

TOUR *de* FORCE 2007

Honda Hornet/Silver Wing 400

Granturismo alternativo:
3.400 km in tre giorni
con una naked e uno scooter

di G. Carlo Nuzzo - foto G. Lamonica

CHI VUOLE vedervi una prova comparativa sobbalzerà all'idea di un confronto tra una naked ed uno scooterone. Chi vuole leggersi un itinerario in moto resterà deluso dalla poca attenzione ai riferimenti turistici. Chi è convinto di avervi smascherato una bieca operazione di marketing, dovrà ricredersi. Insomma, chi vuole individuarvi a tutti i costi qualcosa di classificabile con le categorie tradizionali, avrà vita dura. Perché questo servizio vuole "semplicemente" sconvolgere tutte le carte in tavola. Il Tour de Force è il Tour de Force, punto e basta. Un test in controtendenza, molto turistico ma tanto vero, dove parlano a pelle passione ed esperienza e le moto non si analizzano come fa un orologio che smonta un cucù.

In più c'è un intento commemorativo, doveroso omaggio al suo primo ideatore: Marcello Bertolani, il giornalista di Motosprint scomparso lo scorso anno in un incidente stradale.

Per il Tour de Force 2007 il team ha voluto essere autosufficiente in tutto, dalle riprese fotografiche in autoscatto ai computer infilati nelle bisacce sulla sella. Non volevamo prendervi in giro con aiuto di supporto o finte trasferte. Dunque, novità assoluta, in questa prova trovata anche le caratteristiche di caricabilità ed il comportamento su strada dei due mezzi con a bordo bagaglio vero in un viaggio vero. Non lo fa nessuno ma siamo certi che ogni vero motociclista apprezzerà.

In definitiva: quasi 3400 chilometri percorsi in poco più di tre giorni. Da Sud a Nord attraverso l'Italia intera, dalla Magna Grecia al Cadore, dal fico d'India alla stella alpina, mantenendoci sempre in quota, sfiorando tutte le maggiori vette dell'Appennino e superando la maggior parte di passi e valichi di montagna tra il Mar Ionio e le Dolomiti. Per onorare la memoria di Marcello e conservare il più possibile lo spirito iniziale del suo Tour de Force, pur avendo fatto assumere all'originaria creatura pazzeschi infusi di vitamine, Partenza: Capoterra, Crotone. Destinazione: Passo Giau, Cortina d'Ampezzo. Trasferta iniziale/finale: da Roma, su Roma. Waypoint obbligati: stabilimento Honda di Atesa, sede di Motosprint a Bologna.



Alle spalle Morano Calabro, davanti
un bel po' di chilometri da fare.
Il Tour de Force 2007 è cominciato.

SPECIALE

GIRO D'ITALIA

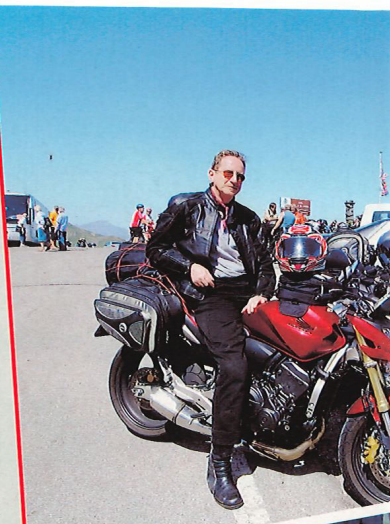
L'ITINERARIO DA CAPO COLONNA AL PASSO GIAU

L'ORA X scocca a mezzogiorno di un sabato di mezza estate, nella spianata delle rovine di Capo Colonna, giù nella punta dello Stivale, circondata dal mare greco, sferzata dai venti, cotta dal sole. All'ombra dell'unica colonna superstite del tempio di Hera Lacinia, una lucertola fugge spaventata non appena accendiamo i motori di una curiosa e all'apparenza male assortita coppia di moto. Nell'arido reticolato degli scavi archeologici non c'è più nessuno, a parte i guardiani. I cancelli per i visitatori dovevano essere serrati a mezzogiorno in punto. Ma sul groppone avevamo l'intera trasferta, 700 km filati da Roma, e prima delle 11,59 non siamo riusciti ad arrivare. Chiediamo qualche secondo di comprensione agli addetti, che non vedono l'ora di andarsene, per scattare le foto con la Co-

I CUSTODI ASPETTANO E CI LASCIANO FARE LE FOTO. MA CHISSA COSA COMMENTANO IN DIALETTO CALABRESE

lonna greca. Fatto. Finalmente ci chiudono il cancello alle spalle, con commenti in calabrese sulla stranezza di questi due inclassificabili signori di mezza età che se ne vanno in giro come giovanotti su due medie cilindrate cariche come muli. Breve sosta per un ghiacciolo di confort, poi rotta verso la Sila, passando Crotone. Il bagaglio, ampiamente collaudato in autostrada, si conferma del tutto neutro anche affrontando il primo vero misto del Tour de Force. Il Silver Wing accusa solo qualche incertezza nelle curve in sequenza, scopriremo poi perché. Intanto c'è da

andare, la tabella di marcia non concede pause, se non quelle indispensabili per i rifornimenti, le esigenze



Sul lago di Arvo, a un paio d'ore dal punto di partenza. Sopra, l'arrivo al Passo Giau e la targa in memoria di Marcello Bertolani.



LA STRANA COPPIA

PERCHÉ VIAGGIARE CON DUE MEZZI COSÌ

UNA NAKED 4 cilindri a 6 rapporti accoppiata ad uno scooter bicilindrico col variatore. Esperimento genetico? Macché. L'obiettivo del test, semmai ce ne fosse stato bisogno, era dimostrare che qualsiasi moto può affrontare con onore un viaggio impegnativo, guidato e divertente. Parafrasando una vecchia pubblicità, per fare "granturismo" non ci vuole una moto grande, ma una grande moto. Rivoluzione copernicana sulla cui base abbiamo scelto, d'accordo con la Honda, i mezzi per questo Tour de Force: la Hornet, in versione ABS con frenata combinata, ed il Silver Wing 400. Non cercavamo il minimalismo a tutti i costi, avevamo solo bisogno di moto che fossero eccentriche rispetto a quel concetto di GT che spesso sigla pachidermi e basta. Un terreno forse scivoloso, su cui però ci è venuta in soccorso una grande verità, patrimonio dei migliori guru del nostro ambiente: non è la moto che fa il motociclista, ma il contrario. O, per dirla col motto storico della Honda: prima l'uomo, poi la macchina. Insomma, salta in sella a quello che più ti piace e vacci dove vuoi.

A cose fatte, dopo 3400 km, possiamo dire che il Calabrone ci ha mostrato sentimenti touring racchiusi in un'anima racing, sotto un'uniforme da bar. Il Silver Wing 400, vera sorpresa, per il quale nessuna meta su asfalto s'è rivelata troppo ostica, è invece un rilassante e veloce taxi in abiti da ufficio che pennella con grinta qualsiasi strada. Entrambi coprono grandi distanze assolutamente non intimiditi da un bagaglio di medio gravame (sui 15-20 kg), purché ben distribuito come quello utilizzato durante questo test. Infine, incredibile, abbiamo scoperto che i due mezzi possono anche viaggiare assieme senza penalizzarsi troppo a vicenda.



siologiche e ovviamente qualche foto.

Primo passo di rilievo è il Colle d'Ascione (1.384 mt), sulla statale tutta curve e panorami tra i due laghi silani Arvo e Ampollino. Il secondo, su una strada piuttosto stretta e rovinata, è il Botte Donato (1.928 mt), la vetta più alta della Sila. Il Calabrone (in inglese, Hornet) s'arrampica come uno scoiattolo, l'Ala d'argento (Silver Wing) gli sta dietro come può. In cima, sullo spettacolo della foresta, c'è un prete che officia una strana Messa all'aperto. Nel silenzio, la nostra apparizione sembra quasi un segno del cielo, tanto che anche il sacerdote indugia con l'Ostia consacrata.

Scavalliamo e scendiamo verso Cosenza, con le ombre del pomeriggio che già s'allungano. Obiettivo: il parco nazionale del Pollino. Lo raggiungiamo sul far del tramonto e l'attraversiamo con le ultime luci della giornata, nel favore del solstizio che ci accompagna ancora per un paio d'ore di luce e di bell'andare. Il cervello immagazzina scene di pittoreschi borghi arroccati tra pendici boschive, strade sinuose come kartodromi, annota nomi e cartelli di una geografia dura da ricostruire nel ricordo a posteriori dei chilometri

**BORGHİ ARROCCATI
E PENDICI BOSCOSE,
STRADE SINUOSE COME
KARTODROMI. MA SARA
DURA RICORDARE TUTTO**

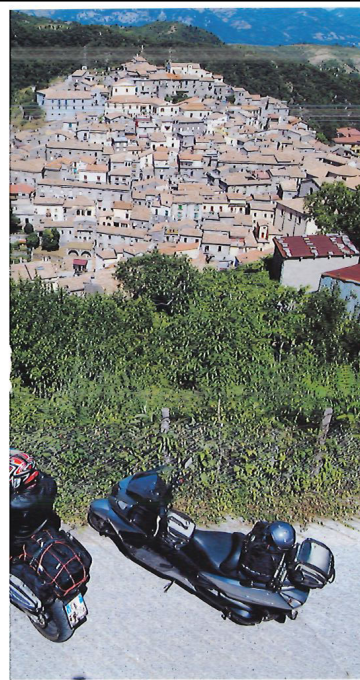
percorsi, tra mille staccate e curve e infiniti cambi di marcia. Ovviamente la cosa non riguarda il cambio automatico del Silver Wing. Lo scooter accusa invece un altro problema: la ruota posteriore tende a sgonfiarsi. Infidamente, costantemente. Mezza atmosfera ogni paio d'ore. L'analisi del pneumatico rivela una riparazione che perde. Tamponiamo il guaio ripristinando spesso la pressione. La notte c'è solo tempo di trovare un agriturismo per allineare le ossa e ingoiare un boccone. Stranamente la stanchezza non è eccessiva.

Le moto, nonostante il problema della gomma, si rivelano comode e affidabili. Ma forse è solo il giudizio scontato di due incalliti macina chilometri.

L'INDOMANI si sale e si scende per foreste che la stupidità piromane mina ogni estate, per monti poco conosciuti simili ad una carta stropicciata, dove la rotta diventa un affare complesso anche con l'ausilio del navigatore. Cerchiamo



A destra, la spettacolare vista di Mormanno, provincia di Cosenza. Sopra, siamo a La Verna, dove San Francesco ricevette le Stimmate. Sotto, già si respira l'aria della redazione: dietro alle cataste di legna compaiono le pendici delle colline attorno al Passo della Raticosa.



HONDA HORNET

L'AUTOSTRADA NON È IL SUO REGNO MA IL MISTO SÌ

MINIMALISTA sarai tu! Questo ci ha detto, prima, durante e dopo il Tour de Force, nel suo linguaggio da motocicletta eclettica, la Hornet versione 2007. Facile, leggera, fruibile, divertentissima, a proprio agio ovunque. In effetti i lunghi trasferimenti in autostrada non rappresentano il suo habitat naturale, però viaggia incollata all'asfalto a qualsiasi velocità. L'impatto d'aria si mantiene neutro fino a 100-110 km/h; superata questa soglia diventa invece impegnativo. Non che la moto subisca turbolenze, anzi il suo comportamento resta irreprensibile, con o senza carico. È piuttosto il pilota che viene flagellato da vagonate d'aria. Avremmo voluto provare l'efficacia del piccolo cupolino offerto come accessorio originale, ma la moto ci è stata consegnata in versione base.

Su strada normalmente l'abbiamo tenuta a circa 7000 giri, dove s'avverte qualche vibrazione. Fatto che, unito alla compattezza della moto, nonostante una posizione molto naturale in sella, consiglia ai longilinei di coscia lunga di lasciare affluire il sangue alle membra a intervalli regolari. Il meglio della grinta viene fuori tra gli 8 e i 12.000 giri, per altro poco sfruttabili nel rapporto più basso avendo a cuore il Codice della Strada. Ruotare così la manopola significa infatti raggiungere repentinamente velocità da ritiro patente.

Tutta la potenza si fa godibile nel misto, regno del Calabrone. Si entra bene nei tornanti stretti come nei curvoni da gas aperto. L'assetto non va mai in crisi ed il bagaglio non infastidisce. Magari salta sullo sconnesso (con l'ABS che per un attimo sembra impazzire ma poi fa sempre - e bene - il suo dovere), magari incassa bruscamente una buca, ma resta sempre sicura e stabile.

I freni pinzano bene, costanti anche dopo la milionesima staccata; nell'utilizzo touring i vari pistoncini davanti e dietro del sistema combinato sembrano mostrare solo aspetti positivi, curva dopo curva, tornante dopo tornante. Il cambio è preciso e ben rapportato in qualunque situazione, mai troppo lungo, mai troppo corto; per tutto il viaggio non c'è stata una sfollata.

Tra gli aspetti negativi, la visibilità: metà degli specchietti è oscurata dai gomiti del pilota e per vedere bene dietro le spalle, dove c'è un punto cieco, si deve girare la testa. Inoltre nelle trasferte notturne non ci ha convinto l'illuminazione del faro.

SCHEDA TECNICA

Motore

Quattro cilindri frontemarcia, 4T, raffreddato a liquido. Cilindrata 599,4 cm³. Alesaggio e corsa 67 x 42,5 mm. Distribuzione DOHC, 16 valvole. Alimentazione a iniezione.

Trasmissione

Finale a catena. Frizione multidisco in bagno d'olio, cambio a 6 marce.

Ciclistica

Telaio monotrave. Sospensioni: ant. forcella u.d. 41 mm Ø, post. monoammortizzatore. Freni a disco: ant. 2 x 296 mm Ø, post. 240 mm Ø. Pneumatici: ant. 120/70-17", post. 180/55-17".

Prezzo

8.190 euro franco concessionario.

IL BAGAGLIO

Media caricabilità, favorita dallo scarico basso e dalle maniglie per il passeggero dotate di ganci e inviti.

L'abbiamo equipaggiata di mini borsa Kappa TK718, fissata al serbatoio tramite magneti, sicura e comodissima da agganciare e rimuovere; borsa cilindrica Kappa TK718, fissata in senso longitudinale alla sella con tiranti elastici agganciati alle maniglie del passeggero; borse laterali morbide Givi T438, appoggiate a bilancia sulla sella e agganciate con stringhe a velcro e tiranti elastici alle maniglie del passeggero per mantenerle a filo di telaio ed evitarne dondolamenti durante la marcia; fissato al manubrio il navigatore satellitare Tom Tom Rider alimentato con cavetto dalla batteria.

comunque di tenerci in quota. Il Passo Croce di Scrivano (1.143 mt) ci incanalò col vento in poppa nel territorio circostante delle Dolomiti Lucane. Quindi barra a nord-ovest: Polentini, Muro Lucano, Benevento. Poi a nord, dritti per un po' sulla statale Sannitica. Aumentando la velocità il peso dei moscerini si fa imbarazzante per chi guida la Hornet, mentre sulla Silver Wing si rimpiange di non avere un tergicristallo. La giornata da 800 km prevede una scaletta ferrea: colazione, benzina, ripetuti gonfiaggi della gomma zoppa (che per fortuna non peggiora), tè freddo per pranzo, un paio di foto col treppiede, niente mangiare fino a sera e chilometri ritmo e abitudine. Le bestiole ci vogliono ritmo e abitudine. In modo aiutano, il clima pure.

Lo moto aiutano, il clima pure.

Allo stabilimento Honda di Atessa, ormai ai piedi del Parco d'Abruzzo, giungiamo domenica pomeriggio. Né fanfare, né dirigenti, né maestranze, solo un paio di addetti alla security che, previa richiesta di autorizzazione per telefono, ci consentono l'accesso al parcheggio dove sbrighiamo in solitaria la formalità della foto.

**PER UN
O PER
NESSUNA
AMA I M**

Con la gomma ancora zoppa imbocchiamo la via della

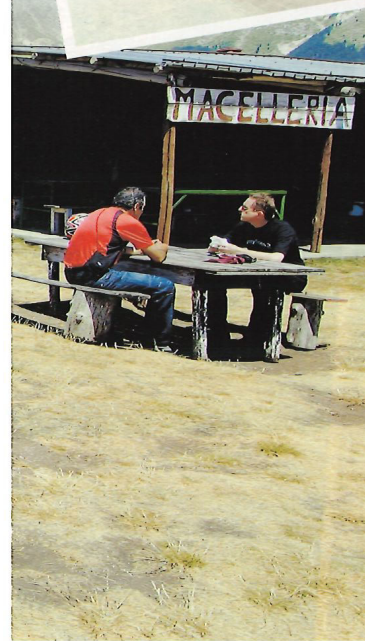
Majella. Il Passo di San Leonardo (1.282 mt), uno dei tanti, lo superiamo al tramonto. Altre centinaia di curve e tornanti per la valle del fiume Pescara. In città, di mattina presto, sostituiamo infine il pneumatico. Quindi di nuovo in quota, sulle praterie luminose dell'altopiano di Campo Imperatore, percorse dalle greggi estive. Con la gomma nuova montata sul Silver Wing, il divario di alcuni minuti che la Hornet si concedeva sui percorsi guidati si riduce ad un pugno di secondi. Per seminare lo scooter ora non basta più pennellare la strada in scioltezza, si deve attingere alla grinta del motore e sfruttare bene i freni con staccate decise.

cate decise.

Lo verifichiamo fin sopra al rifugio del Gran Sasso d'Italia (2.130 mt), e a palla giù dal Gran Sasso e su per il Terminillo, maggiori vette dell'Appennino, che infiliamo una dopo l'altra come stuzzichini. Superata la Sella di Leonezza (1.901 mt) gli altri passi appaiono baazzecole, quasi non si avvertono nel dedalo dei monti umbri, come la Forza Rua la Cama (938 mt) o la Forza di Cerro (734 mt). Per l'altungeo deciso verso l'Appennino toscano-emiliano ci affidiamo all'asse della E45. Tanti chilometri

PER UN MOTIVO
O PER L'ALTRO
NESSUNA DELLE DUE
AMA I MOSCERINI.
I PILOTI... NEMMENO

Ogni tanto è bello sedersi su qualcosa che non sia una sella: da una rude panca nella spianata di Campo Imperatore a quelle dello storico (per i motociclisti) bar della Futa. A destra, l'ultimo controllo alla cartina davanti al Santuario di Capo Colonna: si parte!



SILVER WING 400

PER IL TURISMO È PROPRIO UNA SORPRESA

ALL'INIZIO del viaggio, dobbiamo confessare, avevamo un po' di incertezze dovute alla particolare filosofia del mezzo rispetto alle esigenze di un Tour de Force, al peso non proprio piuma, all'ampio interesse da quasi un metro e sessanta unito alle ruote da 13 e 14 pollici che non sembravano il massimo per un uso esasperato di montagna. In più ci si è messa anche la gomma posteriore difettosa che ad un certo punto ha iniziato a perdere pressione, creando un pessimo feeling. Però, subito dopo la sostituzione del pneumatico, il Silver Wing con la sua maneggevolezza è riuscito perfino a farci divertire. Il clima, soleggiato per tutto il viaggio, non ha fatto avvertire la mancanza di un impianto ABS, mentre i freni, sempre pronti, riuscivano a rallentare la massa del mezzo e del suo carico nell'esatto punto in cui si voleva anche nelle discese più ripide. Impensabili le medie che è possibile mantenere in autostrada tenendolo al limite della potenza massima, attorno agli 8000 giri.

Sul misto, una volta abituati alle ruote di piccolo diametro ed all'assenza di freno motore, la guida può diventare anche assai gratificante e non è difficile "fare tempi" di tutto rispetto. Assoluta l'affidabilità meccanica e nessun particolare problema (a parte la gomma sostituita) in quasi 3400 km percorsi a ritmi di rock'n'roll.

Il modello in prova era fornito dei seguenti optional: parabrezza avvolgente in Lexan da 70 cm di altezza e deflettori in plastica per le gambe. Utili nell'uso quotidiano invernale, questi accessori si sono mostrati tuttavia eccessivi in un viaggio estivo, con controindicazioni addirittura per la visibilità, soprattutto di notte o con sole radente. L'ampia sella, quasi una poltrona, comodissima nei brevi spostamenti, nelle lunghe percorrenze invita ad una postura non fisiologica della spina dorsale. Nella guida senza guanti le manopole risultano particolarmente "sporchevoli". Buone infine l'efficienza degli specchietti e la luce del proiettore centrale.

■ SCHEDA TECNICA

Motore

Due cilindri orizzontali, 4T, raffreddato a liquido. Cilindrata 398,9 cm³. Alesaggio e corsa 64 x 62 mm. Distribuzione DOHC, 8 valvole. Alimentazione a iniezione.

Trasmissione

A cinghia con variatore, riduzione finale a ingranaggi. Frizione centrifuga.

Ciclistica

Telaio doppia culla sovrapposta. Sospensioni: ant. forcella 41 mm Ø, post. due ammortizzatori. Freni a disco a intervento combinato: ant. 256 mm Ø, post. 240 mm Ø. Pneumatici: ant. 120/70-14", post. 150/70-13".

Prezzo

5.990 euro franco concessionario.

IL BAGAGLIO

Medio-buona la caricabilità del Silver Wing 400, per la presenza di ampi vani di serie, sella larga e portapacchi. L'abbiamo equipaggiato con borsa morbida Givi T444, fissata tra le gambe sul tunnel centrale; borsa a rullo Givi T418, fissata trasversalmente alla sella del passeggero con tiranti elastici agganciati alle maniglie laterali del supporto portapacchi; borsa semirigida Givi T439, fissata sul portapacchi mediante attacchi originali a tiranti elastici e stringhe di velcro.

metri in pochi minuti. Poi si tira per i tornanti dell'Alpe di Serra, sotto ai monasteri francescani, zigzagando fino in Mugello e oltre, sul vecchio circuito stradale che passa per il Gioio di Scarperia.

TRA FUTA e Raticosa ci attende David Vaknin, appostato in agguato coi suoi teletorrieri a cannone per mitragliarci di scatti, mentre passiamo appaiati come selvaggi in fuga. Gli ultimi chilometri in discesa verso Bologna li percorriamo in folle per risparmiare carburante. I serbatoi sono quasi vuoti ma sia il Calabrone che l'Ala d'argento con un litro fanno miracoli. La media generale è infatti da paura, stranamente uniforme nonostante le differenze dei due mezzi: circa 18 km/litro. Significa che da Roma a Parigi, in Hornet o Silver Wing, si spendono poco più di 100 euro di benzina; da Bologna a Monaco meno di 50. Se questo non è viaggiare...

Alla sede di Motosprint la formalità della

foto ricordo è decisamente più simpatica che alla Honda, complici il giorno e l'ora appropriati. Tutta la redazione, dal direttore ai grafici, si raccoglie intorno alle moto a sancire un'eccezionalità,

PASSO GIAU, L'OMAGGIO A BERTOLANI, UN CAFFÈ. MA NON È FINITA: BISOGNA ANCHE TORNARE INDIETRO...

a testimoniare un entusiasmo. Evidentemente il Tour de Force 2007 non è un test come gli altri, anche se dietro i cerimoniali nessuno sa bene ancora cosa sia. Nemmeno i tester lo sanno, ma hanno molta fretta di rimettersi in marcia per completare la missione, perché il caldo torrido della pianura rende impegnativo anche soltanto premere il pulsante della messa in moto. Via quindi per riguadagnare l'altitudine. Autostrada? Sì, grazie. Da San Lazzaro a Padova sempre in corsia di sorpasso. Poi Bassano del Grappa e l'imbocco della Val Sugana. Di nuovo le montagne, sontuose, scenografiche. Inanellare passi nella ricchezza delle Alpi non è difficile, anzi lo è il contrario. Ma siamo agli sgoccioli e ci manteniamo su un percorso "leggero": Pale di San Martino, Passo Rolle (1.970 mt), Passo Valles (2.033 mt), Alpeghe, Selva di Cadore, Passo Giau (2.233 mt.). Ed ecco il dente di roccia del Ra Guséla, il rifugio in quota col

via vai dei turisti, la targa alla memoria di Marcello Bertolani. La meta è raggiunta, l'omaggio è reso. C'è però poco tempo per i trastulli: bisogna ancora rientrare a Roma. Giusto un paio di caffè in piedi e di nuovo in marcia. Pronti? Forza!



LA SCHEDA DEL TOUR

Chilometraggio totale: km 3.363 (compresi i trasferimenti)
Da Capo Colonna a Passo Giau: km 2.019

Giorni effettivi: 3 (esclusi i trasferimenti)

Ore complessive di guida: 52

Velocità media: 65 km/h

Passi superati: 26

Regioni attraversate: 11 (Calabria, Basilicata, Campania, Molise, Abruzzo, Lazio, Umbria, Toscana, Emilia Romagna, Veneto, Trentino Alto Adige)

Principali zone montane: 13 (Sila, Pollino, Dolomiti Lucane, Matese, Maiella, Gran Sasso, Terminillo, Alpe di Serra, Alpe di San Benedetto, Mugello, Paneveggio, Dolomiti, Cadore)

Altitudine: da 0 a 2.233 mt. s.l.m.

Consumi:
Hornet 186,38 litri (percorrenza media km 18,0 per litro)
Silver Wing 186,74 litri (percorrenza media km 18,0 per litro)

