

INITALY

4^o DESERT MOTO RAID ITALIA - TUNISI - DAKAR



Fornitore ufficiale di prodotti alimentari liofilizzati

- zuppa di fagioli con carne
- sugo al pomodoro e basilico
- sugo al pomodoro e prezzemolo
- sugo alle erbe aromatiche
- passato di pomodori
- cipolle
- aranciata
- minestrone
- minestrone con carne
- crema di piselli
- zuppa di piselli con carne
- zuppa di fagioli
- funghi
- uovo

per l'alpinismo

per il campeggio



per la cucina

per la nautica

Sorry®

SPORTSWEAR



SORRY © S.R.L. V. Mazzini, 5 - 35020 Saonara (PD) - Tel. 049-640858

L'ABBIGLIAMENTO ANTIVENTO ANTIACQUA TERMICO PER LE TUE AVVENTURE

RAPPRESENTANZE CENTRO SUD: Abruzzo - Sig. Bacchiocchi Maggiori Tel. 071-893173
Lazio - Sig. Sinibaldi Costantino Tel. 06-3962929
Campania, Puglia, Calabria - Ditta Gaudino
Tel. 081-204955



INVICTA

Corso Taranto 33, Torino

Essenziale per un mototurista sahariano un comodo zainetto da spalla per trasportare la razione di emergenza di viveri, l'attrezzatura fotografica, indumenti di ricambio, carte road book. Il **JOLLY INVICTA** ha risolto egregiamente questo problema: comoda la chiusura a scatto, il tascone posteriore, gli spallacci ben imbottiti e il retro zaino in cotone anticongelante. Per il bagaglio da stivare nel camion il **CRUISER** borsone capiente, con grossa chiusura lampo, maniglie rinforzate, sufficientemente lunghe per servire da spallacci ed essere trasportato a spalla, questo modello ci teniamo a dire, è stato realizzato dalla INVICTA sulle base di esperienze fatte da Avventure nel Mondo.

Sorry

SPORTSWEAR®

SORRY MOTOLINE

Via Mazzini 5, Villatora Saonara PD

La **Sorry** con Giorgio Rovelli e Pinuccia De Marchi hanno visto nascere il nostro motoraid. Presenti al raduno di Levanto che ha preceduto di circa un mese la partenza, hanno potuto ascoltare dalla viva voce dei partecipanti i problemi relativi al bagaglio, all'abbigliamento, ai pernottamenti e facendo tesoro dei suggerimenti ricevuti hanno realizzato un kit eccezionale: un sacco a pelo superleggero con imbottitura acrilica e un foglio di alluminio isolante che ha retto benissimo anche nelle notti più rigide, una tuta completa di giacca e sovrappantaloni antivento, la sola che abbiamo potuto indossare con un clima così variabile come quello desertico e un borsone di misura e forma adatto a moto enduro con una sola persona a bordo, caricabile su mezzasella e portapacchi di serie. E per verificare di persona la bontà dei loro prodotti hanno partecipato al raid con la loro Ebro Patrol rinsaldando così una amicizia che ci lega da lungo tempo.

TOTAL

I mezzi di appoggio hanno trasportato un abbondante scorta di olio **Total Bol d'Or** risultato indispensabile per i numerosi cambi e i consumi eccessivi di alcune moto in crisi.



Sosta sulla pista



AUTO MOTO ACCESSORI IMPORTAZIONE HONDA CROSS

WHEELS di Fausto Rivera

Via A. Gavino 110, Genova tel. 010/780607

Ha fornito moto Honda e Yamaha ed una abbondante scorta di pezzi di ricambio delle stesse case, alleviando notevolmente lo sforzo economico che ogni pilota partecipante con Honda e Yamaha avrebbe dovuto affrontare per rifornirsi di pezzi di ricambio (basti pensare alle centraline elettroniche, ai cer-

chioni, ai gruppi pignone, corona, catena). E' con molta gratitudine quindi che abbiamo indossato le belle magliette fornite dalla stessa WHEELS e esposto l'adesivo di sponsor ufficiale sulle nostre moto e i mezzi di appoggio. Invitiamo i soci del nostro motoclub a contattare la WHEELS per facilitazioni di acquisto su moto giapponesi.

baruffaldi

FABBRICA OCCHIALI ECCELLENTI IN CENTO MODELLI PER CHI SCEGLIE CON INTELLIGENZA "MADE IN ITALY"

OCCHIALI BARUFFALDI

Via G. Pascoli 12, Nov. di Segrate

Occhiale di vetro e occhiale di plastica, abbiamo preferito un occhiale a doppia lente di vetro, la sabbia è nemica della plastica ed è bene utilizzare lenti antigraffio. In ogni caso i nostri occhiali **Baruffaldi** con le comode mezze lenti antisoletta già applicate e facilmente sostituibili, sono andati a meraviglia.



SCHEDA TECNICA le moto, gli accessori

Il folto gruppo di moto alla partenza presentava:

25 YAMAHA: 17 TENERE, 7 XT550, 1 TT600
13 HONDA: 6 XLR 600, 5 PARIS DAKAR, e 2 XLR 500
4 BMW GS 80
2 KTM 500
1 SUZUKI 500 DR
1 KAWASAKI 600
1 MORINI KANGURO 350

Generalmente possiamo dire che meccanicamente tutte le moto hanno retto bene alle sollecitazioni dei quasi 7000 km con circa il 50% in fuoristrada, ad eccezione delle Honda per le quali faremo un discorso a parte.

YAMAHA

I guasti più gravi si sono avuti per traumi da caduta, rottura leva cambio, perdita dal serbatoio dell'olio, rottura leve freno e frizione, intasamento carburatore per sabbia; alcune moto non nuove al termine del viaggio hanno registrato consumo anomalo d'olio, per probabili problemi alle fasce o alla catena di distribuzione. Debole la leva di avviamento (2 rotturè) e il cavalletto laterale.

Un consiglio per le Tenéré: eliminare il silenziatore della marmitta o sostituirlo con quello del TT. 600.

La Yamaha ha confermato le sue doti di ottima moto da fuoristrada sia per il Tenéré che per la sempre valida XT550, con un telaio robusto, un motore con una notevole coppia a basso regime, un portapacchi di serie che ha retto abbastanza bene.

HONDA Il crollo delle Paris-Dakar

Molte critiche alla Honda per i due tipi XLR 600 e PARIS-DAKAR. Il motore ha un difetto congenito nella catena di distribuzione. Tre delle Honda non sono arrivate a Dakar, hanno cominciato ad accusare rumorosità quindi consumo d'olio fino a bloccarsi definitivamente, almeno altre due Honda all'arrivo a Dakar presentavano rumorosità anomala. Da notare che le moto erano tutte nuove di fabbrica.

Alla Honda, con la quale eravamo stati in contatto per mesi per una sponsorizzazione poi non concessa, addebitiamo la responsabilità di non averci avvertito su questo difetto degli ultimi modelli. Avremmo infatti potuto rifornirci di pezzi di ricambio e permettere alle moto in panne di concludere il raid. Altra critica alla Honda riguarda il telaio senza alcun dubbio troppo leggero almeno nella parte terminale (sotto la sella), con il grosso inconveniente di avere le parti terminali staccate quindi soggette a maggiori vibrazioni (consigliabile una modifica: saldare i due tronconi del telaio con un supporto semicircolare (vedi Yamaha Tenere). Il telaio non consente quindi l'applicazione di portapacchi se non quelli ben studiati con appoggio sulla pedana. Almeno 10 Honda sono arrivate a Dakar con il telaio rotto nella parte posteriore (difetto in parte addebitabile al tipo sbagliato di portapacchi).

Si è notato anche un certo surriscaldamento del motore probabilmente causato dalla

coppia troppo alta che obbligava all'uso di una marcia inferiore in particolare su fuoristrada. Nulla da dire invece sulle XLR 500 che hanno avuto ottime prestazioni, come anche verificato in altri raid, ma è evidente che la Honda non ha saputo sfruttare l'esperienza positiva di questo modello nel realizzare le XLR 600.

BMW

Le BMW GS80 hanno confermato ottime doti fuoristradistiche. Le 4 moto presenti non hanno accusato guasti da logorio. C'è da dire che la BMW è una moto che si addice bene a piloti robusti con un bel paio di gambe, il suo peso infatti richiede una buona prestanza fisica, per un controllo ottimale del veicolo.

Ed appunto il suo peso in caso di caduta causa danni enormi: abbiamo visto forcelle piegate e cerchi ridotti a pezzi. In breve la BMW è una moto che non deve assolutamente cadere.

LE ALTRE

Una KTM 500 modificata con una corona più piccola è al suo secondo viaggio sahariano è andata molto bene mentre l'altra ha dovuto cambiare la corona (probabilmente partita con catena e corona non in ottime condizioni). In ogni caso per le KTM c'è da mettere in programma l'usura della corona.

L'unica Suzuki non ha accusato problemi meccanici ed è arrivata tranquillamente a Dakar.

Il Morini Kanguro 350 nonostante la scarsa potenza ha retto bene con la sola sostituzione della cinghia di distribuzione di gomma.

La Kawasaki non ha avuto una performance positiva, spaccando il telaio (fra l'altro d'alluminio quindi difficilmente saldabile) e accusando problemi d'accensione.

I PORTAPACCHI

E' stata una vera e propria ecatombe. L'industria non fornisce ancora un portapacchi valido per percorsi sahariani e le varie soluzioni artigianali (anche quelle incredibilmente realizzate in alluminio non hanno retto).

Nel costruire un portapacchi occorre innanzitutto non sovraccaricare elementi del telaio non sufficientemente robusti (vedi Honda, Kawasaki) ed in ogni caso non spostare eccessivamente il peso all'indietro. Le soluzioni migliori sono state quelle che hanno sacrificato parte della sella scaricando il peso nella parte centrale della moto. Comunque il portapacchi dovrà scaricare il peso sulle pedane mediante supporti indipendenti dal telaio e ben imbullonati alle pedane stesse.

Molti portapacchi ben progettati hanno rotto i supporti di agganci al telaio.

Sarebbe interessante studiare un portapacchi con silent block di gomma o un sistema di ammortizzatori.

Resta da dire che per un raid sahariano con vetture al seguito non è necessario montare un portapacchi in quanto l'unico bagaglio da caricare sarà la tanica di benzina (10 litri) e quella dell'acqua, facilmente collocabili sulla parte posteriore della sella.

SERBATOI BENZINA

Per raid sahariani è bene poter disporre della massima autonomia quindi occorre montare

serbatoi a grande capacità, almeno 30 litri, che considerando un consumo medio di 17/18 km/litro, da una autonomia di circa 550 km oltre ai 200 km circa dati dai 10 litri in tanica. Alcune moto condotte con prudenza hanno registrato consumi tra i 20 e i 25 km. per litro (eccezionale l'Honda 500).

Comunque, nel montare un nuovo serbatoio, occorre far bene attenzione che sia studiato appositamente per il modello della vostra moto. Adattamenti sono pericolosi ed in ogni caso se siete costretti a farli, controllare bene eventuali punti di contatto ed intervenire con protezioni di gomma allo scopo di scongiurare logorii e fori per vibrazioni.

I PNEUMATICI

Abbiamo verificato che i pneumatici di serie montati su Yamaha e Honda hanno retto bene con buone prestazioni e consumo limitato. Molti piloti avevano sostituito i pneumatici di serie con altri modelli: Metzler enduro, Metzler Gara Cross, Michelin T61, Pirelli MS26 tutti risultati all'altezza della situazione. Il Michelin Desert ha suscitato l'entusiasmo di chi l'ha montato accusando però un notevole consumo e una perdita di velocità anche se limitata. Per il perenne pericolo di forature la soluzione Michelin Mousse è risultata ottima, ma essendo montata solo su una moto non possiamo esprimere un parere completo.

GLI INTERVENTI DI MAURO DE VECCHIS Assistenza tecnica al seguito Officina LA MOTO

Elenchiamo i principali inconvenienti risolti dal nostro bravo Mauro che potranno risultare utili a chi programma un raid sahariano:

- Rottura leva cambio per caduta. Guasto grave risolto con un marchingegno di Mauro che ha saldato una barra filettata dopo averla avvitata in un foro fatto con trapano nell'asse del cambio tranciato.
- Cerchione del BMW paurosamente piegato e raddrizzato utilizzando il crick e il peso di un mezzo di appoggio, dopo aver smontato tutti i raggi. Successivamente difficile messa a punto di tutti i raggi. Lavoro incredibile fatto in pieno deserto.
- Impianto elettrico BMW fuori uso, utilizzata una batteria d'auto montata sulla sella.
- Sostituzione centralina di un Tenere bruciata in seguito a caduta
- Intervento su KTM per allentamento bullone che stringe l'ingranaggio dell'asse a cammes in testa.
- Intervento su carburatore la cui farfalla era bloccata da un piccolo sasso incastrato in modo incredibile e praticamente invisibile.
- Interventi su filtri aria e filtri olio che devono essere sostituiti spesso onde evitare l'entrata di sabbia nel cilindro (causa questa di consumo fasce e cilindro stesso).
- Interventi per spilli conici del carburante bloccati dalla sabbia.
- Controllo aria pressione forcelle anteriori.
- Interventi su serbatoi olio e benzina con perdite, riparazioni effettuate con collanti speciali e vetroresina.
- Molte saldature a telai e portapacchi.
- Interventi vari per problemi di accensione Honda a caldo.



senza limiti d'avventura

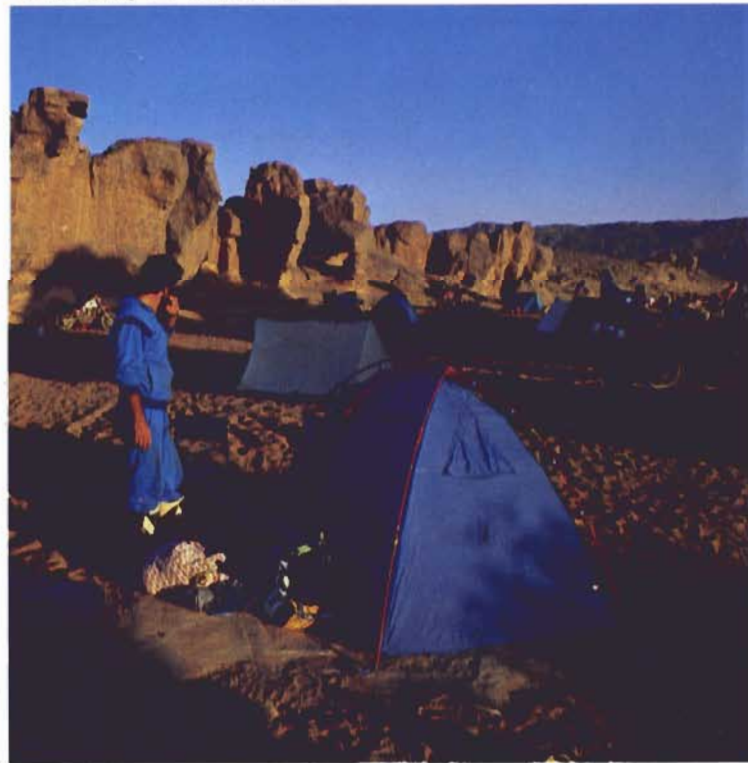
tende tecniche collaudate da *P. Hermer*



Tende speciali Everest nel Tassili
Tende Desert al 4° Desert Moto Raid



Tenda Extreme al Cristobal Colon-Colombia
Tenda Levity nel Sahara algerino



alpinismo - alta quota - trekking - mototurismo

Segnalateci il vostro nominativo ed indirizzo: vi invieremo gratuitamente il catalogo 1985 e vi indicheremo il rivenditore qualificato della vostra zona

FERRINO & C spa

Corso Novara 11
VENARIA REALE (TO)
Tel. 4241616-4241613