

AL RADUNO "OLTRE LE NUVOLE" 2014 ERA PREVISTA ANCHE UNA NOTTURNA DEDICATA ALLE SOLE BMW BOXER 2 VALVOLE, BASATA SULL'ANELLO "EXTREME" DELLA HARDALPITOUR

Testo e foto di Mario Claccia

Ho sempre saputo che certe moto o si odiano o si amano. Sono quelle che hanno caratteristiche tecniche molto particolari, che conferiscono loro comportamenti unici. Le BMW boxer, specie quelle vecchie, a due valvole per cilindro, sono così. Personalmente mi hanno sempre attratto per questioni di storia, di originalità tecnica, di fascino estetico; ma poi, guidandole, mi sono sempre trovato a disagio. Adesso, però, ho scoperto che una moto la si può odiare ed amare nello stesso momento: è la BMW R 80 GS che Corrado Capra, inventore della Hardalpitour e fondatore di Over 2000 Riders, s'è cucito addosso anno dopo anno, viaggio dopo viaggio. Mi ha concesso l'onore di guidarla a una notturna ideata da lui, la Hard BMW GS Night.

IN MOTO OLTRE LE NUVOLE: è il nome del raduno che Over 2000 Riders ha organizzato un anno fa in Val di Susa, come corollario del tentativo di regolamentare il traffico sulle sterrate della Val di Susa. Ne abbiamo parlato sul numero di settembre 2013: temendo che arrivassero divieti a pioggia in una zona tradizionalmente favorevole al diporto motorizzato, Capra aveva messo le mani avanti, messo d'accordo diversi sindaci, fatto capire quanto questo tipo di turismo fosse vantaggioso nei mesi lontani dal periodo sciistico ed aveva proposto una serie di itinerari da fare a rotazione nei vari giorni della settimana, per far convivere moto, bici, 4x4, cavalli e pedoni. Ma la cosa è rimasta a livello di proposta. Dalla carta non s'è passati ai fatti e questa iniziativa s'è rivelata un po' un boomerang per Corrado, se si pensa che c'è chi ha capito che lui intendeva mettere un pedaggio sui percorsi per intascarsi i soldi! Tuttavia, dato che il raduno del 2013 era stato molto piacevole, ha deciso di farlo anche quest'anno.

HARD BMW GS NIGHT: così è stato chiamato un evento collaterale al raduno stesso, ovvero una notturna di 270 km su e giù per la Val di Susa, dedicata alle sole BMW boxer a 2 valvole per

*Oltre
le nuvole, ma
sopra il boxero*



Ferma da una decina d'anni, con un passato glorioso (sei traversate del Sahara), la BMW R 80 G/S di Corrado Capra posa sul Colle Basset (2.460 m), al tramonto.

RADUNO OLTRE LE NUVOLE

cilindro, che s'è svolta nella notte tra sabato e domenica 5 e 6 luglio 2014. Era molto interessante, perché sfruttava lo stesso anello della versione Extreme della Hardalpitour, di cui abbiamo parlato nel servizio precedente. A dire il vero, per la Hard BMW GS Night è stata approntata una versione più lunga di 30 km, ma resta il fatto che a me sarebbe piaciuto farla, per scoprire dove saremmo stati mandati alla Hat.

ED ECCO LA TELEFONATA: Capra mi offriva la sua gloriosa R 80 G/S da raid per fare la notturna. Non credevo alle mie orecchie: quella moto ha 30 anni, lo ha portato fino al Ténéré, ne è gelosissimo e non la ha mai fatta provare a nessuno. Era forse impazzito? Sì,

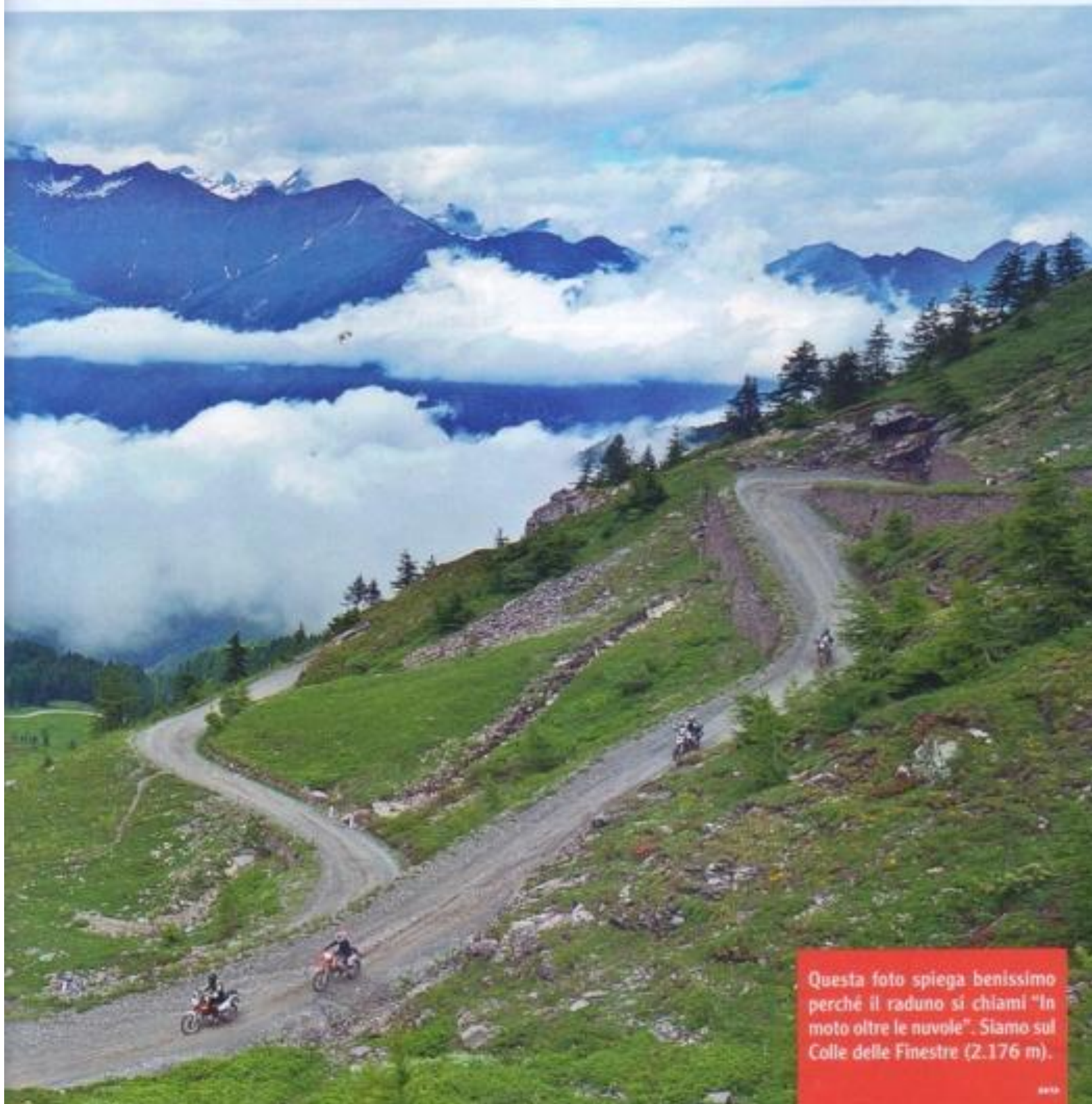
decisamente. Ma per me è stato un grandissimo onore. Corrado ha da sempre la passione per le moto ed è molto eclettico: faceva fuoristrada con Fantic Caballero e Puch MC 125, ma anche lunghi viaggi con moto da strada. Ha posseduto tre Suzuki a due tempi (la 500 Titan bicilindrica e le GT a tre cilindri da 380 e 750 cc), una Guzzi 850 T3 e una Honda CX500. Capi fin da subito che la sua vocazione erano i viaggi a lungo raggio in fuoristrada, comprensivi di trasferimenti su asfalto, ma non trovava la moto adatta. Già nel '73 fece un viaggio in Francia con la Puch 125. Tra il 1982 e il 1984, con la CX500, una stranissima Honda che ricordava le Guzzi (motore V2 trasversale, ad aste bilanciere e cardano, ma raffreddato ad acqua e con 4 valvole



per cilindro) e che era amata dai giramondo in quanto comoda e robustissima, girò Grecia, Turchia e Marocco, facendo anche tanti sterrati. Fu inevitabile innamorarsi della BMW R 80 G/S, immessa da poco sul mercato: era la moto che sognava. Ha viaggiato anche con una Yamaha XT500, ma il suo grande amore è stata la boxer tedesca. L'ha usata solo per viaggiare, spaziando dal Monte Chaberton al deserto del Ténéré e coprendo 170.000 km tra il 1985 e il 2003, 40.000 dei quali solo in sei traversate del Sahara. Durante questi 18 anni, lui l'ha modificata in maniera costante, per adattarla al suo stile di guida. Motore portato a 1.000 cc, forcella Marzocchi Magnum non regolabile da 43 mm con corsa di 300 mm, ammortizzatore Öhlins (corsa alla ruota

250 mm), serbatoio da 40 litri della Masterkey, telaietto posteriore a doppio tubo obliquo (per reggere i bagagli in fuoristrada senza tranciarsi). Nel 2003 ha smesso di usarla, avendola rimpiazzata con un'altra R 80 G/S, che ha trasformato radicalmente, in chiave aggressiva, per migliorare il comportamento in fuoristrada. Nel 2005 abbiamo fatto un servizio su entrambe le moto, dopodiché la più anziana delle due è stata rimessa in naftalina, per poi tornare a ruggire in occasione della notturna che vedete in questa doppia pagina, guidata da me.

CAPITE CHE EMOZIONE E CHE ONORE è stato guidare una moto con una storia simile? Forse è la moto più affascinante che abbia mai visto in vita mia. Trasuda



Questa foto spiega benissimo perché il raduno si chiami "In moto oltre le nuvole". Siamo sul Colle delle Finestre (2.176 m).



1 2



3 4



I 300 km del percorso della Hard GS Night in 9 immagini. 1) Partenza dal Sestriere, 2.035 m, alle 21.30. 2) Pian Gelassa (ma la foto è stata scattata alla Hat). 3) Arguel, 2.060 m, alpeggio con fontana. 4) Monte Jafferau, fermati dalla neve a 2.624 m. 5) Gran Miol, 2.404 m, in Valle Argentera. 6) Ristoro al forte Foens, 2.202 m. 7) Proprio nel momento in cui si smolla il cavo del gas, arrivano i gentilissimi "Lupi del Po" e ce lo mettono a posto. 8) Puys, aiutati ancora dai Lupi del Po a superare un passaggio proibitivo se soffri di vertigini (vedi Pensieri Sporchi). 9) Colle Bercia, 2.252 m.

5



storia da ogni poro. Sei traversate sahariane! Aggiungete che io, negli Anni 80, seguivo con attenzione tutte le tappe della Dakar e mi veniva la pelle d'oca quando avevo la rara fortuna di vedere qualche filmato della gara con le BMW riprese da lontano - dei puntini con un cono di polvere dietro - annunciate dall'inconfondibile tonalità roca dello scarico. Ma c'era un problema: non solo io non ho feeling con le vecchie boxer BMW, per lo meno con quelle di serie (non mi piacciono le pedane arretratissime, gli stinchi contro i carburatori Bing, la forcella troppo molle, il mono troppo duro, i giochi del cardano e della frizione a secco) ma oltretutto trovo inguidabili le moto di Corrado Capral. Nonostante lui vada per i 59 anni, ha ancora le ginocchia sane. Guida sempre in piedi e scende e sale al volo, così può permettersi di installare selle altissime, per guidare seduto con le gambe poco piegate, in modo da alzarsi subito. Ma uno come me, con un ginocchio rotto, che guida sempre seduto, su una moto così muore. Tocco solo con la punta di un piede e non riesco a scendere da quella sella altissima, perché la stampella è posizionata nella parte anteriore del telaio e non è possibile aprirla stando in sella (Miriam Orlandi, che con una moto simile ha attraversato le Americhe coprendo ben 60.000 km, non per caso s'era fatta spostare la stampella più indietro). Inoltre, la gamba non mi passa dietro, perché va a sbattere contro il bagaglio.

Insomma, da una parte volevo guidare questa moto, per via del suo fascino irresistibile e dall'altra non sapevo se sarei stato in grado di percorrere 300 km di sassaie, in notturna, scendendo e salendo spesso per scattare le fotografie. Ma, ovviamente, ho detto di sì.

BEH, È STATA UN'ESPERIENZA bellissima, anche se faticosa. Questa moto s'è rivelata la migliore e la peggiore che io abbia mai guidato in fuoristrada. Due in una, amore e odio insieme, senza vie di mezzo. I motivi di tanto odio, però, sono dovuti essenzialmente al fatto che io guido sempre seduto. È sbagliato, lo so. Ma, finora, ho sempre guidato moto che vanno bene anche se guidate da seduti. Questa no. Una persona normale, che guida sempre in piedi, dovrebbe farsi almeno una volta nella vita un giro con una BMW boxer preparata. Non so quanto sia diversa, questa, dalle moto di Auriole e Rahier ma, grazie a Corrado, oggi capisco come mai vinsero quattro Dakar. Mi domandavo come fosse possibile andare così forte con un mezzo così strano e adesso lo so. Dunque, la prima cosa sconvolgente è il motore. Non c'è contagiri, ma credo che sia possibile girare in quinta a mille giri. Non strappa, non si spegne, non scalcia. Acceleri e sale di giri regolarissimo, con una trazione mai vista. Lo scarico aperto regala un suono che la parte diabolica di me definisce celestiale e quella angelica i definisce infernale. Fa veramente troppo casino, ma è una sinfonia. La forcella, per quanto priva di regolazioni, copia tutto. Il mono posteriore ha il ritorno lento: se le buche sono lontane è un cuscino



RADUNO OLTRE LE NUVOLE



Alcuni momenti del raduno "Oltre le nuvole", del quale la notturna rappresentava una parte. In alto, un siciliano mentre scollina sul Monte Genevris, a 2.516 m, durante il giro diurno da 150 km. Sotto, l'esposizione delle BMW boxer 2 valvole. Solo 14 di quelle, però, hanno disputato la notturna. A destra: ma quanto fascino emana la BMW di Corrado?



d'aria, altrimenti è come avere un retrotreno rigido. I freni sono così così. Il faro anteriore è scarso, per cui usarla di notte è faticoso.

UNA VOLTA TANTO ERO SENZA "SCHIAVO", ovvero un compagno che mi facesse da fotomodello o mi aiuti quando mi pianto. Capra insisteva: "Aggregati a qualcuna, non puoi fare 300 km tutti da solo, di notte e con quella moto". Ma non potevo aggregarmi a chicchessia, io sono pesante come compagno, vado piano e sono sempre fermo a scattare foto...

Ero quindi preoccupato quando, dal cielo, mi pioveva un collaboratore storico di Motociclismo, Marco Villa. Non sapevo che fosse qui! S'era alzato alle tre della mattina, era arrivato da Milano direttamente in sella alla sua Honda XR400R e intendeva fare un giro in giornata, per tornare a Milano per cena. Come schiavo sapevo che sarebbe stato perfetto, ma come avrei potuto convincerlo a restare per fare la notturna insieme a me? Si metteva in trappola da solo: "Io mi sono iscritto alla Hardalpitour, ma non ho compagni". "Perfetto! La farai con me e, questa notte, ti allenerai partecipando alla notturna". Accettava. E, piuttosto che sapermi da solo in giro con la sua moto, Capra accettava di far partecipare una XR400R alla Hard GS Night.

Il povero Villa, così, tra trasferimenti da e per Milano, giro del sabato e notturna della domenica (450 km di fuoristrada, quasi una Hat) avrebbe guidato la sua moto dalle quattro della mattina del sabato alle 18 della domenica: 38 ore di fila. Sì, era adatto per la Hardalpitour! Peccato che alla fine non abbia potuto partecipare, a causa di un triste lutto familiare.

LA HARD GS NIGHT È INIZIATA alle 21.30 con la strada dell'Assietta, dal Sestriere fino al Colle delle Finestre, cioè al contrario rispetto al tratto finale della Hat. Lì ci sono poche buche ed io ero stupefatto. Avevo fatto la stessa strada durante il giorno, con la mia Honda Africa Twin e la BMW mi sembrava decisamente migliore: più leggera e con più trazione. Le sospensioni sembravano un cuscino d'aria. Poi, scesi dalle Finestre, il percorso proseguiva toccando l'angosciante stazione sciistica fantasma di Pian Gelassa (creata dal nulla tra il 1964 e il 1969 e mai entrata in funzione a causa di immense valanghe: oggi è una spettrale città fantasma, con edifici non ancora finiti mangiati dalla vegetazione) e l'alpeggio di Arguel (non previsto alla Hat Extreme), per poi attaccare l'interminabile salita per il Monte Jafferai (ancora irraggiungibile, a luglio, causa neve a quota 2.624 m, sicché per scendere su Bardonecchia si doveva passare per la nota frana perenne del forte Foens), dove si trovava il ristorante. Quando ci sono arrivato, era già da parecchi chilometri che la moto mi aveva fatto capire che non gradiva essere guidata da uno come me. La sella, via di mezzo tra una stretta da enduro e una larga da turismo, mi si insinuava tra le cosce e le pedane arretrate mi facevano scivolare sempre verso lo sterzo, mentre io preferivo stare indietro; questo

continuo strofinio finiva per incendiare regioni intime e delicatissime della mia persona. Inoltre le braccia, a partire da Pian Gelassa, iniziavano a fare male. Mi si indurivano gli avambracci, fino a farmi perdere sensibilità. Non mi era mai successo, sono allenato e ho fatto sei Hardalpitour guidando svariate moto per 24 ore di fila (e anche 36!) senza mai avvertire questo dolore. Io non avvertivo una sensazione di sterzo pesante, anzi. Ma di fatto era come se lo fosse.

COME IN TUTTE LE NOTTURNE, il momento peggiore era tra le tre e le cinque della mattina, quando è facile cadere in depressione e pensare di essere dei bambini cattivi abbandonati dalla mamma in un bosco ostile. In quella fase la somma dei vari difetti della moto mi faceva arrivare ad odiarla. Per scendere di sella dovevo appoggiarla a un albero o a una roccia. Le braccia urlavano dal male. Il sedere era in fiamme. Continuavo a perdere il bagaglio (attrezzi, camere d'aria, antipioggia), perché il portapacchi è minuscolo e gli appigli sono pochi (non posso metterlo sulle spalle, avendo già le fotocamere). Dopo sei ore e mezza, cioè alle quattro della mattina, avevo coperto appena 135 km ed ero molto più stanco che dopo gli 800 km di Hardalpitour Extreme fatti in sella alla mia Suzuki DR-Z400. Dalla mia bocca usciva un ingiusto "Moto di merda!" (ah, se Capra venisse a saperlo...), rivolto a una signora moto, a una reliquia, a un mezzo che soffrivo solo per colpa della mia inca-

pacità di guidare in piedi. Tanto valeva ritirarsi: ero solo a metà percorso eppure ero sfinito. Ma sono scemo e insistevo (e sarei arrivato in fondo solo alle 13, percorrendo gli altri 135 km in 9 ore): in questi casi non ce la faccio a ritirarmi, vado avanti finché resto in piedi. Cioè seduto, visto come guido, ma ci siamo capiti.

A BARDONECCHIA SORGEVA IL SOLE e proseguivamo per la Punta Colomion, che nella discesa verso Beaulard presenta dei sassi fissi ravvicinati dove l'Ohlins della mia BMW andava in crisi, devastandomi il fondoschiena. Andavo pianissimo, un po' per il male alle chiappe ma soprattutto perché, non avendo sensibilità alle braccia, temevo di cadere (per fortuna non è mai successo: povera moto, non si sarebbe meritata pure questo). Ci aggregavamo ai "Lupi del Po" (nei Pensieri Sporchi racconto che grande prova di solidarietà mi hanno dimostrato), salivamo al Colle di Bercia e alla Capanna Mautino e affrontavamo il gran finale con la risalita di tutta la Valle Argentera (che nella Extreme è all'inizio). Gli ultimi tornanti per il Gran Miol, a oltre 2.400 m, con una bicilindrica sono difficili: stretti, molto ripidi e pieni di pietre e gradini. Ci arrivavo stanchissimo, eppure quella moto mi portava su senza alcuna difficoltà. La ruota posteriore non perdeva mai aderenza, il retrotreno copiava tutto. Non ho mai guidato nulla di così perfetto, eppure mi stava distruggendo. Amore e odio nello stesso momento, che moto intrigante...

