della classifica del motogiro (foto n. 3).. e scorgere il nome di uno come me che vinceva quel motogiro!



Beh tutto sommato costavo il giusto ma andavo così veloce da vincere le gare della mia piccola cilindrata (foto n. 4).Te grande moto moderna mi conosci così a colori e sgargiante ma le mie origini sono quelle in bianco e nero (foto n. 5).

Ciao grande moto moderna, ci sentiamo presto

*(di Sauro e il Leoncino)*



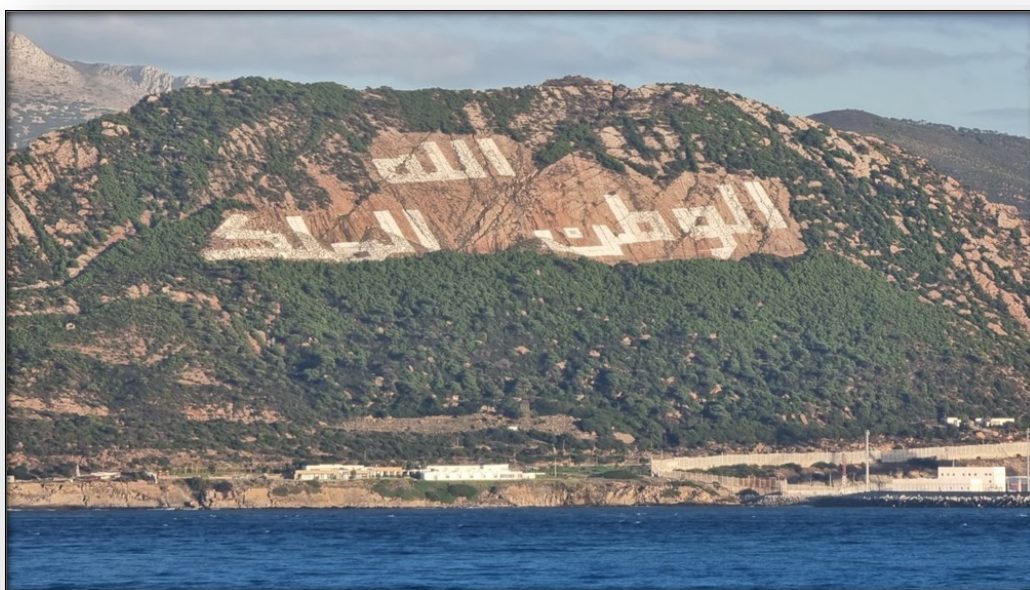
# Spazio ai Soci

## BACK TO GAMBIA

*Back to Gambia* nasce dalla voglia di "ripercorrere" una serie di ricordi di viaggio passati attraversando Marocco, Sahara Occidentale, Mauritania, Senegal, Gambia e Casamance per un totale di oltre 8.200 km in solitaria; di fatto sono arrivato fino più a sud del Gambia ma è proprio in questo paese che ho lasciato negli anni una parte del mio cuore, motivo per il quale ho voluto dare questo nome al viaggio.

26 ottobre, finalmente è arrivato il giorno della partenza e la nave della GNV è a Genova che mi aspetta, di fatto il viaggio è iniziato!

Le circa 50 ore di traversata, grazie anche a piacevoli e casuali incontri a bordo della nave con vecchi amici come Mirco Bettini e Miria Amadori (entrambi piloti di motorally), allo scalo intermedio a Barcellona della nave che permette un po' di distrazione ed alle 2 ore necessarie per le pratiche doganali che oramai quasi sempre vengono fatte a bordo vista la presenza dei funzionari marocchini, passano veloci ed eccomi pronto a sbarcare a Tangeri e ad "attivare la modalità Africa", sono felice!



3°/4°/5°/6° giorno, fatti gli ultimi controlli di dogana esco dal porto, cambio un po' di Dirham ed acquisto la SIM marocchina che mi permetterà di avere internet e quindi oltre che a navigare sulla rete mi farà chiamare casa a costo irrisorio con WhatsApp.

Mi aspettano 4 giorni e circa 2.300km di trasferimento verso sud durante i quali attraverserò completamente il Marocco ed il Sahara Occidentale (di fatto la Repubblica Araba Democratica dei Saharawi mai riconosciuta ed occupata dal Marocco); la strada scorre veloce ed appena finisce l'autostrada ad Agadir scorre anche in maniera piacevole regalandomi il "ritmo lento" che a me piace, bellissimi panorami e piacevoli soste lungo la strada che mi permettono di mangiare in piccoli restaurantini locali ed interagire con le persone che man mano che vado verso sud sono sempre più incuriositi dalla moto e dal mio viaggio.

**Diventa anche tu nostro Sponsor!!**

Per sapere come fare e per tutte le informazioni del caso contatta il nostro Segretario al 338 3945668.

# Spazio ai Soci

...BACK TO GAMBIA



Falesia sull'atlantico - Sud Marocco



Casa de Mar - Tarfaya

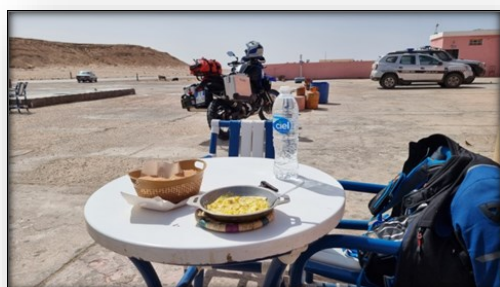


Tropico del Cancro

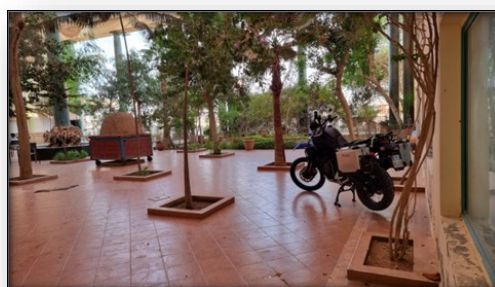


Relitto del traghetto Assalama

Arrivo a Bir Gandouz all'Hotel Barbas a circa 90km da Guegarat dove la mattina seguente farò dogana per entrare in Mauritania;



Pranzare con meno di 2 euro si può...



Moto all'interno dell'Hotel Barbas

7°/8° giorno, arrivo in dogana puntuale alle 9.00, orario di apertura della dogana, e grazie alla moto che mi permette in maniera più o meno lecita di saltare tutta la fila di camion e auto e mi posiziono in prima fila pronto ad attendere che i cancelli si aprano; in pochi minuti chiudo l'importazione della moto in Marocco, timbro di uscita sul passaporto e via; davanti a me ci sono i 3 km di "terra di nessuno", un tempo terra di scambi e commerci tra contrabbandieri e senza alcun controllo ma ora completamente "ripulita" e pure asfaltata per il pezzo di pertinenza marocchina.

**Diventa anche tu nostro Sponsor!!**

Per sapere come fare e per tutte le informazioni del caso contatta il nostro Segretario al 338 3945668.

# Spazio ai Soci

## ...BACK TO GAMBIA

Ci siamo, varco il cancello di ingresso della dogana mauritana e dopo una breve trattativa chiusa a 20 euro mi "faccio agganciare" con piacere da uno dei tanti ragazzi che mi permetterà di fare rapidamente le numerose pratiche di ingresso in Mauritania nonché cambio euro/ouguiya, Sim, polizza RC..

Oggi giornata fortunata, grazie al fatto di essere uscito per primo dal Marocco non trovo ancora nessuno in dogana mauritana e questo, grazie a Cheikh (il ragazzo che mi ha dato una mano), ai pochi bagagli della moto da controllare ed al fatto che i sistemi dell'immigrazione avevano già in memoria i miei dati personali, le impronte digitali e la mia fotografia dal mio ultimo ingresso lo scorso anno ha permesso che il visto mi venisse stampato in pochi minuti ed in circa un'ora sono riuscito a chiudere le pratiche di ingresso in Mauritania (vi assicuro che è un record ed a volte capita di passarci anche 6/7 ore).



Camion in attesa di dogana



"Terra di nessuno"

Finalmente il "viaggio vero" inizia; ci sono circa 30 gradi, la temperatura è leggermente più alta rispetto ai giorni precedenti ma con poca umidità e quindi piacevole ed il cielo è terso, faccio circa 15 chilometri ed a pochi metri da me sta passando il treno che trasporta per circa 700km il ferro dalle miniere di Zouérat fino al porto di Nouadhibou, questo è uno dei treni più lunghi del mondo (è arrivato ad essere lungo anche 3 chilometri e ad avere tre locomotrici in testa ed altrettante in coda), in sintesi una bella giornata fino a questo momento ma ancora non avevo idea cosa mi sarebbe aspettato circa 100 chilometri dopo...



Il treno dei minerali Pausa lungo la strada

La strada, una striscia di buon asfalto nel deserto, scorre veloce, c'è un po' di vento laterale da est ma la temperatura resta gradevole, davanti a me ci sono circa 200km prima dell'unico posto

**Diventa anche tu nostro Sponsor!!**

Per sapere come fare e per tutte le informazioni del caso contatta il nostro Segretario al 338 3945668.

# Spazio ai Soci

## ...BACK TO GAMBIA

dove far rifornimento e poter mangiare qualcosa (di fatto è l'unica sosta intermedia che spezza la tratta di 450km che divide la frontiera con la capitale Nouakchott); ancora pochi chilometri ed arriva la sorpresa, il vento aumenta molto rapidamente ed in pochi minuti si trasforma in una tempesta di sabbia che riduce la visibilità a poche decine di metri, la temperatura supera a tratti i 40 gradi e non scende mai sotto i 38, ogni volta che incrocio un camion in senso contrario (e ce ne sono tanti) faccio veramente fatica a tenere la moto in strada tanto che "forzatamente" imparo ad agire di anticipo per cercare di contrastare il vuoto d'aria e la successiva ventata piena di sabbia ad ogni passaggio di camion, davanti a me ci sono ancora 150km di "niente" senza alcuna alternativa prima di potermi fermare...



La tempesta sta arrivando...

Viaggiando a circa 50/60 kmh arrivo a Shami dove rabbocco benzina ma non mi fermo come prevedevo per pranzo perché gli unici caffè e ristorantini hanno solo tavolini all'aperto e con questa tempesta non è possibile utilizzarli; "stringo i denti" e riprendo la strada per Nouakchott per la quale mancano ancora 250km.

Dopo circa 2 ore e +/- 100km, il vento comincia a calare e comincio a vedere la fine di questa giornata che è passata da piacevole ad incubo in pochi minuti, proseguo spedito verso la capitale dove perdo quasi un'ora nel traffico caotico prima di arrivare in albergo stanchissimo e disidratato nonostante gli oltre due litri di acqua bevuti.

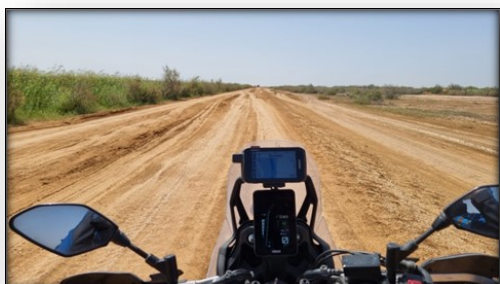
Risveglio con un cielo terso e finalmente senza vento, oggi i km da fare sono solo 270, ultimi dei quali di pista molto bella per raggiungere la dogana con il Senegal e quindi sono "carico", non mi resta che dare gas!

**Diventa anche tu nostro Sponsor!!**

Per sapere come fare e per tutte le informazioni del caso contatta il nostro Segretario al 338 3945668.

# Spazio ai Soci

...BACK TO GAMBIA



Lungo la pista di Diama

Arrivo nel pomeriggio a Saint Louis dopo aver fatto dogana mauritana/senegalese in poco più di un'ora, mi fermo a bere qualcosa al bar dell'Hotel la Poste (storico albergo dove pernottavano i piloti degli aeropostali che da Saint Louis attraversavano l'atlantico per portare la posta in America) e poi subito verso l'Hotel Cap dove mi aspetta un bel bungalow sul mare.



Storico Hotel de La Poste



Alternative ai ponti sul fiume

Dopo la stanchezza accumulata nella giornata di ieri e le temperature di oggi vicine ai 40 gradi sono veramente stanco, quindi decido di fermarmi per due notti e non una come avevo in programma e con l'occasione faccio il turista per la bellissima Saint Louis...



Ponte Faidherbe



Bucato nel fiume Senegal

**Il continuo lo potrete trovare nel prossimo numero....**

*(di Luca Rau)*

**Diventa anche tu nostro Sponsor!!**

Per sapere come fare e per tutte le informazioni del caso contatta il nostro Segretario al 338 3945668.



# Spazio ai Soci

## BMW SERIE K- LA RIVOLUZIONE IN CASA BMW



BMW K100: 215 kg - 987 cc - 8000 giri - 90 cv - 215 kmh.

Prima di parlarvi della mia amata K75 che ho acquistato nel gennaio 1993 e che ancora oggi mi garantisce belle soddisfazioni, non posso trascurare il racconto, per sommi capi, della storia dei **motori a sogliola** che hanno determinato una vera e propria rivoluzione in casa BMW.

Era il 1983,

- alla Parigi-Dakar trionfava la bicilindrica Bmw R80 G/S di Huber Auriol;
- la BMW avrebbe compiuto i 60 anni dal lancio della prima moto avvenuto al Salone di Parigi 1923: **mod. R32 (bicilindrica boxer)-122 kg-494 cc-8,5 cv-98 kmh-3 marce-trasmissione a cardano.**
- all'imminente salone di Parigi (settembre 83), per celebrare il compleanno, la BMW ha in serbo una novità assoluta:

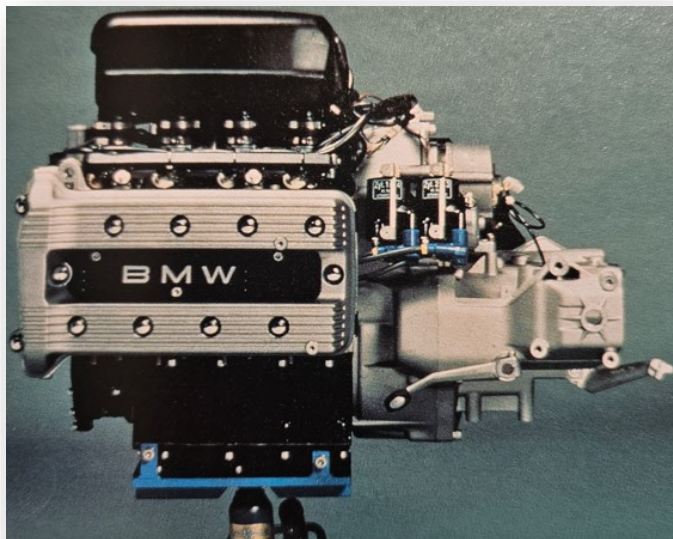
**Diventa anche tu nostro Sponsor!!**

Per sapere come fare e per tutte le informazioni del caso contatta il nostro Segretario al 338 3945668.

# Spazio ai Soci

...BMW SERIE K

## IL K100



Un passo indietro: gli anni 60 furono di grande crisi per il settore moto dato il sempre più incalzante mercato dell'auto e anche BMW fu sul punto di abbandonare la produzione delle motociclette. Con i primi anni 70, cominciano ad affermarsi anche le moto giapponesi di media e grossa cilindrata, che determinano la fine di molti marchi italiani ed europei.

La casa bavarese decise di guardare avanti e di trasformare la criticità in opportunità puntando sull'innovazione, sull'affidabilità data dalla ricerca costante di materiali eccellenti e sulla sicurezza. Si cominciarono a recuperare vecchi progetti sviluppandoli e ad ipotizzare e sperimentare nuove tecnologie anche mutuata dal mondo auto.

Seppure fosse allo studio già da un paio d'anni, il progetto "Kappa" in realtà nasce come tale nel febbraio del 1979 quando viene brevettato con il nome "BMW Compact Drive System".

Il programma è identificato con la sigla "K589" ed in seguito con "K5" dove K rappresentava il termine Kompact proprio perché il gruppo motore-cambio-trasmissione avrebbe dovuto essere estremamente compatto nelle linee di ingombro.

**La scommessa:** come detto i tempi non erano affatto facili ma BMW decise di crederci:

**Furono stanziati per il progetto 250 miliardi di lire in 5 anni, costituito uno staff di oltre 100 persone tra ingegneri, tecnici, operai specializzati e collaudatori. Inoltre, vennero pianificate collaborazioni con i maggiori esperti del settore di tutto il mondo.**

**Motore a sogliola:** Il gruppo di lavoro capitanato dall'ingegnere Martin Probst consegnò il 4 cilindri modulare disposto orizzontalmente con distribuzione bialbero a camme in testa, raffreddato a liquido, iniezione elettronica, cambio a 5 rapporti e trasmissione a cardano

**Diventa anche tu nostro Sponsor!!**

Per sapere come fare e per tutte le informazioni del caso contatta il nostro Segretario al 338 3945668.

# Spazio ai Soci

## ...BMW SERIE K

Fina da subito il motore viene fatto girare sul banco allo scopo di far emergere difetti e criticità. Ha così inizio il lungo periodo di collaudi che consentirà il miglioramento del propulsore sino alla presentazione al pubblico della moto finita.

**Motore portante:** l'ing. Gunter Schier ed i suoi collaboratori partono dal gruppo propulsore-cambio, le cui caratteristiche risultavano idonee anche alla funzione portante, per disegnare un semplice ma robustissimo telaio a tralicci sviluppato nella parte superiore del motore, quest'ultimo, pertanto, risulterà appeso conferendo continuità alla struttura del telaio completandola.

Una soluzione semplice ma efficace che permette di contenere i costi sia in fase di montaggio che in quella di smontaggio per eventuali successivi interventi.

Per il retrotreno si opta per un forcellone monobraccio con un solo ammortizzatore, sistema già sperimentato con successo sulla G/S 80.

**"Cuneo nel vento":** i progettisti (guidati da Klaus Volker Gevert) dedicati al disegno stilistico della moto e dei suoi componenti fecero largo ricorso alla galleria del vento per affinare le linee e ricercare il migliore coefficiente di penetrazione della moto e degli accessori quali parabrezza, cupolini e borse laterali e, successivamente, le varie carenature che equipaggeranno le versioni turistiche e sportive. Da notare, infine, la copertura del radiatore ispirata alle mascherine utilizzate in quel periodo nel campo automobilistico.

Nell'autunno del 1981 le moto cominciano a girare e macinare chilometri su chilometri. Nel gennaio del 1982 tre esemplari vengono portati in Puglia, a Nardò, per essere testati sull'anello di alta velocità per 30.000 km.

Tutto il 1982 e parte del 1983 vengono utilizzati per provare le moto nelle più svariate situazioni climatiche e di utilizzo compresa una nuova uscita sulla pista di Nardò.

**Collaudi infiniti:** quasi 2 anni di collaudi su strada e circa 600.000 km percorsi: BMW vuole essere certa che la nuova moto consolidi l'immagine di affidabilità e robustezza che il marchio si è conquistato nei primi 60 anni di vita.

La serie K rappresenta all'epoca una novità assoluta tanto da sconcertare gli appassionati che a fatica capiscono com'è disposto il motore. I cilindri, infatti non sono orientati come ci si aspetterebbe e come si era abituati a vederli, ovvero frontemarcia, bensì coricati trasversalmente a 90°. Sulla sinistra, pertanto, si trova il coperchio delle punterie mentre sulla destra appare evidente la copertura che nasconde l'albero motore e biella. Solo la coppa dell'olio si trova in posizione tradizionale. Inoltre, l'adozione dell'accensione elettronica, dell'iniezione anch'essa elettronica (con cut-off), il raffreddamento a liquido vanno a completare il ventaglio di novità assolute nel mondo moto sotto il profilo tecnologico.

**Diventa anche tu nostro Sponsor!!**

Per sapere come fare e per tutte le informazioni del caso contatta il nostro Segretario al 338 3945668.

# Spazio ai Soci

## ...BMW SERIE K

Infine, un ultimo aspetto degno di nota è rappresentato dal fatto che la serie K è la prima moto di serie (dal 1988) a prevedere l'adozione dell'ABS come optional. Curioso il fatto che al tempo la novità venne accolta con grande scetticismo dagli amanti del settore.

Oggi l'ABS è obbligatorio su tutte le moto maggiori di 125 cc.

Con gli anni il 4 cilindri guadagnerà le 16 valvole e aumenterà la cubatura (da 1.000 a 1100 a 1200 cc).

### IL K 75 detto il "KAPPINO"

Premessa: in quegli anni le cilindrata variavano partendo dal progetto principale (vedi Honda Four) per poi aumentare o diminuire il cubaggio fermo rimanendo il numero dei cilindri.

Bmw no: per passare da 1000 a 750 cc **toglie un cilindro!**

Il progetto del più piccolo K75 (740 cc), in effetti, nasce contemporaneamente alla sorella maggiore ma il suo lancio viene procrastinato all'inizio del 1985 in attesa di vedere e valutare l'impatto del K100 sul mercato e far tesoro dei difetti di gioventù che la 100 aveva fatto emergere.

Infatti, furono superate alcune incertezze del Cut-off, migliorata la funzionalità dell'impianto di iniezione e non solo.

In sintesi, questo motore viene sviluppato in sinergia con il 1000 cc. Benché utilizzi moltissimi componenti della sorella maggiore, con vantaggi in fatto di costi ma anche di robustezza, non è uguale. Ha camere di scoppio differenti e sull'albero ausiliario sono stati applicati dei contrappesi per compensare l'inerzia tipica dei motori a cilindri dispari.

Risultato: a differenza del 1000 nel 75 viene raggiunta l'assenza pressoché completa di vibrazioni con una erogazione di potenza pari a 100 cv/litro contro i 90 cv/litro del K100. La 3 cilindri si dimostrerà valida anzi validissima. Sarà anch'essa affidabile ed indistruttibile.

Motociclismo dell'Ottobre 1985 intitolava così:



**Diventa anche tu nostro Sponsor!!**

Per sapere come fare e per tutte le informazioni del caso contatta il nostro Segretario al 338 3945668.

# Spazio ai Soci

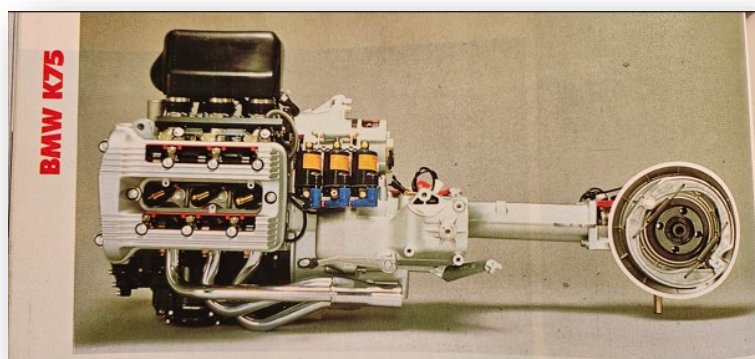
## ...BMW SERIE K

Oltre a quanto già detto per il K100 la più piccola si differenziava, oltre che per la cilindrata, per il n. dei cilindri da 4 a 3 e di conseguenza per il peso inferiore che conferiva maggiore agilità nella guida.

Ma non solo:

- era stata variata la forma delle camere di combustione rendendole emisferiche ed eliminate alcune tolleranze;

- Il basamento monolitico è fuso in conchiglia insieme ai cilindri che erano rivestiti interamente con uno strato di nichel- carborundum per aumentare la scorrevolezza dei pistoni e la resistenza all'usura. Ciò consente la diminuzione sia dei giochi di accoppiamento pistoni/cilindro e migliora il consumo dell'olio lubrificante.



Il gruppo motore cambio trasmissione del K 75.

*(di Giuseppe Deri)*

**Il continuo lo potrete trovare nel prossimo numero....**

**Diventa anche tu nostro Sponsor!!**

Per sapere come fare e per tutte le informazioni del caso contatta il nostro Segretario al 338 3945668.

## EVENTI PASSATI !!



### Sabato 23 Marzo

1° prova del Motoraid, ottima partecipazione per la tappa Pisana

### Domenica 24 Marzo

Svizzera Pesciatina, giornata all'insegna della compagnia e della convivialità



### Domenica 7 Aprile

Tutti a Castelfiorentino per la 2° Prova del Campionato Toscano Turismo

### Domenica 14 Aprile

Per la 2°Tappa del Motoraid ci trasferiamo a Rosignano così che il nostro Moto Club possa organizzare il suo primo evento dell'anno.



### Giovedì 25 Aprile

Tutti a Lastra a Signa per la 3° Prova del Campionato Toscano Turismo

[\(di Fix\)](#)

**Garden**   
**Poggiofiorito**  
 dal 1993

Giovanni Costantini  
 Perito Agrario  
 348.4102598

DAVIDE  
 348.3412935



## EVENTI FUTURI !!

### Raduni come se piovesse.

In questi due mesi ci aspettano Raduni ogni fine settimana.

Si parte con il mese di Maggio pieno di Raduni Regionali:

- **12/05** Motoraduno Guzzi Empoli
- **18-19/05** Motoraduno Castel del Piano
- **26/05** Motoraduno città di Livorno
- **02/06** Mototour Gastronomico Garfagnana

Mentre Giugno vedrà sia Raduni Regionali che Nazionali

- **08-09/06** Raduno Nazionale Colonnella (Abruzzo)
- **15-16/06** Raduno Nazionale Amandola (Marche)
- **22-23/06** Raduno Nazionale Udine (FVG)
- **29-30/06** Raduno Nazionale Mugnano (Umbria) in concomitanza con **29/06** Raduno Regionale Santa Fiora e **30/06** Raduno Regionale Marciana

Fino ad arrivare all'evento imperdibile dell'anno.....**IL RADUNO DEL NOSTRO MC**, che quest'anno compierà anche 10 anni. Perciò tutti presenti con tanta musica tante moto e tanto divertimento.

Vi aspettiamo tutti da Venerdì 5 a Domenica 7 Luglio.



*(di Fix)*

**Carrelli Toscana**  
Service



**TOYOTA**  
INDUSTRIAL EQUIPMENT



via del Lavoro, 10/A - 57021 Venturina Terme (LI) tel. 0565 011225 - cell. 392 6479870  
info@carrellitoscanaservice.it - info.luigip@carrellitoscanaservice.it

**www.carrellitoscanaservice.it**

# Novità

## DUCATI DESERTX RALLY

Solo una manciata di anni fa, chi avrebbe mai immaginato di poter vedere delle Ducati con l'accoppiata di cerchi 21"- 18"

creando una versione più ricca e orientata al fuoristrada. In questo caso possiamo anche definirla una **versione premium** visto che il **prezzo di partenza di 22.490 euro f.c.** la pone tra le più costose del segmento. Facendo due conti però, la differenza di oltre 5.000 euro rispetto alla versione base è **giustificata dalla qualità dei componenti**, visto che il valore delle sole sospensioni basterebbe per colmarla.



come vere fuoristradiste? Invece, pur essendo entrata da poco in questo segmento, **con la DesertX la Casa bolognese ha sfornato una enduro di media cilindrata veramente gustosa.** Accattivante nelle forme, dotata di un corposo bicilindrico in perfetto stile Ducati, questa "Rossa" ha anche una **ciclistica ottimamente bilanciata** per svolgere al meglio tutti i compiti di una specialistica enduro bicilindrica. La scorsa estate poi è successo che "un certo" Antoine Meo ha vinto il prologo dell'Erzberg Rodeo proprio in sella ad una DesertX. Un segno premonitore di questa **versione Rally.** Così, come già visto con altre concorrenti (per esempio Yamaha Ténéré Extreme e KTM 890 R Rally), anche Ducati ha deciso di estremizzare la propria big-enduro,

## COM'È FATTA

Parecchi gli elementi distintivi, a partire dal **parafango anteriore alto.** Pensato per il fuoristrada serio, garantisce massima funzionalità anche in presenza di fango. Realizzato in plastica molto flessibile, come quelli delle specialistiche, è piuttosto largo e presenta due serie di feritoie laterali per evitare vibrazioni alle alte velocità su strada. Riuscitissima la colorazione rosso-bianco-nero, che oltre a trasmettere sapore racing, valorizza tutta la parte frontale, con il solito **bel cupolino a doppio fanale tondo e il parabrezza quasi verticale,** in stile Rally. Anche la sella bicolore, piatta e in un sol pezzo, dice la sua nella vista laterale.

**I 910 mm di altezza da terra possono essere un problema** per i meno alti, anche se è comunque **possibile montare la sella in due pezzi ribassata** della versione base. Altri due particolari di classe li troviamo nelle **leve di cambio e freno posteriore,** entrambe in alluminio e ricavate dal pieno, **con la testina snodata,** che le

# POLI

ROBERTO  
347.1879945

**Autocarrozzeria  
Soccorso Stradale  
Autonoleggio**



Corso Matteotti, 373 CECINA (LI) Tel. 0586.681953-Fax.  
0586.1754768 email: autocarpoli@hotmail.it

**Diventa anche tu nostro Sponsor!!**

Per sapere come fare e per tutte le informazioni del caso contatta il nostro Segretario al 338 3945668.



# Novità

## ..continua **DUCATI DESERTX RALLY**

salvaguarda maggiormente in caso di urti o cadute. Il **paracoppa** sotto al motore non varia nelle dimensioni e per risparmiare peso è realizzato in **prezioso carbonio forgiato**, i tubi a protezione di serbatoio e motore sono un accessorio fortemente consigliato, insieme alla protezione del coperchio pompa acqua. Un'altra chicca appare vicino al canotto di sterzo, dove è montato un **ammortizzatore Öhlins** con registro di regolazione e raffinati supporti in alluminio. **La vera parte speciale della Rally è però il reparto sospensioni**, paragonabile a quello di una enduro specialistica di alto livello. La forcella è una **KYB di 48 mm Ø** con ben 250 mm di escursione, ultra-regolabile e con cartuccia interna sigillata. Per migliorare resistenza e scorrevolezza, i foderi hanno il trattamento Kashima, mentre gli steli sono trattati DLC. A tenerla salda in posizione ci pensa una **doppia piastra in alluminio**, ricavata dal pieno e lavorata con ampi scarichi di alleggerimento. Anche il monoammortizzatore non scherza: è sempre un KYB, con pistone di 46 mm Ø (+6 mm rispetto alla versione base), ultra-regolabile e dotato di registri di alte e basse velocità in c o m p r e s s i o n e .

**Il mono lavora senza leveraggi** sul forcellone di alluminio, a cui è fissato in posizione più arretrata garantendo 240 mm di escursione al posteriore. Le ruote vedono mozzi ricavati dal pieno, **cerchi Takasago Excel** con raggi centrali e misure da specialistica con canale di 2,15" anteriore e 4" posteriore, su cui è possibile montare camera d'aria o mousse. Il **bicilindrico Testastretta 11°, di 937 cm<sup>3</sup>**, è identico a quello della DesertX base e con i suoi **110 CV e 92 Nm** risulta uno dei più performanti

del segmento. Insieme al telaio a traliccio in acciaio partecipa come parte stressata della struttura. La luce a terra è di ben 280 mm, mentre il **peso**, dichiarato in ordine di marcia ma senza i 21 litri di benzina, è di **211 kg**. Uno in più della versione base, a causa delle sospensioni più corpose. Completissimo il reparto elettronico, con **ABS cornering** a 3 livelli, **traction control con 8 livelli d'intervento**, **wheelie control** e **4 mappature motore**. Il tutto configurabile tramite 6 riding mode, di cui 2 per il fuoristrada e con un setting dedicato alla Rally. La **strumentazione TFT a colori**, disposta in verticale, non varia. Presenta visualizzazioni diverse a seconda



del riding mode impostato, con grafica ben leggibile e visibile anche con forte sole. La **connessione Bluetooth permette il dialogo con gli smartphone**.

## COME VA

Parlando della dinamica dobbiamo per forza

**Diventa anche tu nostro Sponsor!!**

Per sapere come fare e per tutte le informazioni del caso contatta il nostro Segretario al 338 3945668.

# Novità

## ..continua **DUCATI DESERTX RALLY**



iniziare dalle **sospensioni**, perché **sono terribilmente efficaci**, quasi quanto fossero delle factory. Sicuramente le più armoniche mai provate su una moto di serie in questo segmento. Già salendo in sella si avverte l'estrema sensibilità della forcella, merito di una grande scorrevolezza, che in marcia permette di assorbire qualunque asperità senza trasmettere sollecitazioni a manubrio e avantreno. Anche il posteriore lavora molto bene, senza mai scaldare, regalando ottima trazione anche sui peggiori terreni e sempre in perfetta sintonia con la forcella, merito della notevole regolarità di risposta del monoammortizzatore. **L'altezza del piano di seduta non facilita la gestione nelle manovre in sella** e richiede un po' di metodo. Non tanto su strada quanto nell'off-road, perlomeno per chi è sotto ai 180 cm di statura. Grazie all'ottima triangolazione manubrio-pedane-sella, la **postura di guida è comoda ed**

**efficace**, sia in strada che in off-road. Lo spazio per muoversi è tanto e le misure di abitabilità sono adatte a tutti. Il manubrio non è troppo largo e abbastanza vicino per poterlo gestire comodamente. La sella piatta e abbastanza stretta permette di muoversi agilmente in ogni direzione, restando comoda nei trasferimenti stradali. Le pedane sono larghe come sulle specialistiche e posizionate perfettamente per controllare la moto. Solo quando si avanza si nota la **grande larghezza del serbatoio** tra le gambe, cosa che non gioca in favore dell'agilità. Il **desmodromico Testastretta 11°** resta un **bicilindrico generoso e divertentissimo in ogni situazione**, affiancato da un quickshifter bidirezionale decisamente efficace e gustoso da utilizzare. La rapportatura, perfetta su strada, nei tratti più lenti in fuoristrada risulta un po' lunga e mette in risalto la poca linearità del propulsore ai regimi più bassi, obbligando a gestire con precisione polso destro e frizione. In conclusione la **DesertX è fatta per chi vuole masticare fuoristrada ad ogni uscita e il suo raro pregio è l'essere molto efficace ed intuitiva a qualunque andatura amatoriale in off-road**, dove regala una coerenza della ciclistica eccezionale per una bicilindrica. L'agilità non è il suo forte, in compenso, se escludiamo ritmi da gara, il piacere di guida che trasmette è sopraffino. Su strada resta comunque comoda e gradevole, ottima per coprire anche lunghe distanze ma meno efficace della versione base, a causa della maggior escursione delle sospensioni.

*(di Motitalia)*

**Diventa anche tu nostro Sponsor!!**

Per sapere come fare e per tutte le informazioni del caso contatta il nostro Segretario al 338 3945668.

# I Compleanni dei nostri Soci

## MAGGIO

BALDESCHI	GIACOMO	8
DONATI	DAVIDE	13
PAMPANA	FEDERICA	15
CUZZUPE`	ANTONIO	19
CALANDRINO	FRANCESCO	20
TACCOLA	MAURO	25

## GIUGNO

FERRUZZI	MASSIMO	2
MARABOTTI	CLAUDIO	3
SANTINI	ROBERTO	8
PAOLINI	BRUNELLO	12
SCIARA	MARIO	13
MONTANARO	BERARDINO	15
CATARSI	ALESSANDRO	15
GUCCIONE	MATTEO	16
NACCI	FILIPPO	25
GESI	ROSSANO	27
PICCIOLI	PAOLO	30



## Il mercatino

### BMW R110RT

BMW R110RT del 2000 con borse e top case già iscritta nel registro moto d'epoca, la moto ha circa 55.000 km. sono il 2° proprietario ogni 2 anni faccio fare tagliando controllo presso officina Bimoto cosa che ho appena fatto. Moto sempre in garage vendo per poco uso.

€ 2.750      Catarsi Alessandro 393.138657



### CASCO DONNA

Vendo casco donna usato pochissimo, con auricolare Bluetooth per telefono e radio possibilità di avere aggiungendo € 50 il secondo interfono per altro casco

€ 100

Moretti 328.4040464



motorpoint

 **MOTO**  
ABBIGLIAMENTO.IT

## Il mercatino

### BMW GS

Vendo bmw gs 2015 con 28000 km, sempre tagliandato in Bmw, in perfette condizioni. Antifurto originale, barre para motore, tris di borse, manopole riscaldabili

€10.500

Mosca 347.3022651



### HONDA CB500X

Vendo Honda cb500x del 2015 45000 km tagliandata e revisionata, borse laterali, bauletto, fanali aggiuntivi e paramotore.

€ 3.900 trat.

Elena 351.9010568



### DUCATI SCRAMBLER 800

Vendo Ducati Scrambler icon Dark 800 di Febbraio 2021 con circa 2000km, ruote a raggi, antifurto, manubrio basso, telaio per borsa laterale, borsa Sw-Motech legend gear tessuto. In più ho i cerchi originali in lega mai usati

€ 8.000 trat.

Gaetano 380.5242595



### PIEDISTALLO CAVALLETTO

Vendo piedistallo cavalletto Honda

€ 15.

Lupin 348.8281569



**Diventa anche tu nostro Sponsor!!**

Per sapere come fare e per tutte le informazioni del caso contatta il nostro Segretario al 338 3945668.

## Il mercatino

### YAMAHA VIRAGO

Vendo Yamaha Virago 535cc anno immatricolazione 1995 chilometri 35.000.

€ 2.700 trat.

Mauro 340.8336782



### HONDA 400 CUSTOM

Vendo Honda 400 Custom del 1982 tutto originale, 16.000 Km e batteria nuova.

Solo €2.500

Willer 320.2144939



### BMW R80

BMW R80 G/S, km originali 44.000, immatricolata a Giugno 1983.

Iscritta al registro storico.

€ Trattativa Riservata

Fausto 333.3828532



### SPAZIO DISPONIBILE

#### Come pubblicare:

Vuoi vendere la Moto , un accessorio, un abbigliamento.. ecc...

Contatta il M.C. manda una mail con foto, una descrizione , nome , prezzo e contatto.

[m.c.vadafmi@gmail.com](mailto:m.c.vadafmi@gmail.com)



ROSIGNANO SOLVAY  
Via Guido Rossa , 23  
Loc. Le Morelline  
Tel. 0586. 1580273



### CARTOLIBRERIA "JOLLY"

Pizza Risorgimento, 13  
57016 Rosignano Solvay (LI)  
Libri - Cartoleria scolastica  
Fotocopie - Biglietti visita- Timbri  
Deplianti pubblicitari  
Locandine di ogni formato  
e tanto altro.....

### ESSE & EMME

Imbiancatura e Verniciatura  
di Spinelli Matteo e Meucci Daniele

Via Tina di Lorenzo, 7  
Quercianella (LI) 57128  
C.Fisc. e P.I. 01643150491

Tel 335.7603500 - 329.3554693  
Fax 0586.491211



## CONVENZIONI

vai sul nostro sito [bikersdeltirreno.com/convenzioni/](http://bikersdeltirreno.com/convenzioni/)

**Banca Credito Cooperativo Castagneto Carducci** (visita il sito)

**Motoabbigliamento.it** (visita il sito)

**Fisiopro** ( visita il sito)

**Cecina Pneumatici** ( 10% di sconto auto e moto)

**MotoTech** ( 10% di sconto su mano d'opera)

**Autoscuola GO!** ( 10% di sconto su iscrizioni, guide e corsi)

**Bar La Piazzetta** ( 10% di sconto sulle consumazioni )

**SpinCar 2.0** ( 10% di sconto su mano d'opera)

**Cartolibreria Jolly** ( dal 10 al 20% di sconto)

**Il Respiro della Vita** ( 10% di sconto)

**Il Laboratorio di Fioremania** ( 20% di sconto)

**Moretti Gomme** (dal 20% al 40% su pneumatici moto)

Alcuni dei nostri **GADGET** che troverete sul nostro sito



[bikersdeltirreno.com/gadget/](http://bikersdeltirreno.com/gadget/)

È iniziato il **TESSERAMENTO** 2024

Quest'anno abbiamo deciso di fare una tariffa unica perciò:

**Conducente, Conducente Donna o Passeggero € 50,00**

Per maggiori dettagli visitate



<http://www.bikersdeltirreno.com/iscrizioni/>



NON PERDETEVI IL NUMERO DI LUGLIO

**Diventa anche tu nostro Sponsor!!**

Per sapere come fare e per tutte le informazioni del caso contatta il nostro Segretario al 338 3945668.