

GOLD WING



RUBRICA 4 CHIODI

LE "FIORIERE"

TIPS & TRICKS

LA SALUTE DEI PNEUMATICI

SPECIAL RIDE IN

VAL RENDENA

03 | Giugno 2021

Periodico del GOLD WING
CLUB ITALIA 1982

Unica Associazione Italiana ufficiale riconosciuta
dalla Federazione Europea Gold Wing - G.W.E.F.

**GOLDWING****AUTHORIZED PRO-SHOP**

SMART KEY



NAVIGATORE



DCT 7-MARCE



AIR BAG

ESCLUSIVA
SOSPENSIONE
ANTERIORE

Premium Class.

Chi acquista una **Gold Wing** non sceglie solo una moto eccezionale ma vive un'esperienza leggendaria che inizia entrando in uno degli **Honda Gold Wing Authorized Pro-Shop**. La rete di concessionarie dedicate alle regine delle Luxury Touring offre servizi esclusivi ai suoi appassionati clienti e la tranquillità di poter contare, anche dopo l'acquisto, sui **tre anni di garanzia extra e cinque anni di soccorso stradale**. Inoltre, in occasione dei periodici tagliandi, viene fornita al proprietario di Gold Wing un modello Honda sostitutivo per rendere più piacevole il tempo di attesa. **Un nuovo viaggio sta per iniziare. Vi aspettiamo negli Honda Gold Wing Authorized Pro-Shop.**

Motorbike Center s.r.l.Corso Moncalieri, 203
10133 Torino
Tel: 011 19902499**Schivardi s.r.l.**Via Solferino, 65
25121 Brescia
Tel: 030 41113**Officina Maximoto di Vitali M.**Via Pintor, 62
47521 Macerone di Cesena (FC)
Tel: 0547 311415**Passarelli Moto s.r.l.**Via Grotteria Mare, 58
89043 Grotteria (RC)
Tel: 0964 416200**Honda Point s.r.l.**Via Chavez, 1
20131 Milano
Tel: 02 26155856**Motosalone Tottene s.n.c.**Via Tre Ponti, 7
36061 Bassano del Grappa (VI)
Tel: 0424 502010**Ragni Moto**Via P. Milani, 67
60044 Fabriano (AN)
Tel: 0732 22832**Moto One s.r.l.**Via dei Cantieri, 62
90142 Palermo
Tel: 091 541150**Moto Macchion s.r.l.**Via San Michele del Carso, 23
20025 Legnano (MI)
Tel: 0331 403370**H.S. s.r.l.**Via Linz loc. Spini di Gardolo
38121 Trento
Tel: 0461 824038**Honda Moto Roma S.p.A.**Via Tiburtina, 1166/1168
00156 Roma
Tel: 06 32090647**Dall'Ara s.r.l.**Via Carducci, 4
24100 Bergamo
Tel: 035 257575**Moto Power s.r.l.**Via Giorgio Sidney Sonnino, 34
43126 Parma
Tel: 0521 290557**Honda Magazine in Salerno s.r.l.**Via Parmenide, 262
84131 Salerno
Tel: 089 332702



Il saluto del Presidente Giuseppe Botta

GOLD WING CLUB ITALIA 1982

Consiglio Direttivo:

Presidente: Giuseppe Botta

335 429213 – presidente@gwci.org

Vice Presidente: Massimo Capitanucci

335 6930306 – vice-presidente@gwci.org

Segretario: Cristina Piccone

335 1448831 – segretario@gwci.org

Interrep: Gianpino Napolitano

335 429209 – interrep@gwci.org

International Treffen Coordinator:

Sergio Mulazzi

320 3298666 – treffen@gwci.org

Antonio "Zeppa Mattei

393 8965861 – co-treffen@gwci.org

Coordinatore Nazionale Sezioni: Paolo Faletti

338 9303844 – sezioni@gwci.org

Coordinatore Raduni: Gimmy Scatassa

393 2622675 – raduni@gwci.org

Comunicazione & PR/Sicurezza:

Gian Pietro Boveri (Indio)

348 7410020 – comunicazione@gwci.org
sicurezza@gwci.org

Collaboratori esterni:

WebAdmin: Silvano Merati (Sil)

347 4889011 - web@gwci.org

Shop: Paola Vergnano

370 3037556 – shop@gwci.org

Consulenza legale: avv.to Silvia Arnaudo

335 315296 – legale@gwci.org

Responsabile Convenzioni: Lorenzo Rinfoschi

328 1786649 - convenzioni@gwci.org

Consulenza medica: prof. Ivano Pellerin

medico@gwci.org

Coordinatore degli Eventi: Giuseppe "Nik" Nicosia

371 1432020 - eventi@gwci.org

Consulente Assicurazioni: Gianpino Napolitano

335 429209 - interrep@gwci.org

Ciao a tutti Voi, carissimi Wingers,

ho atteso che si svolgesse il raduno organizzato da Marco Zerlotin e dalla Sezione di Bologna per poter esprimere l'apprezzamento mio e di tutto il Consiglio Direttivo per l'evento che si è svolto il sabato 15 maggio u.s. e di cui Marco vi relazionerà nelle pagine seguenti.

Per quanto mi riguarda posso solo anticiparvi che è stato un evento particolarmente toccante e, come ho detto, nel mio breve intervento (che mi risulta essere stato tagliato così come la mia precedente intervista) se è vero, come sostiene Luca Carboni, che "Bologna è una regola" mi auguro che tutta l'Italia diventi una "Regola" come Bologna.

A questo proposito, però, vorrei anche sottolineare che, purtroppo, le adesioni dalle Sezioni vicine non sono state numerose come, invece, mi aspettavo.

Vero è che, per motivi di riservatezza dovuti al divieto di assembramento nello spazio destinato all'evento della Fondazione Catis (sappiate che neppure i dipendenti della Fondazione sono stati preventivamente informati), non è stato possibile divulgare con largo anticipo l'evento, ma è anche pur vero che gli Rds hanno ricevuto nel weekend precedente la locandina e, visto il fermo forzato per tutti i mesi precedenti legati al Covid-19, un tam tam via WhatsApp a tutti i soci delle rispettive Sezioni avrebbe certamente sortito un effetto tale da far raggiungere Bologna almeno un numero un po' più consistente di Gold Wing, visto, oltretutto, che il meteo sabato è stato molto favorevole e la domenica è stata comunque senza precipitazioni.

Nei prossimi eventi, sui quali, al momento, non posso ancora anticipare i dettagli perché mancano ancora le autorizzazioni ufficiali, mi auguro ci sia più adesione e, soprattutto, più coesione: ricordo a tutti i Soci, con o senza incarichi di qualsiasi natura, che le Sezioni sono soltanto un "di cui" del Gold Wing Club Italia 1982 A.S.D. e chi vuole capire Capisca!

Nei prossimi giorni riprenderemo l'invio dei pacchi soci che non è stato possibile consegnare nella prima sessione.

Nonostante avessi richiesto, nello scorso numero, un cenno via mail al sottoscritto e/o al nostro segretario, solo pochi hanno dato cenni di vita e, di comune accordo, Cristina ha inviato successivamente anche messaggi via WhatsApp per richiedere conferma degli indirizzi di spedizione; orbene, anche in questo caso solo alcuni hanno provveduto a fornire la risposta e pertanto avviso tutti coloro i quali non hanno dato alcuna risposta che non riceveranno il pacco fino a quando non provvederanno a fornire le informazioni che avevamo richiesto e/o a provvedere a bonificare gli € 80,00 per l'adesione all'anno sociale 2021.

Vi informo che il nostro Webmaster, al secolo Silvano Merati detto Sil, mi comunica che il nostro Magazine GOLDWINGER è stato scaricato da oltre il 90% dei nostri Soci.

Ovviamente io lo reputo un grande successo e, per questo motivo non posso fare altro che ringraziare tutti voi e tutta la nostra Redazione.

Invito gli RDS di rendersi disponibili per coloro che non hanno ancora dimestichezza con "la tecnologia informatica" ed hanno bisogno della copia cartacea di provvedere a supportarli il più possibile: è sufficiente una pennetta USB, scaricare il file dal nostro sito e farla stampare (ovviamente il costo della stampa è a carico del Socio) in una qualsiasi tipografia.

Ricordo ancora che tutti possono inviare uno scritto alla nostra redazione, magari supportata anche da fotografie con una buona risoluzione.

Potreste ritrovare il vostro edito pubblicato sul nostro magazine.

Ultimo argomento è legato ad uno dei due eventi più importanti della nostra Associazione: l'Assemblea dei Soci; il secondo è il nostro Internazionale che anche quest'anno, purtroppo, non si è potuto realizzare.

Domenica scorsa ho incontrato il direttore dell'Hotel Gran Bologna al quale ho chiesto la disponibilità e le relative date possibili per lo svolgimento del CD il sabato e dell'Assemblea la domenica, purtroppo, fino al 16/17 e/o al 30/31 ottobre la struttura non è disponibile. Stiamo valutando con il CD la data che vi verrà comunicata sempre attraverso la ormai ben nota convocazione.

Poiché mi è stato comunicato che nel mio precedente edito ho indicato un IBAN errato e per il quale me ne scuso pubblicamente, riporto ancora quanto di seguito pregandovi di prendere buona nota per il futuro.

L'istituto di credito è il seguente: BCC PIANFEI E ROCCA DE BALDI

L'intestazione dei conti correnti è strettamente legata a quanto riportato nel nostro Statuto ed è la seguente: GOLD WING CLUB ITALIA 1982 A.S.D. MOTOCICLISTICA.

Le rispettive coordinate bancarie sono le seguenti:

CONTTO CORRENTE ISTITUZIONALE

IT12C087531060000100114644 - BIC CCRTIT2TPIA

CONTTO CORRENTE COMMERCIALE

IT86D087531060000100114645 - BIC CCRTIT2TPIA

Non mi resta che augurare a Voi ed a tutti i vostri cari di restare in salute, con la speranza di poterci rivedere in sella il più presto possibile che, sulla base di quanto oggi, 18-05, indicato, dovrebbe essere finalmente una possibilità concreta, per cui Vi invito a scaldare i motori e riprendere a macinare chilometri con le nostre Gold Wing.

Beppe Botta #1459

La Redazione

Jacopo Bargellini (Direttore Responsabile)

Gianpino Napolitano (Capo Redattore)

Gian Pietro Boveri (Redattore)

Ivano Pellerin (Redattore)

Cristina Piccone (Editing)

Lorenzo Rinfoschi (Editing)

Luca Scarpat (Editing)

Silvano Merati (Photo-Editor)

Su questo numero hanno inoltre collaborato:

Silvia Arnaudo, Vanna Bastreggi, Eric Camplani, Paolo Faletti, Maurizio Oldani, Moreno Persello, Fabio Ratti, Gimmy Scatassa, Claudia Vaccari, Marco Zerlotin

EDITORIALE

Posto qui alcuni chiarimenti perché sono, ma penso di poter dire siamo, esasperati dal comportamento di alcuni soci che senza conoscere le varie situazioni si permettono di sparare del nostro operato sui social, scatenando ad arte inutili e dannose polemiche.

Sul nostro gruppo Facebook non poniamo limiti (nonostante qualcuno ci abbia definiti "dittatori") se non la buona educazione, ma tutto ha un limite.

Usare la pagina del Club per insinuare sospetti più o meno velati o per fomentare la continua polemica non giova a nessuno, tantomeno al GWCI in questo momento già difficile di suo.

Prendo spunto da una discussione nata sul nostro gruppo Facebook, (GWCI Gold Wing Club Italia). Mi piacerebbe che ciascuno prima di pubblicare ragionasse su come si deve muovere il CD ogni volta che prende una decisione.

Naturalmente le idee e le convinzioni sono diverse, e ragionevolmente non si può accontentare tutti. Le decisioni che di volta in volta vengono prese (e alcune di queste sono difficili e sofferte) sono sempre il frutto di consultazione e confronto tra i membri del Direttivo, ma, e questo ho già avuto modo di scriverlo diverse volte, alla fine la decisione presa è quella di tutto il Direttivo.

Polemizzare su queste decisioni è dannoso oltre che inutile perché comunque sulle pagine Facebook è facile interpretare male il pensiero di chi scrive e non sempre facile esprimere il proprio. La via migliore è sempre quella di chiedere informazioni ai diretti interessati.

Altro paio di maniche è chi approfitta per polemizzare a prescindere, non conoscendo i fatti ma insistendo nel voler far ricadere le presunte colpe su qualcuno.

Riporto qui lo stesso pensiero che ho esposto sul gruppo:

"Mi sento ancora una volta di suggerire ai vari bacchettatori che predicano sentenze da dietro una tastiera di CANDIDARSI ALLE PROSSIME ELEZIONI così avranno modo di gestire il club secondo le loro idee e si renderanno conto di quanto sia "facile" prendere ogni decisione. In caso contrario restano chiacchiere da cortile."

Vi garantisco che fare una esperienza dall'altra parte della barricata servirebbe a molti a pensare a lungo prima di scrivere, perché se è facile criticare da dietro la tastiera del proprio PC, altra cosa è mettersi in gioco quotidianamente investendo il proprio tempo e le proprie energie per il solo piacere di farlo.

Parafrasando una celebre frase di John Fitzgerald Kennedy, pronunciata il 20 gennaio 1961 a Washington, mentre chiudeva il suo discorso d'insediamento, dopo aver prestato giuramento come 35° Presidente degli Stati Uniti:

"Non chiedete cosa può fare il vostro Club per voi, chiedete cosa potete fare voi per il vostro Club».

Buona ripresa

Indio #1354

IN QUESTO NUMERO

- 1 Il saluto del Presidente**
- 4 Sezioni GWCI**
- 6 News dal Club**
- 9 Dal Vostro Coordinatore Sezioni**
- 10 Programma Raduno Val Rendena**
- 14 Rubrica Legale**
- 15 Dal Vostro Responsabile Raduni**
- 16 Tips&Trick**
- 18 Dal Vostro Medico in Sella**
- 22 Moti di Dire**
- 28 Non Solo Goldwing**
- 30 Dal Vostro Interrep**
- 34 Resoconto Raduni**
- 38 Elenco Raduni**
- 43 La biblioteca del motociclista**
- 42 Rubrica 4 chiodi**
- 47 Benvenuti / Bentornati**

Elenco inserzionisti (in ordine alfabetico):

Elman - GWP - Honda - Kappa - Motocicli Ghia - Mototre - Orma - Wingstore

GOLDWINGER – Periodico ufficiale del GWCI 1982 - Gold Wing Club Italia 1982 registrazione presso il Tribunale di Milano – n° 617

Editore Legale:

GWCI 1982 – Gold Wing Club Italia 1982 con sede a Torino

Direttore Responsabile:

Arch. Jacopo Bargellini

Redazione:

Gian Pietro Boveri, Gianpino Napolitano

Realizzazione editoriale: Movie&Arts Srl

Via degli Artigiani 4 - 22060 Arosio (CO)

e-mail: info@movieandarts.it

Per la pubblicità su Goldwinger telefonare al n.° 348 7410020 (Comunicazione GWCI)

Numero 03-2021 - Versione Digitale

E' fatto divieto a chiunque, anche ai sensi della legge sul diritto d'autore, di riprodurre - in qualsiasi modo e con qualsiasi mezzo - le opere giornalistiche contenute e pubblicate sul presente giornale. La proprietà ed i diritti di sfruttamento delle opere ivi contenute sono riservate all'editore.



Le Sezioni del GWCI



VALLE D'AOSTA

VALLE D'AOSTA: Resp. Sezione: ad interim CNS Paolo Faletti Tel. 338 9303844 e-mail: sezioni@gwci.org

PIEMONTE

ALESSANDRIA - ASTI: Resp. Sezione: ad interim CNS Paolo Faletti Tel. 338 9303844 e-mail: sezioni@gwci.org

CUNEO: Resp. Sezione: ad interim CNS Paolo Faletti Tel. 338 9303844 e-mail: sezioni@gwci.org

NOVARA-VERBANIA: Resp. Sezione: Massimo Sasso Tel. 333 5364108 e-mail: rdsnova@gwci.org

TORINO: Resp. Sezione ad interim CNS Paolo Faletti Tel. 338 9303844 e-mail: sezioni@gwci.org

LIGURIA

GENOVA: Resp. Sezione: Giulio Gatti Tel: 339 7249721 e-mail: rdsgenova@gwci.org

IMPERIA: Resp. Sezione: Massimo Carezzana Tel. 347 0123058 e-mail: rdsimperiam@gwci.org

SAVONA: Resp. Sezione: Nicola Fico Tel. 349 6075081 e-mail: rdssv@gwci.org

SPEZIA: Sezione Vacante Resp. Sezione ad interim: CNS Paolo Faletti Tel. 338 9303844 e-mail: sezioni@gwci.org

LOMBARDIA

BERGAMO: Resp. Sezione: ad interim CRS Giancarlo Bonacossa Tel. 335 1079354 e-mail: crsn@gwci.org

BRESCIA - MANTOVA: Resp. Sezione: Sergio Gatti tel. 348 2246873 e-mail: rdsbsmn@gwci.org gattise@gmail.com
Co-Resp. Enrico Avallone Tel. 347 2247008 e-mail: enrico.avallone@inwind.it

COMO - LECCO - LUGANO (CH): Resp. Sezione: Luigi Mapelli Tel. 338 7266845 e-mail: rdscomo@gwci.org

MILANO: Resp. Sezione: Oreste Bacchiocchi Tel. 333 4859717 e-mail: rdsmilano@gwci.org
Co-Resp Mauro Grioni Tel. 348 1312607 e-mail mauro.grioni@gmail.com

MONZA - BRIANZA: Resp. Sezione: ad interim CRS Giancarlo Bonacossa Tel. 335 1079354 e-mail: crsn@gwci.org

PAVIA: Resp. Sezione: Beppe Nicosia Tel. 371 1432020 e-mail: rdspavia@gwci.org

VARESE: Resp. Sezione: Massimo Sasso Tel. 333 5364108 e-mail: rdsnova@gwci.org

VENETO

PADOVA - ROVIGO: Resp. Sezione: ad interim CRS Stefano Ferraro Tel. 331 5894115 e-mail: crsne@gwci.org
 TREVISO - VENEZIA: Resp. Sezione: Alessio Minto Tel. 347 9089666 e-mail: mintoalessio60@gmail.com
 Co-Resp. Sezione: Andrea Defranza Tel. 348 9638709 e-mail: andreadefranza@gmail.com
 VERONA: Resp. Sezione: ad interim il CRS Stefano Ferraro Tel. 331 5894115 e-mail: crsne@gwci.org
 VICENZA: Resp. Sezione: Sezione: Domenico Ferron Tel. 348 2605866 e-mail: rdsvicenza@gwci.org
 Co-Resp. Sezione: Tiberio Turella Tel. 335 8033479 e-mail: turellatibe@gmail.com

TRENTINO - ALTO ADIGE

TRENTINO: Resp. Sezione: Luisa Maffioletti Tel. 347 9139471 e-mail: rdstrentino@gwci.org
 ALTO ADIGE - SUD TIROL: Resp. Sezione Alto Adige: Karl Heinz Kling Tel. 327 5976120 e-mail: rdsaltoadige@gwci.org

FRIULI V.G.

FRIULI V.G.: Resp. Sezione: ad interim CRS Stefano Ferraro Tel. 331 5894115 e-mail: crsne@gwci.org

EMILIA ROMAGNA

BOLOGNA - FERRARA: Resp. Sezione: Laura Ursoleo Tel. 349 6107437 e-mail: rdsbologna@gwci.org
 MODENA-REGGIO EMILIA: Resp. Sezione: Vincenzo Barra (Willy) Tel. 338 9393565 e-mail: rdsmore@gwci.org
 PIACENZA-LODI-CREMONA: Resp. Sezione: Anna Maria Bernardini Tel. 333.3847347 e-mail: rdsplocr@gwci.org

MARCHE

MARCHE: Resp. Sezione: Marco Marziani Tel. 338 3353713 e-mail: rdsancona@gwci.org
 Co-Resp. Sezione: Patrizio Ceccarelli Tel. 320 6845486

TOSCANA

AREZZO: Resp. Sezione: ad interim CNS Paolo Faletti Tel. 338 9303844 e-mail: sezioni@gwci.org
 FIRENZE: Resp. Sezione: Simone Donnini Tel. 339.2345080 e-mail: rdsfirenze@gwci.org
 GROSSETO: Resp. Sezione: ad interim CNS Paolo Faletti Tel. 338 9303844 e-mail: sezioni@gwci.org
 COSTA TOSCANA; LIVORNO - PISA - MASSA/CARRARA - LUCCA - PISTOIA - PRATO: Resp. Sezione: Franco Fachin Tel. 346 7459342 e-mail: francofachin@yahoo.it
 Co-Resp. Sezione: Arturo Marrese Tel. 340 5946706 e-mail: marresea@yahoo.it

UMBRIA

UMBRIA: Resp. Sezione: Lucio Eugeni Tel. 335 8167228 e-mail: rdsumbria@gwci.org
 Co-Resp. Sezione: Paolo Brunozzi Tel. 349 1291706 e-mail: paolobrunozzi@inwind.it

ABRUZZO MOLISE

ABRUZZO MOLISE: Resp. Sezione Mario Rosato Tel. 349 4643688 e-mail: mario.rosato@libero.it
 Co-Resp. Sezione Nazzareno Testa Tel. 348 5254195 - 0863 792907 e-mail: carrozzeriatesta@gmail.com

LAZIO

RIETI: Resp. Sezione: Francesco Forgini Tel. 373 7555650 e-mail: rdsrieti@gwci.org
 ROMA: Resp. Sezione: Gianfranco Santoro Tel. 335 6607630 e-mail: rdsroma@gwci.org
 Co-Resp. Sezione Angelo Rossi Tel. 331 3685048

SARDEGNA

SARDEGNA: Resp. Sezione: Agostino Silvestri Tel. 338 8035582
 Resp. Sezione: Mario Decandia Tel. 328 2789451 e-mail: rdssardegna@gwci.org

CAMPANIA

NAPOLI - SALERNO: Resp. Sezione: Mariano Russo Tel.: 335-5857785 e-mail: rdsnasa@gwci.org

PUGLIA

BARI: Resp. Sezione: Filippo De Crescenzo Tel. 347 1297575 e-mail: filippo_decrescenzo@libero.it
 BRINDISI: Resp. Sezione: ad interim CRS Ezio Losanno tel. 370 3081697 - 333 6032033 e-mail: crss@gwci.org
 TARANTO: Resp. Sezione: ad interim CRS Ezio Losanno Tel. 370 3081697 - 333 6032033 e-mail: crss@gwci.org
 LECCE: Resp. Sezione: Pasquale (Lino) Palazzo Tel. 335 6157441 e-mail: rdslecce@gwci.org

BASILICATA

BASILICATA: Sezione Vacante Resp. Sezion ad interim: CRSS Ezio Losanno Tel. 333 6032033 e-mail: crss@gwci.org

CALABRIA

CALABRIA NORD: Resp. Sezione: Agostino Chiappetta Tel. 328 8741332 e-mail: c.agos71@libero.it
 CALABRIA SUD: Resp. Sezione: Roberto Sgambetterra Tel. 338 8926162 e-mail: robysgamba@gmail.com

SICILIA

SICILIA ORIENTALE: Resp. Sezione: Filippo Ortolano Tel. 330 844018 e-mail: ortolanofilippo@alice.it
 SICILIA OCCIDENTALE: Resp. Sezione: ad interim Ezio Losanno Tel. 3703081697 - 3336032033 e-mail: crss@gwci.org

NEWS DAL CLUB

INTERVISTA CON...

Oggi intervistiamo Ivo Sponchiado socio storico n. 140 dal 1998.

Ivo è veramente un piacere intervistare un personaggio simbolo del GWCI come sei tu. Sei socio da quasi 25 anni, raccontaci come è cominciata... Quando hai conosciuto il GWCI, quando ne sei diventato socio, qualche aneddoto per i nostri lettori...

Caro Indio mi sono avvicinato al mondo Gold Wing nel 1997, anno dell'acquisto del mio primo 1500, moto alla quale avevo pensato spesso. Essendo abituato da sempre a lunghe percorrenze mi sono subito trovato a mio agio e nel 1998 mi sono iscritto al GWCI; mi si è aperto un mondo nuovo che mi ha permesso di conoscere parecchie persone e di fare amicizie importanti che coltivo tuttora. Il mio primo contatto con un raduno GWCI è stato nel 1998 a Cervia Milano Marittima dove ho conosciuto Bruno e Marzia con i quali ho legato subito, due belle persone, e da quel momento ho cominciato a frequentare i raduni GW soprattutto all'estero. Un avvenimento che devo ricordare risale all'anno 2000: la vincita a Salice Terme della GW messa in palio dal Club (incredibile!!!!).



Che tipo di Viaggiatore sei?

Come motociclista sarei tendenzialmente un solitario ma viaggio bene anche in compagnia. Con la mia prima moto XS 400 Yamaha ho fatto il mio primo Capo Nord nel 1981, luogo che rivisiterai nel 1999 con la GW.

Ci racconti a ruota libera la tua vita di motociclista?

Fra i momenti importanti (che sono stati parecchi in quasi 25 anni di appartenenza al Club) mi piace ricordare la mia prima Irlanda nel 2002 con Gianpino e Milly, dove ho instaurato amicizie importanti del calibro di Kevin e Marian, e come non ricordare nel 2003 il raduno a Galloway dove l'Italia ha raggiunto forse per la prima volta il 1° posto!!! Un altro bellissimo ricordo: nel 2009 mi sono sposato e mi piace pensare a quel giorno come ad un micro raduno con matrimonio annesso con amici da Irlanda, Olanda, Spagna ed ovviamente Italia. Tutte persone (amici) legati al mondo GW e ricordo Piermarco (al quale va un caro pensiero)

che accompagnò Assunta, in moto ovviamente, in Municipio. Gran giornata ricordi Indio? con Sergio Gianpi, Kevin, Graham e Tom e Sonia da Rotterdam.

(nдр: e come non ricordare quel bellissimo giorno!!! Con tanti amici sempre tutti presenti nel mio cuore!)

Fra i tanti viaggi ricordo con piacere i due in Ucraina 2005 e 2007 a scopo benefico decisamente emozionanti e che mi hanno permesso di scoprire situazioni e modi di vivere molto lontani dai nostri. Ho partecipato a parecchi Internazionali fin dai tempi nei quali eravamo veramente quattro gatti (come dice GP) che giravamo per l'Europa ed essendo come già detto fondamentalmente un solitario mi è capitato di essere l'unico rappresentante dell'Italia a Boden (Svezia) dove fra l'altro ero il winger proveniente da più lontano.

E a proposito di raduni una grande soddisfazione per me è quella di far parte dello staff che mi consente di vivere i nostri Internazionali dall'interno, cercando di accogliere i nostri colleghi europei nel migliore dei modi.

Mi vengono in mente altre mille cose, non basterebbe tutta la rivista per scriverle tutte, ma non voglio annoiarvi, spero che queste due righe siano gradite e spero incontrarvi tutti presto

Intervista raccolta da Indio #1354



NEWS DAL CLUB

Buongiorno a tutti e ben ritrovati, in una recente call conference il CD, insieme agli altri argomenti fonte di discussione/decisione, ha anche esaminato i risultati delle elezioni per il rinnovo delle cariche di RDS, riconfermandole nella quasi totalità al di fuori di quelle della Sezione di Arezzo e di Taranto le cui Sezioni, pertanto, sono al momento "vacanti" o gestite dal CRS di competenza.

Paolo Faletti #1800





35 TH FREE ENTRY
EDITION

BIKER FEST

16-19

SEPTEMBER 2021

LIGNANO SABBIAORO (UD) - BIKERFEST.IT

ITALIAN BIKE WEEK

general info info@bikerfest.it telephone +39 0432 948777 fax +39 0432 948606
stand stand@bikerfest.it hotel-camping booking@bikerfest.it instagram [bikerfestint](https://www.instagram.com/bikerfestint)
facebook [biker fest international](https://www.facebook.com/bikerfestinternational) hashtag [bikerfestlignano](https://www.facebook.com/bikerfestlignano)





Dal Vostro Coordinatore Sezioni

Un caro saluto a voi tutti, finalmente vi scrivo non più da prigioniero ma da “uomo libero” (o quasi).

Visto il progressivo miglioramento della situazione, stiamo assistendo ai primi tentativi di organizzare qualcosa che possa colmare questa nostra voglia di girare in moto, vedere gente e divertirsi con la giusta compagnia.

Vi scrivo all'indomani del grande evento di Bologna con la straordinaria partecipazione di Luca Carboni; complimenti a Marco Zerlotin e a tutta la Sezione Bologna, impareggiabili macchine da guerra per questo tipo di eventi.

A proposito di tutto quello che riguarda eventi, raduni e uscite combinate fra più sezioni, il CD vuole che detti eventi vengano documentati con alcune foto ed un piccolo articolo di accompagnamento da inviare a web@gwci.org, in modo che tutto resti documentato sulla pagina ufficiale del nostro sito web e per far vedere che il Club è vivo e, regolamenti e chiusure permettendo, cerca di riprendere la sua attività a pieno regime.

Come preannunciato nel mio precedente articolo, vi informo del fatto che, dopo le votazioni per il rinnovo delle cariche di RdS, il CD ha riconfermato tutte le cariche ad eccezione di quella di Arezzo e di Taranto.

Un saluto dal vostro CNS e, mi raccomando, sempre in sella con prudenza.

Paolo Faletti #1800



SPECIAL RIDE – VAL RENDENA (TN) – 2-3 & 4 Luglio 2021

Con il Patrocinio dei Comuni di Caderzone Terme e Strembo



Un saluto a tutti i soci. Dopo quasi due anni di forzata inattività finalmente torniamo ad organizzare un raduno a livello nazionale con l'intento e la speranza che si tratti solo del primo di una nuova lunga serie. Per l'occasione abbiamo scelto la località dove si sarebbe dovuto svolgere il nostro Internazionale, Strembo in val Rendena, e per farla tutta anche nelle stesse date: dal 2 al 4 luglio. Qui di seguito tutti i dettagli. **Ricordiamo che lo Special Ride è riservato ai soli Soci GWCI in regola con l'iscrizione 2021.** Il numero massimo di equipaggi ammessi è di 100. Vi aspettiamo...

Consiglio Direttivo GWCI 1982



PROGRAMMA

Punto di ritrovo: BICIGRILL Parco Crosetta – Caderzone Terme – Info: [[Clicca Qui](#)]



E' necessario iscriversi allo Special Ride. Scaricate, compilate ed inviate il modulo d'iscrizione, entro e non oltre il 27 giugno, a: Luisa MAFFIOLETTI-RdS Trentino - rdstrentino@gwci.org - tel.: 347 9139471

MODULO ISCRIZIONE

Le quote di partecipazione comprendono:

- € 15,00 Iscrizione
- sabato 3 luglio – Pranzo offerto dal GWCI - cena in rifugio Pra Rodont a € 30,00 (prima avremo aperitivi in terrazza panoramica offerto in collaborazione con le Proloco di Caderzone Terme e Strembo).
- Domenica 4 luglio – Pranzo alla Contea di Bolbeno - € 20,00

Venerdì 2:

- Ore: 11.00 - Apertura iscrizioni
- Pomeriggio libero
- Ore 18:00 - Chiusura iscrizioni
- Serata e cena (al momento libera se in tanti faremo un menu) fra Amici a ridere e scherzare e forse cantare al BICIGRILL (Info: [[Clicca Qui](#)]), tutto all'aperto ed in massima serenità.

Sabato 3:

- Ore 08:00 - Apertura iscrizioni
- Ore 10:30 - Partenza Tour per Dolomiti, Valli, Meleti e Laghi (moto con pieno). Sosta pranzo, **offerto dal GWCI**, in Val di Non, presso il ristorante "La Tana Dell'ermellino" di Cavedago (TN).



- Ore 17:00 - Rientro, saranno scelte una decina di moto tramite una coccarda affissa che, verso le 18.00 andranno in piazza Carera a Pinzolo dove, come delle modelle, le 3 migliori verranno premiate dalla Proloco di Pinzolo.
- Ore 18:00 - Chiusura iscrizioni
- Ore 19:00 - Si parte dal BICIGRILL per salire in quota al rifugio [[Pra Rodont](#)] (circa 8Km), la strada è ampia e ben percorribile. Aperitivo in terrazza panoramica, offerto in collaborazione con le Proloco di Caderzone Terme e Strembo, e poi cena tipica Trentina.



- Ore 22:00 - Partiamo dal rifugio per giro luci per i vari paesi della Val Rendena.

Domenica 4:

- Ore 08:00 - Apertura iscrizioni
- Ore 09:00 - Degustazione di prodotti tipici offerti in collaborazione con le Proloco di Caderzone Terme e Strembo.
- Ore 10:00 - Chiusura iscrizioni
- Ore 10:30 - Partenza tour per la Val di Daone vista molto particolare e spettacolare fatta da splendide cascate, imponenti dighe e vista ghiacciaio.

- Ore 13:00 - Pranzo alla [[Contea di Bolbeno](#)] dove dopo un buon pranzo in compagnia ci saluteremo con l'augurio di rincontrarci presto...



Di seguito alcuni Hotels disponibili, da contattare e prenotare individualmente (citando il nostro Special Ride) - I prezzi orientativi sono da € 40,00 a 55,00.



Caderzone:

- Hotel Regina Elena - 0465 804722
- B&B Villa Ilaria - 0465 504566
- B&B Villa Golf - 335 7103611
- B&B Piazzini - 0465 804258
- B&B Maso Santa Maria - 348 7205851 (solo doppia €80,00 a camera)
- Hotel Rio - 0465 804288 - www.hotel-rio.it
- Hotel Edelweiss Alpine Nature - 0465 501223 - <https://www.edelweiss-pinzolo.com>

Strembo:

- B&B Rendena Chalet - 347 4001535

Bocenago:

- Garni Costa Verde - 0465 804948

VENDORS

Saranno presenti come venditori:

- **Lady Ricami** con Alessia e Valerio - 035 710224



- **Kappa Systems** con Eric Camplani - <https://alidoro.store>

INFO & CONTATTI

- Sergio MULAZZI - treffen@gwci.org - tel. 329 4174656
- Luisa MAFFIOLETTI - rdstrentino@gwci.org - tel.: 347 9139471

Aggiornato al: 07 giu 2021



Rubrica Legale

RESPONSABILITA' ESCLUSIVA DEL PEDONE

Vi propongo un'interessante sentenza della Corte di Cassazione (la n. 29883 del 2020) in merito alla condotta di un pedone che, attraversando la strada in modo imprevedibile, ha provocato gravi lesioni a un motociclista. Nello specifico, la Cassazione, dà torto al pedone in quanto, a causa della propria condotta, "imprudente e imprevedibile", ha attraversato la strada senza avere utilizzato le apposite strisce pedonali. Nella fattispecie il pedone era sbucato da due autobus in sosta, lungo il percorso stradale, rendendo impossibile per il motociclista evitare l'impatto.



Preme ricordare che, in linea di massima, il pedone è maggiormente tutelato rispetto ai veicoli a due o quattro ruote in quanto "utente debole". Quando però la condotta tenuta risulti essere così imprudente da rappresentare un ostacolo alla circolazione e impossibile da prevedere al fine di scongiurare l'impatto, egli è ritenuto responsabile "in via

esclusiva" del sinistro stradale.

Nel caso di specie il Giudice ha effettuato una corretta applicazione del proprio potere valutativo poiché ha considerato rilevante la condotta imprudente del pedone. Accertata la moderata velocità con cui procedeva il motociclista, ha concluso che la caduta è riconducibile esclusivamente alla condotta "imprudente e imprevedibile" del pedone stesso.

L'organo giudicante ha tenuto conto delle regole generali di circolazione, che richiedono, sempre e comunque, un certo grado di prudenza, cautela e attenzione, così come previsto dall'art. 140 del codice della strada. Tale norma stabilisce l'obbligo generale, per ogni utente della strada, di comportarsi in modo da non costituire un pericolo o anche solo un intralcio al fine di salvaguardare la sicurezza stradale.

Oltre a ciò, la Cassazione ricorda che, per evitare l'investimento del pedone valgano, a carico di chi sopraggiunge, le seguenti regole:

- ispezione della carreggiata in cui si procede o che si sta per impegnare;
- mantenimento del controllo del veicolo in base alle caratteristiche della strada;
- previsione di ogni situazione che possa costituire un pericolo, o anche un semplice intralcio, per tutti gli altri utenti.

Alla luce di tali osservazioni il conducente verrà scagionato da ogni tipo di responsabilità a lui ascrivibile solo in presenza di un comportamento colposo del pedone tale da configurare una causa eccezionale "atipica e imprevedibile", in grado di cagionare da sola l'evento.

Nel caso riportato risulta palese che il motociclista si sia ritrovato nell'oggettiva impossibilità di avvistare il pedone. Quest'ultimo, in modo del tutto inatteso e imprevedibile, ha attraversato la carreggiata stradale fuori dalle strisce e tra due autobus in sosta. Tale dinamica ha chiaramente impedito al motociclista di adottare le opportune cautele al fine di evitare l'evento dannoso.

Avv. Silvia Arnaudo #1934

Dott.ssa Cristina Cerchio #1935





Dal Vostro Coordinatore Raduni

Il cielo è blu sopra le nuvole!

Mi piace salutarvi così con un augurio di speranza... Sì, perché questo 2021 deve portarci la speranza di vincere questa guerra che ci ha fatto scoprire quanto siamo vulnerabili e quanto sia importante la nostra libertà.

Ci hanno obbligato a restare chiusi in casa, a distanza, senza quegli abbracci che noi fratelli bikers siamo così abituati a donare e ricevere; ma forse tutto questo volge al termine e iniziamo a vedere quegli sprazzi di azzurro che ci spingono a risvegliare le nostre amate Gold Wing, troppo a lungo sopite.

Forse non è ancora il momento di poter organizzare i nostri incontri come siamo abituati, ancora troppe restrizioni, ma la cosa che mi fa ben sperare è che sotto la cenere di questo virus la passione dei nostri soci e di tutti gli RDS è ardente e vediamo già i primi incendi lungo tutta la penisola; gli incontri di sezione e tra le sezioni si moltiplicano e la vita motociclistica pian piano riprende.

Sarà ancora una stagione radunistica menomata ma le prospettive, nel rispetto delle normative e nella speranza che il virus demorda, sono ottimistiche.

Mi auguro di potervi incontrare personalmente quanto prima per poter pianificare ancora fantastici incontri.

Un lampeggio a tutti voi fratelli wingers.

Gimmy Scatassa #008





Tips & Trick

Domandina simpatica alla quale andremo a rispondere:

D: Visto il fermo forzato delle nostre moto, come valutare la salute dei pneumatici e quando sostituirli indipendentemente dal consumo del battistrada?

R: Vediamo di rispondere anche a questa nuova domanda.

Se la memoria non mi tradisce avevamo già affrontato la questione pneumatici, comunque ritorniamoci sopra che male non fa.

Ciò che vi tiene attaccato alla strada è lo pneumatico.

Di conseguenza risparmiare su questi, insieme ai freni, a me sembra una vera e propria follia.

Non dico di sostituirli ogni 5.000 km, ma neanche di aspettare di arrivare alle tele; è vero che voi avete pagato la gomma intera, ma poi nessuno paga voi.

Comunque per ritornare alla domanda: dipende da una serie di fattori.

- quanto tempo hanno le gomme?

Una volta si prendevano le gomme e si mettevano in cantina a farle "stagionare", ecco... ora non più, anzi! Sulla spalla di queste è riportata una data che indica la settimana e l'anno di produzione. Una gomma che rientra nei 3 anni da tale data può essere utilizzata in tutta sicurezza sempre che, se questa è montata sul cerchione, venga mantenuta con la pressione ottimale.

- la pressione viene controllata, o quando è stata controllata l'ultima volta?

Buona cosa sarebbe controllare regolarmente la pressione anche se non si usa la moto, perché le piccole fuoriuscite d'aria ci sono sempre.

- quanto tempo si pensa di lasciare inutilizzata la moto?

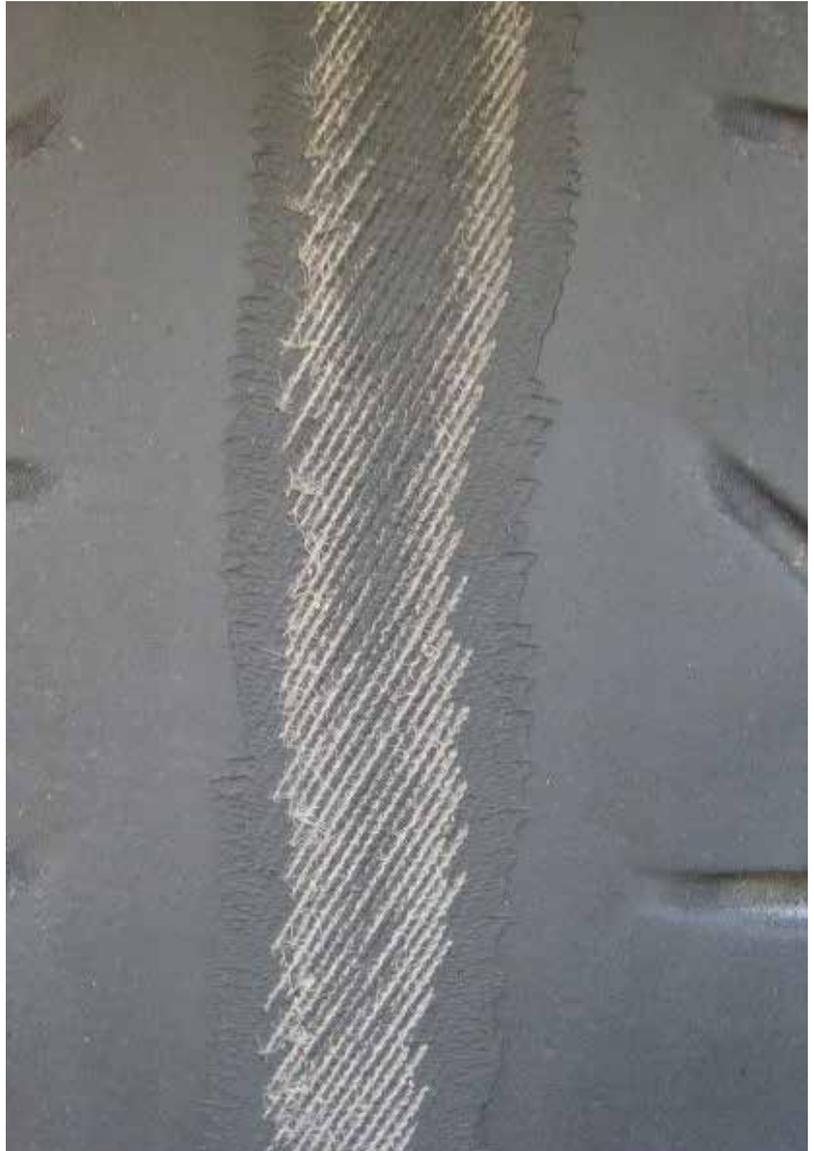
Se una persona sa che per X mesi non utilizza la moto, la cosa migliore da fare sarebbe gonfiare le gomme oltre la pressione indicata. Esempio: portarle a 4 atmosfere, quindi sollevare la ruota anteriore aiutandosi con un cric o un pistone in modo che entrambe le ruote non tocchino terra; questo evita la deformazione dello pneumatico e nel caso che il pavimento sia umido in automatico vengono entrambe isolate

- ultimo ma non meno importante siamo noi.

Quando si riprende la moto bisogna controllare: che sia sul battistrada che sulla spalla della gomma non siano presenti crepe;

il colore della gomma - molte gomme quando deteriorano cambiano di colore, iniziano a tendere al marroncino;

quando si esce per la prima volta dopo tanto tempo di fermo bisogna utilizzare una guida molto tranquilla per vedere se le gomme non abbiano subito deterioramenti interni o deformazioni e per vedere se il feeling con la gomma è rimasto inalterato o dia l'impressione di guidare sul sapone.





Ricapitolando, se la moto viene tenuta ferma per diversi mesi e vengono eseguite tutte le operazioni di cui sopra quando si riprenderà ad utilizzarla nel 99% dei casi lo si potrà fare in tutta sicurezza.

P.S. ricordatevi sempre che tra voi e la strada c'è la gomma e nient'altro.

Saluti

Maurizio Oldani #32





Dal Vostro Medico in Sella

Cari Wingers vicini e lontani, vi invito ad allontanarvi per un momento dalle crude note dei contagi e dal discusso elenco dei vaccini e persino dalla difficile opera del governo Draghi. A duecento anni dalla scomparsa, credo valga la pena ricordare un personaggio eccentrico (per quel periodo storico) tra i più letti, scritti, valutati, criticati. Dicono che, dopo Gesù, sia la personalità più descritta e commentata della storia. E con molta ragione. Quella di Napoleone è stata davvero un'epopea straordinaria, uno dei destini più stupefacenti. Un'ascesa rapida come quella di Alessandro o di Cesare ma con meriti certamente maggiori, poiché Alessandro era figlio di re e Cesare apparteneva ad una famiglia patrizia.

Voglio interessarvi con due argomenti: Napoleone e l'Europa e Milano ed alcune note poco conosciute sulla sua salute.

Il cinque maggio di duecento anni fa, Napoleone Bonaparte, il corso di Ajaccio che di fatto fondò la "grandeur" della Francia, generale, console e poi Imperatore, "dalle Alpi alle Piramidi", che ebbe il coraggio di credere nella sua volontà di conquistare il mondo, salì sull'Olimpo dei condottieri, cadde dalle stelle nella polvere e morì solo ed esiliato nella sperduta isola di Sant'Elena nell'Atlantico. "Fu vera gloria?" e non se lo chiese solo Manzoni ma ancora oggi un grande numero di storici, filosofi, studiosi e dotti di varie discipline. Manzoni scrisse il "Cinque maggio" in soli tre giorni, la Francia ai giorni nostri arriva a dubitare del personaggio in onore del P.U.C. (Pensiero Unico Corretto), in Italia è il momento giusto per esprimere un pensiero riconoscente a questo gigante.

L'Europa, la Francia ed anche l'Italia devono molto a quest'uomo. Milano gli deve molto. Il 15 maggio 1796 il giovane generale, "profilo magro e scavato, sguardo freddo

negli occhi grigio-azzurro, capelli lunghi sulle spalle e volto sulfureo", fa il suo ingresso in città. Nove anni dopo, il 26 maggio 1805, fra le bellissime navate del Duomo gremito di folla, ricevendo la corona di ferro, pronunciò la celebre frase che risuonò per lungo tempo: "Dio me l'ha data, guai a chi la tocca".

Il trionfale Arco della Pace in stile neoclassico di Luigi Cagnola del 1807, posto in capo alla strada del Sempione, simbolica unione con il territorio francese, l'Anfiteatro (oggi l'Arena), il Foro Bonaparte, il cuore della moderna Milano secondo il suo creatore Ampollini, la rivisitazione in chiave

neoclassica del Castello con la già nascente visione romantica della città che si andava affermando ed un colonnato che avrebbe dovuto collegare il centro di grandi edifici, di botteghe e negozi ai Navigli, tutto sembrava andare nella direzione di una Milano al centro della nuova Europa napoleonica. La Milano illuminista, attraversata dalle idee rivoluzionarie che segneranno l'inizio della fine dell'"ancien régime" in tutta Europa, vedrà comunque germogliare le prime idee unitarie, dapprima in seno ad una élite di intellettuali e poi in tutto il popolo della penisola. Il regno d'Italia non era lontano e con esso l'idea stessa della nostra nazione.

Brera fu l'istituzione che trasse i maggiori benefici dal governo del grande generale corso che la voleva trasformare nel Louvre d'Italia, un museo aperto a tutte le persone

di qualsiasi estrazione sociale ed anche la Pinacoteca deve l'appellativo di "museo nazionale" proprio a lui. Mi fa piacere sottolineare come la Biblioteca Braidense, dove si conserva l'autografo del Cinque maggio, ha aperto in questa data la





mostra: “La Milano di Napoleone: un laboratorio di idee rivoluzionarie. 1796 – 1821”. Documenti e autografi di quella stagione, libri dei vari “grandi” dell’epoca che i milanesi ricordano come Vincenzo Cuoco, Melchiorre Gioia, Mario Pagano, Vincenzo Monti, Cesare Beccaria ed altri. Insomma un vasto parterre di personalità che diedero vita allora ad un’intensa attività culturale, straordinaria per quel periodo, centrata sulle idee illuministe e sull’uguaglianza dei diritti. I ritratti di Napoleone imperatore, di Ugo Foscolo e quello di Alessandro Manzoni sono un’adeguata cornice.

Coloro che sono rimasti affascinati o irritati dal personaggio non smetteranno di porsi le solite domande. Bonaparte ha ucciso o salvato la rivoluzione? Il Primo Impero fu un periodo di prosperità o di miseria per la Francia? Le guerre napoleoniche giovarono o affossarono le fortune delle idee del 1789? Napoleone aprì davvero lo sguardo sull’idea di un’Europa come un’unica nazione o ebbe solo un’ambizione conquistatrice? Possiamo davvero riguardare quel periodo storico come l’anticamera dell’Europa moderna oppure è solo un’illusione? Tutte queste domande continueranno ad essere poste e varie e diverse saranno le risposte.

Certamente un uomo complesso, certamente una figura difficile e controversa ma Milano non sarebbe quella che

è e persino l’Europa non sarebbe tale senza di lui. Nella biblioteca storica di famiglia vi sono alcune centinaia di libri su questa straordinaria figura della quale mio padre era un grande estimatore e che, inevitabilmente, mi è molto vicina. “Fu vera gloria?” Io non ho dubbi. Io sto dalla parte di Napoleone.

Il secondo argomento. Molti interessanti interrogativi sono stati posti nel tempo sulla salute dell’Imperatore. Solo alcune annotazioni. Pensate che anche le emorroidi hanno fatto la storia. Per l’esito di una battaglia siamo abituati a considerare la perfetta lucidità dello stratega, la sua logica stringente circa le armi, la sua lungimiranza nel considerare i movimenti degli armati, nell’interpretare le decisioni degli avversari. Ma non è sempre così. Quello che viene chiamato “l’enigma di Waterloo” ha costituito per molti anni un vero rebus per gli storici. Perché la notte del 17 giugno 1815 i generali francesi attesero invano gli ordini dell’Imperatore per dare il colpo finale nella battaglia che era già potenzialmente vinta al 90%? Perché lasciare così tanto spazio e tempo alle armate tedesco-olandese-britanniche del Duca di Wellington e a quelle prussiane del feldmaresciallo von Blücher?

L’Imperatore era preda di un dolorosissimo attacco di emorroidi: i suoi fidi gli stavano applicando impacchi di acetato di piombo sulla parte turgida e infiammata. In quel momento i pensieri del condottiero erano tutti concentrati sul suo augusto e fiammeggiante sedere. Nel frattempo, approfittando del fatto che i francesi non si decidevano ad attaccare, i prussiani di Blücher (sconfitti il giorno prima) riuscivano a riorganizzarsi ed a riunirsi alle truppe inglesi ancora fresche di Worlox. Quando le truppe francesi si rifecero vive, incontrarono una resistenza inaspettata e dovettero soccombere dinanzi al violento contrattacco degli inglesi, mentre Napoleone a cavallo rientrato precipitosamente sul teatro della battaglia non riusciva a contenere la disfatta. Incredibile, vero?

Ma anche la storia sanitaria di questo gigante riserva molte sorprese inaspettate. Napoleone è stato molto abitudinario. Ha sempre sofferto “di stomaco” e nel tempo questi disturbi l’hanno molto avvilito. Mangiava sempre più in fretta e questo suo modello d’alimentazione, secondo i medici di allora che lo circondavano, erano responsabili di alcune “tristi condizioni”. Mandar giù in fretta dei grossi bocconi non era per lui solo una questione di tempo, ma quasi una trasposizione a tavola del dinamismo che caratterizzava tutte le sue attività.

Prima dei 39 anni le notizie sulla salute di Napoleone sono piuttosto scarse. All’età di 20 anni pare abbia sofferto ad Ajaccio di febbri insidiose per una malaria terzana mentre qualche anno dopo sarebbe stato tormentato da una scabbia ostinata che è stata guarita in seguito dal medico Corvisart. Il 5 settembre 1812 prima di fronteggiare a Borodino le truppe russe del generale Kutusoff, Napoleone impiega due giorni a esaminare il campo di battaglia e a completare i suoi piani di battaglia. In realtà soffre terribilmente di dolori al basso ventre, probabilmente di origine prostatica o vescicale, e solo in seguito l’Imperatore sarà rimesso in grado di riprendersi e di dare battaglia. Napoleone era solito sottoporsi a semicupi caldi proprio a causa di questi episodi acuti di grande dolore attribuiti alle vie urinarie, come durante la battaglia della Moscovia.



La storia l'hanno fatta anche una probabile stenosi uretrale (forse calcoli) e l'attacco doloroso da ulcera gastrica che affliggevano il grande condottiero. Così, dopo la tragica ritirata dalla Russia (partirono in 600.000 e ritornarono in 40.000) c'è la campagna di Sassonia. Anche se vince la prima fase della battaglia di Dresda, Napoleone è costretto a ritirarsi dalle prime linee in preda ad una crisi dolorosa addominale dovuta probabilmente alla sua ulcera. Il generale Vandemine, al quale vengono affidate le sorti della battaglia, viene accerchiato e sconfitto. Sono le stesse crisi di dolore gastrico che colpiscono l'Imperatore durante la battaglia di Lipsia combattuta tra il 16 e il 18 ottobre 1813. Ma i guai non sono finiti. Quando il 29 febbraio 1815 sbarca a St. Raphael presso Cannes, durante la marcia verso Parigi, Napoleone è colto da dolori emorroidari così violenti che non può cavalcare e è costretto a seguire le truppe in carrozza.

Il 14 ottobre 1815 dal ponte della nave Northumberland, l'Imperatore vede spuntare dalle onde l'isolotto selvaggio di Sant'Elena, nell'Atlantico meridionale a 2.000 Km dalle coste dell'Africa Occidentale. Vi è condannato all'esilio. I guai per la sua salute cominciano l'anno dopo: nell'isola non più grande di 12 Km quadrati, scoppia un'epidemia di dissenteria amebica (così verrà definita) che colpirà quasi tutti i forzati e i componenti del seguito dell'Imperatore. È molto probabile che anche lui venga colpito con coliche

frequenti accompagnate da accessi febbrili. Ma è solo l'inizio della fine.

La camera da letto, arricchita da un bel caminetto e da un tavolo in argento, è tappezzata in mussola con un baldacchino con larghi pizzi. Napoleone trascorre qualche mese di relativo benessere, durante il quale si dedica attivamente al giardinaggio, facendo costruire aiuole e fontane. Passeggia frequentemente a cavallo. Nell'ottobre 1820 compaiono fortissimi dolori allo stomaco accompagnati da vomito. E questa situazione continua per alcuni mesi. Il 15 marzo compare un vomito "nerastro, come fondi di caffè". Tre giorni dopo un leggero collasso, accompagnato da brividi e sudori freddi. Da quella data cominciano gli ultimi giorni di vita di Napoleone. Il 3 e il 25 aprile compare ematemesi (vomito con sangue). I medici non si trovano d'accordo sulla diagnosi. Antonmarchi parla di epatite. Arnott insiste con la malattia gastrica. Per favorire il vomito vengono somministrati addirittura emetici (sic) e per contrastare la febbre del chinino, in voga a quell'epoca. Né si rinuncia al rabarbaro e all'olio di ricino.

Il 1° maggio 1821 compare il delirio. L'Imperatore alterna periodi di quasi lucidità a periodi di perdita della coscienza. Beve avidamente i cucchiaini di infuso di fiori d'arancio. I medici non capiscono che la sete è la conseguenza del vomito. Il 3 maggio Antonmarchi e Arnott decidono di somministrare al paziente del calomelano, un purgativo molto

energico. Due giorni dopo il grande Imperatore muore circondato da sedici persone del seguito.

Antonmarchi, che esegue l'autopsia alla presenza di altri medici, è un ottimo anatomo-patologo. Le ipotesi fondamentali circa la morte di Napoleone sono tre: la prima riguarda lo stomaco, la seconda il fegato e la terza, sempre molto discussa dagli storici, riguarda un avvelenamento. Per la prima vi è una certa familiarità nella famiglia Bonaparte e inoltre il grande generale si è sempre lamentato di dolori epigastrici. Alcuni ritengono che la mano destra infilata nel panciotto sia l'atteggiamento tipico di chi "si tiene" la parte che duole. Inoltre anche se all'autopsia non si parla apertamente di ulcera, verrà riconosciuta solo otto anni dopo poiché all'epoca non si conosceva ancora bene questa patologia. Oggi si prende in considerazione anche una possibile degenerazione cancerosa dell'ulcera. Anche per una patologia epatica vi sono alcune ipotesi. Sant'Elena era un'isola malsana dal clima equatoriale. Un'ipotetica epatite "tropicale" (sic), poi cronicizzata, spiegherebbe i dolori in area epatica irradiati alla spalla destra e gli episodi di diarrea alternati alla stipsi.

Resta infine l'ipotesi di un avvelenamento intenzionale o accidentale. Oggi la tesi dell'intossicazione da arsenico

è stata praticamente negata da un'indagine molto accurata condotta su una ciocca di capelli del paziente dallo Slowpoke Nuclear Reactor dell'Università di Toronto. Un'altra ipotesi è quella dell'intossicazione da cianuro di mercurio. Ricordiamo che il calomelano è cloruro di mercurio che l'Imperatore assunse con dell'orzata. Ora se quest'ultima fosse stata costruita con mandorle amare il calomelano si sarebbe trasformato in ferrocianuro di mercurio. Ma con questa tesi mal collimano i disturbi gastrici di vecchia data. I misteri non sono mai stati chiariti.

Cari Wingers vicini e lontani, Napoleone muore al tramonto del 5 maggio 1821, a tremila chilometri dalla sua amata patria. Fu vera ulcera? Preferisco la domanda di Manzoni e rimango dalla parte di Napoleone. *À bon fin toujours, mes amis.*

Prof. Ivano Pellerin #1430
Il medico in sella





Moti di Dire

Wingers carissimi, si cominciano ad organizzare gite spontanee, ritrovi in località più o meno note per cercare di uscire dal tunnel e la cosa ci riempie di gioia e di speranza; nel frattempo facciamo un tuffo nel passato con notizie, fatti e cronache certamente importanti nella storia.

Questo numero vuole essere un poco insolito e quasi esclusivamente fotografico, ma non deve essere interpretato come nostalgico. Attingendo dall'archivio personale di famiglia e riallacciandoci all'articolo sul collezionismo del numero scorso, abbiamo trovato la raccolta, metodica e scrupolosa del periodico "Domenica del Corriere", supplemento illustrato del noto quotidiano milanese nato nel 1899 con la sua ultima uscita nel 1989, che vide tra gli altri direttori e collaborazioni importanti quali Indro Montanelli e Dino Buzzati. Questo periodico riportava i commenti sui principali avvenimenti della settimana si componeva inizialmente di una dozzina di pagine e la sua caratteristica era quella di avere la prima e l'ultima di copertina con illustrazione a colori completamente disegnata.

Lasciamo al vostro giudizio alcuni avvenimenti e spaccati di costume e società presi a caso dal 1946 che hanno lasciato un segno indelebile nel futuro e che sicuramente sono stati indimenticabili, lasciando solamente una piccola didascalia personale per ciascuna foto; buona visione.

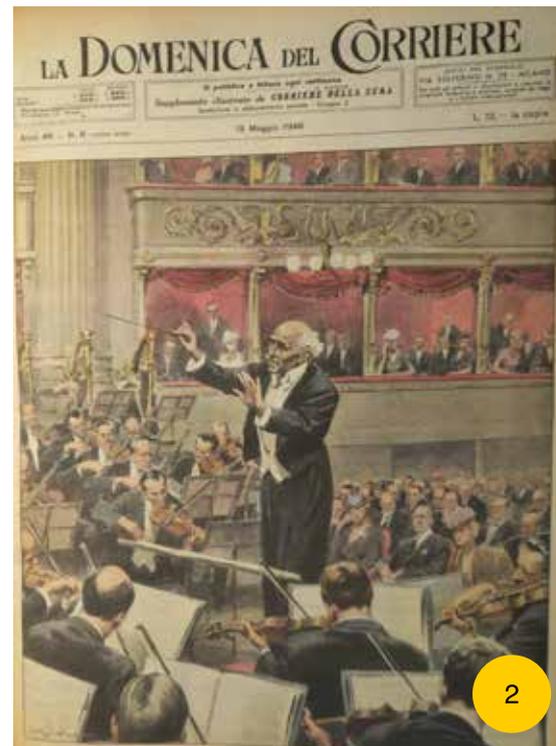
In ordine cronologico ecco la prima immagine: ai giorni nostri mai avremmo ritenuto credibile che gli studenti protestassero per tornare a scuola abbandonando la didattica a distanza, ma in passato nel lontano 1946 gli studenti della lontana America manifestavano per avere maestre più belle: non male come protesta! (FOTO 1)



1

Troviamo in rapida successione l'indimenticabile Maestro Arturo Toscanini al teatro alla Scala di Milano (FOTO 2)

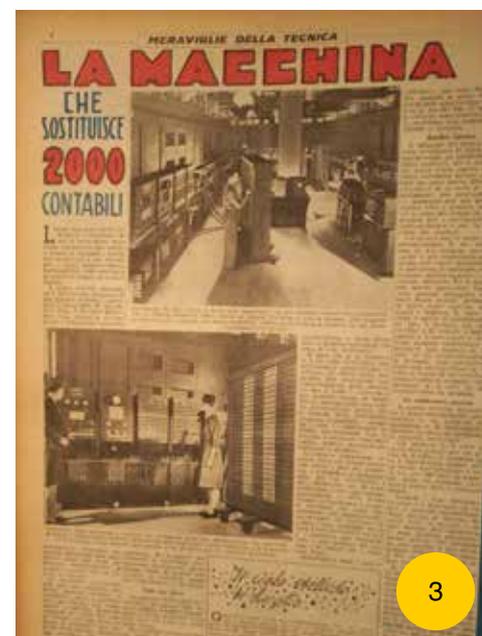
Sempre nello stesso anno, con l'entusiasmo del dopoguerra, si affacciano le prime invenzioni come il primo calcolatore che certamente nessuno avrebbe potuto immaginare avrebbe avuto una così prepotente evoluzione e fatto così tanta strada. Ma ve lo immaginate questo macchinario "preistorico"



2

posizionato nei nostri attuali uffici e abitazioni? (FOTO 3)

Ecco i primi accenni di curiosità verso la moda, nel caso specifico dei costumi da bagno; certo che se queste modelle avessero potuto immaginare il futuro avvento dei top-less o addirittura



3

degli attuali costumi femminili diciamo... Minimalisti.
(FOTO 4)

E la storia si ripete, con le tragedie dei migranti che tentano disperatamente di raggiungere altre nazioni, o come nel caso degli italiani cacciati da Pola dopo la cessione dell'Istria alla ex Jugoslavia e costretti all'esilio oppure a cambiare nazionalità.
(FOTO 5 e 6)



5



4



6

Grande impulso ha avuto la scienza come nella pagina che pubblichiamo datata 30/03/1947 ed anche in campo industriale come mostra l'articolo su Henry Ford nel campo dell'auto.

(FOTO 7 e 8)

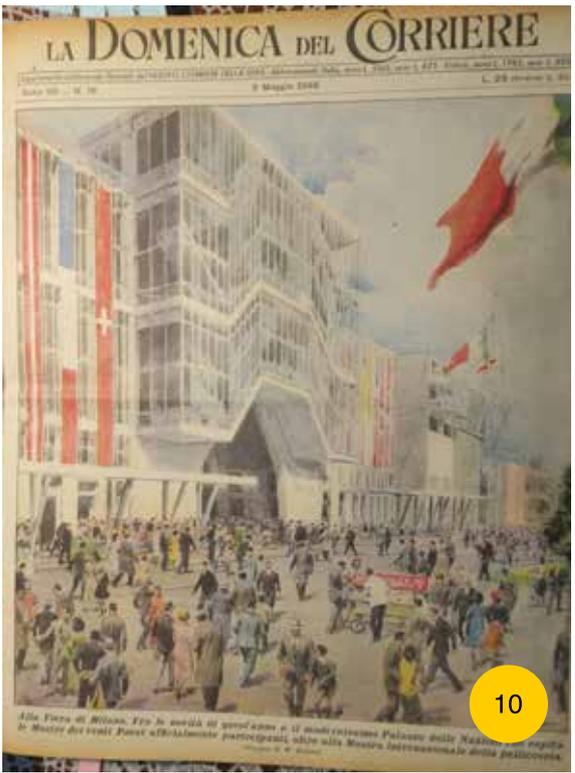


Altro avvenimento storico e degnamente rappresentato, sono state le nozze della futura Regina Elisabetta al braccio del fedele Principe Filippo recentemente scomparso, dopo ben 73 anni di matrimonio: un vero traguardo!

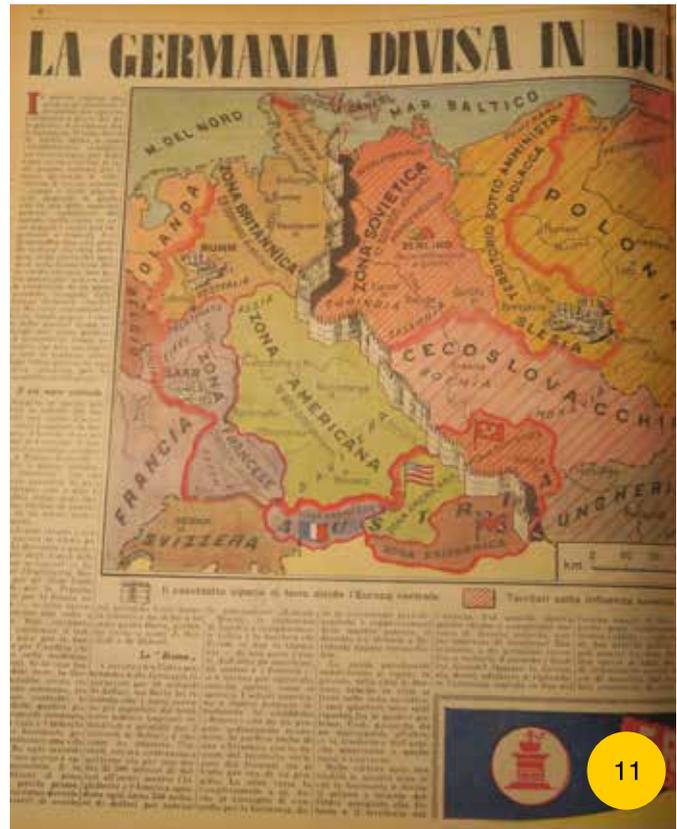
(FOTO 9)

I veterani, all'epoca ancora bimbi come noi, ricorderanno la fiera campionaria di Milano che all'epoca raccoglieva solamente una ventina di paesi al contrario dei giorni nostri dove l'EXPO del 2015 sempre nei pressi del capoluogo lombardo (polo fieristico Rho-Fiera), esposizione e vetrina mondiale è rimasto, comunque lo si voglia valutare, un grandioso ed irripetibile evento.

(FOTO 10)



Guardando la cartina pubblicata e datata 29/02/1948 e una cartografia europea odierna ci rendiamo conto di quanto è cambiata l'Europa ed il mondo intero, quasi senza rendercene conto. (FOTO 11)



Ci ha fatto sorridere vedere che già alla fine del 1948 venivano pubblicate tabelle sull'educazione alimentare, che non ci sembrano molto dissimili dalle attuali che esaltano giustamente la dieta mediterranea. (FOTO 12)

LA "LISTA" DELLA SALUTE

	Lunedì	Martedì	Mercoledì	Giovedì	Venerdì	Sabato	Domenica
COLAZIONE	Latte, pane e biscotti oppure tè o caffè, pane e biscotti e un po' di burro oppure cioccolata	Latte, pane e biscotti oppure tè o caffè, pane e biscotti e un po' di burro oppure cioccolata	Latte, pane e biscotti oppure tè o caffè, pane e biscotti e un po' di burro oppure cioccolata	Latte, pane e biscotti oppure tè o caffè, pane e biscotti e un po' di burro oppure cioccolata	Latte, pane e biscotti oppure tè o caffè, pane e biscotti e un po' di burro oppure cioccolata	Latte, pane e biscotti oppure tè o caffè, pane e biscotti e un po' di burro oppure cioccolata	Latte, pane e biscotti oppure tè o caffè, pane e biscotti e un po' di burro oppure cioccolata
PRANZO	Ricetta al pomodoro Zuppa di verdura Macedonia con carote Polpettone Frittata fresca	Pasta al sugo Macedonia di riso Fave con carofani Molle bollite Molle e frittata fresca	Macedonia di riso e patate Cavolfiori di patate Agnelli con carote Pollo arrostito Frittata fresca	Ricetta alle carofane Pasta al sugo Polpettone con verdura Molle di manzo Macedonia e Frittata fresca	Pasta fresca Agnelli arrostiti Fave con carote e carofani Pollo arrostito Frittata fresca	Pasta in brodo Macedonia al fave Fave con carofani Frittata di verdura Frittata fresca	Spaghetti al sugo Cavolfiori di riso Pollo arrostito Pollo arrostito Frittata fresca
CENA	Ricetta in brodo Cavolfiori con carote Frittata con verdura Frittata con carofani Frittata dolce	Macedonia di riso Macedonia di carote Molle al burro con patate di verdura Yogurt Macedonia dolce	Macedonia di verdura Pasta al sugo Frittata con verdura Frittata dolce di pane Frittata dolce Frittata dolce	Zuppa di verdura Cavolfiori con carote Frittata dolce di pane Frittata dolce di frittata Cena con biscotti	Cena dolce Cena dolce Cena dolce Cena dolce	Ricetta con fave in brodo Spaghetti in brodo Molle al pomodoro Frittata dolce dolce Molle	Polpettone in brodo Ricetta Pollo arrostito Pollo arrostito con carote in brodo Cena

Ancora più impressionante questo articolo che ipotizzava in un futuro i viaggi verso la Luna che vide i primi uomini il 21/07/1969, vent'anni dopo, mentre oggi raggiungere Marte, anche se per il momento senza presenze umane, sembra relativamente semplice.
(FOTO 13)

Tragedia fu lo schianto dell'aereo contro la Basilica a Superga nei pressi di Torino dove perse la vita tutta la squadra di calcio del Torino il 4 Maggio del 1949 e l'equipaggio.
(FOTO 15)



Anche negli anni '50 venivano evidenziate problematiche e dubbi sulla scelta post scolastica di una futura occupazione, anche se nelle indicazioni riportate nella tabella pubblicata il 24/04/1949 erano ben altri i lavori papabili e naturalmente alcune "specializzazioni" e "lavori" neppure esistevano, mentre oggi alcuni sono praticamente scomparsi.
(FOTO 14)



Con il numero del 22 Maggio 1949 si iniziava a parlare della costruzione del tunnel sotto la manica che avrebbe unito il traffico veicolare e ferroviario tra Francia e Regno Unito, opera faraonica della lunghezza di 50 km. che iniziò nel 1988, ma fu aperto ufficialmente il 6 Maggio 1994. Abbiamo personalmente provato l'ebbrezza del tunnel per raggiungere l'Inghilterra e partecipare al Treffen irlandese nel 2009 che ha visto il GWCI conquistare il primo posto. (FOTO 16)

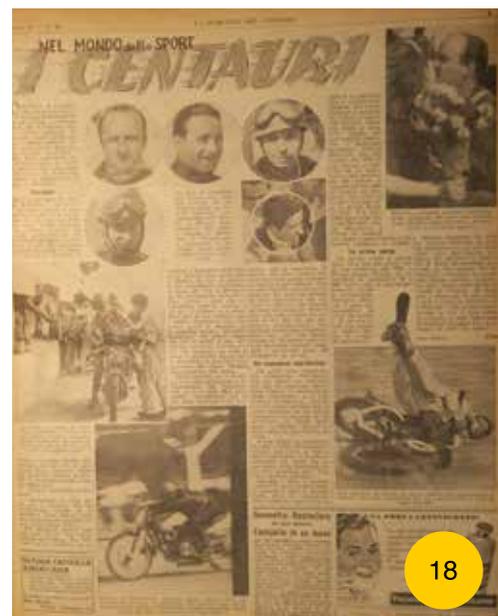
Come ultima perla preziosa una dedica ai campioni delle due ruote, pionieri dei moderni campioni del Moto GP; forse per molti di voi questi nomi non diranno nulla, ma hanno fatto la storia prima ancora del grande Ago. (FOTO 18)

Speriamo di non avervi troppo annoiato, ma l'intento era quello di mostrare che nonostante il passare degli anni, a parte gli innegabili progressi in tutti i campi, certi avvenimenti si ripetono ciclicamente, sembrerà strano, ma è così e se non



E che dire dei campioni di ieri? Gli intramontabili Gino Bartali e Fausto Coppi, come ben rappresentati nella prima di copertina del Giugno 1949. (FOTO 17)

lo avessimo letto sarebbe stato difficile crederci.



Per la realizzazione di questo articolo ci siamo avvalsi esclusivamente della collezione di famiglia e raccolta della "Domenica del Corriere" ereditata da papà Nando che ha creduto importante tramandare un pezzo di storia soprattutto del nostro paese.

Le fotografie sono state effettuate personalmente e con mezzi propri; la colorazione delle pagine non è un errore di esposizione, ma il colore naturale delle pagine invecchiate.

Fabio Ratti e Vanna Bastregghi "alias Vanna & Barbera" #64



Non Solo Goldwing

E Vennero gli anni '80



Sul numero scorso della nostra rivista – e ovviamente in maniera sintetica – abbiamo ripercorso i cambiamenti motociclistici intercorsi nel breve lasso di un lustro (dal 1968/1969 al 1973/1974). Si parlava dell'avvento del ciclone motociclistico giapponese – la commercializzazione anche in Europa della Honda 750 Four e della Kawasaki 500 tre cilindri – ma anche della diffusione di una più moderna tecnologia che si basava sui nuovi freni a disco idraulici (in luogo del più classico tamburo), sugli alberi a cammes in testa che nel breve rimpiazzavano le classiche 'aste e bilancieri' e dell'avvento del motorino di avviamento sino a quel momento riservato davvero a pochissimi modelli di alta gamma. Tante cose e tante evoluzioni nei modelli di serie rispetto a un passato che per qualche decennio aveva proposto motociclette molto spartane, seppur bellissime, spesso poco affidabili e riservate a pochi appassionati che spesso ne curavano 'in proprio' la manutenzione.

Più o meno tutto il decennio degli anni Settanta visse su molte delle evoluzioni tecnologiche citate (freni a disco, plurifrazionamento, ecc.) con l'industria giapponese, e in parte quella europea, impegnata ad applicare a piene mani questi nuovi concetti sia sulla produzione nuova sia su modelli conosciuti che venivano dotati di volta in volta di nuovi reparti frenanti, dell'avviamento elettrico e di altre modernità (sempre in relazione a quegli anni). Soprattutto per il mercato europeo e per la scuola motociclistica del nostro Continente il balzo in avanti fu importante tanto da far scomparire (o quasi) in breve tempo le grandi case inglesi con le italiane impegnate nell'ammodernamento delle loro prime maxi e con i tedeschi e le loro perfette Bmw pronti a dare una rispolverata ai loro vecchi ma affidabili schemi motoristici.



Inutile negare quindi che dagli anni Settanta – e per almeno due decenni – chi guidava il carro delle innovazioni motociclistiche era il Sol Levante con la scuola giapponese che di semestre in semestre (e non è solo un modo di dire!) sfornava nuovi modelli con schemi motoristici inediti e soluzioni spesso impensabili fin allora: a ogni Salone del motociclo in quei lustri (diciamo dalla metà degli anni Settanta alla fine degli anni Ottanta) era un fiorire e rifiorire di idee, di concept e di brevetti (spesso in verità mai messi in produzione).



L'avvicinamento della fine del decennio e l'avvento degli anni Ottanta servì alla produzione giapponese per affinare i propri modelli, spesso molto carenti soprattutto nella ciclistica: sospensioni e freni delle prime jap e anche i telai non erano certo all'altezza della scuola europea ma, nel breve giro di qualche anno, anche Honda, Kawasaki, Suzuki e Yamaha seppero adeguare le loro motociclette ai gusti 'granitici' dei motociclisti sportivi europei che amavano (ovviamente) la tenuta di strada delle motociclette italiane e inglesi che sino a quegli anni era stata di riferimento sia nell'uso stradale sia nelle competizioni. In verità, sia per stupire sia per una evoluzione tecnologica che voleva riconfermare la supremazia della scuola giapponese, non va mai dimenticata nella produzione di quegli anni la messa in commercio della Honda 1000 a sei cilindri: lo schema 'in linea' rimase saldo ma l'esacilindrico da un litro



(doppio albero a cammes in testa e 24 valvole!) colpì nel segno rimanendo nel cuore di molti e non venne mai eguagliato – per piacevolezza generale e per tecnologia applicata – sia dalla Kawasaki (1300 cc. con raffreddamento a liquido) sia dalla Benelli 750 (e poi 900 cc.) che nell'era De Tomaso propose i quattro – e appunto il sei cilindri – ispirandosi ai plurifrazionati monoalbero di casa Honda.

Dunque l'evoluzione non si fermò certo: Honda applica ai propri quattro cilindri in linea dapprima le testate con doppio albero a cammes e le quattro valvole per cilindro e nel breve giro di qualche anno anche il raffreddamento a liquido fa capolino sulle motociclette di tutti i giorni. Aumentano i pesi (radiatore, pompa dell'acqua, ecc.) e le dimensioni diventano sempre maggiori ma il pluricilindrico che aveva fatto grande la Honda e la Kawasaki (la mitica Z900 fu la capostipite di varie versioni del quattro cilindri in linea) non rimase l'unico schema motoristico allora in voga: in tal senso è sempre Honda a essere foriera di novità motoristiche di sicuro interesse. Della maggior casa giapponese è la CX 500 (poi 650 cc.) con il suo bicilindrico a 'V' dotato di quattro valvole per cilindro che

sconvolse il mercato delle medie turistiche (in Italia si difendevano ancora bene le Guzzi V50 e la Morini bicilindrica) mentre tra le maxi fece il suo "ingresso in società" la prima versione della Gold Wing con il suo 1000 cc. a quattro cilindri boxer. Le altre case jap (ripetiamo che in Europa si continuavano a conoscere solo Honda, Kawasaki, Suzuki e Yamaha) non stavano certo ferme e la Kawasaki 900 – siamo già nei primi anni Ottanta – con il nuovo quattro cilindri in linea raffreddato a liquido rimase per molti anni un punto di riferimento per la concorrenza sia per la grande potenza espressa sia per una ciclistica (ed estetica) davvero a livello delle migliori realizzazioni europee che in quanto a tenuta di strada rimanevano in quegli anni l'esempio da seguire.

In questo proliferare di nuove proposte non va poi dimenticata la breve ed effimera era del turbo: Honda con la sua CX 500 (e poi 650 cc.) propose la versione 'turbata' del suo bicilindrico; Suzuki, Yamaha e Kawasaki dalla loro applicarono il turbocompressore al loro quattro cilindri in linea. Questi quattro modelli dotati del turbo in verità apparvero ben presto come un puro esercizio di tecnologia, senza poi avere troppi vantaggi sia dal punto di vista commerciale sia dal punto di vista emozionale (il turbo prima maniera era solo visto come amplificatore delle potenze massime).

E le case europee? Qualche buon modello – va detto chiaramente – uscì anche dai tecnografi del nostro Continente con la BMW che propose il suo pluricilindrico (a quattro e a tre cilindri) in linea – coricato sul fianco – che ebbe grande successo: dapprima la K100 (poi 1100 cc. e 1200 cc.) e poi la K75 a tre cilindri affiancarono il mitico boxer a due valvole che arrancava sul mercato e per molti anni la serie 'K' della casa bavarese ottenne un meritato successo. La scuola italiana delle maximoto (Guzzi, Laverda, Benelli, Ducati, Mv Agusta) andava a corrente alternata con alcuni modelli ormai non più all'avanguardia – come, per esempio i due cilindri Guzzi e il tre cilindri Laverda – e non ammodernati in tempi brevi come era capace solo l'industria motociclistica orientale.

Insomma non solo gli anni Settanta furono entusiasmanti per l'evoluzione delle due ruote ma anche i due tre lustri successivi non furono da meno: le prime Honda e le prime Kawasaki servirono per 'conquistare' il mercato americano ed europeo ma furono delle pietre miliari per una storia che ancora oggi lascia delle tracce importanti.

Luca Scarpato #2238





Dal Vostro Interepp

Cari tutti,
in questo periodo dell'anno saremmo tradizionalmente immersi nel pieno della programmazione internazionale dei nostri viaggi e incontri con gli amici della GWEF.

A questo punto dell'anno abbiamo la fotografia definitiva delle manifestazioni europee, con ben 16 cancellazioni, compreso il GWCI, aggiungendosi alle precedenti: Finlandia, Svezia e Irlanda.

Per chi invece vorrà, nonostante la situazione in atto e sicuramente in miglioramento, far visita ai raduni internazionali hanno confermato: Repubblica Ceca, Polonia, Lussemburgo, Bulgaria e Turchia, avendo disponibili anche le location definitive.

È evidente che in un'altra stagione di grandi defezioni, il Comitato GWEF ha deciso di cancellare anche per quest'anno il STA (Super Touring Award). Troppi pochi raduni per poter dare a tutti la possibilità di raggiungere il numero minimo di 4 partecipazioni. A parte il Lussemburgo, sicuramente epicentrico, il resto delle manifestazioni sono sbilanciate ad est.

Ed io che pensavo due anni fa, rientrando a Torino, di poter più facilmente girare per l'Europa. Dovrò attendere ancora un po' di tempo.

Saluto sempre con affetto il mio amico Pier.

Gianpino Napolitano #841



MOTO TRE s.n.c

Via Garibaldi 17 - 35030 Villaguttera di Rubano (PD)
Tel 049.8988019
info@mototre.it



ASSISTENZA GOLD WING

Installazione e modifiche elettriche ed elettroniche su moto, trike, sidecar e rimorchi
Produzione centraline bluetooth per telefoni e navigatori
Produzione interfono per Goldwing installabile su qualsiasi casco
Sistema antifurto integrabile su telecomando Goldwing 1800

di Ori Marco
Via Orbassano, 27 - 10060 CANDIOLO (TO) - P.I. 08569240016
Cell. 347.73.66.351 Tel. 011.962.56.03
e-mail: orma.elettronica@tiscali.it

ORMA
ELETTRONICA

www.ormaelettronica.it



illuminazione
vashette manubrio
frizione/cambio
con colore della luce
a scelta o in RGB
multicolor



Filtro audio



illuminazione
fianchetto con
colore della luce
a scelta o in RGB
multicolor

**Diversi colori
di luce disponibili**



Serratura elettrica cassetto



illuminazione tasti
consolle centrale



illuminazione
base antenna con
colore della luce
a scelta o
in RGB multicolor

Wingstore è lieta di comunicare di essere l'unico centro Goldwing in Italia con oltre 20 anni di esperienza in questo campo.

Inoltre la nostra officina è dotata di personale che ha superato i più severi test della Honda Italia Accademy collocandosi tra le prime 10 officine in Europa ad ottenere a pieni voti tale Certificazione nella sua totalità.



GL 1800 2017 disponibili

- Moto nuove e usate
- Oltre 5000 articoli in pronta consegna
- Spedizioni in tutta Italia! ! !



Via Verbano, 190 - 28100 Novara - Italy
Tel: 0321-477000 / Fax: 0321-658178



3 differenti UPGRADE alle sospensioni della tua Goldwing a seconda delle tue esigenze.



SHOWCHROME

BIG BIKE PARTS





OFFICINA SPECIALIZZATA



www.wingstore.it - wingstore@wingstore.it



Distributore per l'Italia del
rivoluzionario parabrezza elettrico
by Ergomot



CB ORIGINALE J&M
per la tua GoldWing 1800

Accessori Originali
& delle migliori marche

onda delle tue esigenze



RESOCONTO RADUNI

RESOCONTO MORENO

Molti di voi conosceranno Moreno Persello, personaggio molto noto nel mondo motociclistico, direttore della Editrice Custom (Bikers Life, Kustom World e Cruisin) e della rivista Bikers Life, nonché organizzatore della Biker Fest che da qualche anno si svolge a Lignano Sabbiadoro.

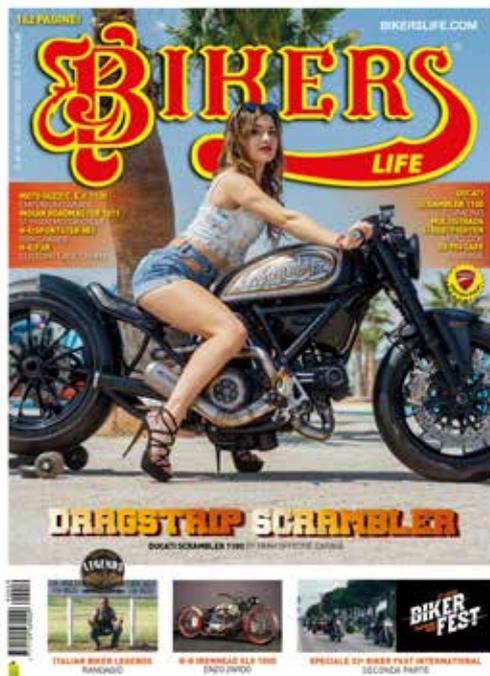
Forse non tutti sanno che Moreno è stato per molti anni un winger appassionato e ancora adesso si interessa del nostro mondo.

Ebbene con molto spirito collaborativo mi ha autorizzato a pubblicare questo suo articolo scritto in occasione del... "Ritrovamento" di una sua vecchina Gold Wing 1200.

L'articolo è apparso sul numero 116 della rivista Bikers Life di AGOSTO-SETTEMBRE 2019



Rientro da un appuntamento e sapevo che al Bikers Cafè (ex Mixer) di Tarcento (UD) suonavano musica Rock dal vivo e non volevo perdermi l'ultima birra della serata. Fuori molte moto



parcheggiate ma una in particolare attrae la mia attenzione e inizio ad osservarla. Un vecchio e indistruttibile GW 1200 Honda del 1987, boxer 4 cilindri, ma nudo, simile alle prime edizioni da 1000cc, particolarmente curato e personalizzato nei minimi dettagli. La mente inizia a spaziare pensando ai lunghi viaggi e agli innumerevoli raduni in Europa fatti a bordo alla mia vecchia 1100, ma anche con la successiva 1200 negli anni Ottanta. Mi si avvicina un giovane



motociclista, un certo Alberto Fratte e mi chiede perché la stavo guardando, gli rispondo che ne ho avuta una anch'io, e allora mi risponde "Lo so, era proprio questa, l'ho letto sul libretto"! Raccolto il mento che per lo stupore mi era caduto, gli chiedo lumi e mi faccio raccontare la storia del perché, di cotanta nudità. Mi racconta di averla presa nel 2000 come daily bike ma ad un certo punto ha



RESOCONTO RADUNI

deciso di cambiarle look e per farlo ci ha lavorato sopra per 3 lunghi anni, assieme al cugino Giacomo, portandola a quello che è oggi e facendo assolutamente tutto da soli e con pochi mezzi. Piastra superiore fatta in casa in alluminio e alzato gli ammortizzatori di 4 cm, manubrio artigianale in inox, luci artigianali portate a led, frecce omologate, faretto con i supporti fatti a mano, cupolino in Lexan come i singoli convogliatori del radiatore, serbatoio unito e modificato aggiungendo la strumentazione sul dorso, sella ricostruita da Sellaia Conta di S. Daniele, parafango posteriore ricavato da un motocarro Ercole Guzzi ribattuto

e risagomato a dovere, verniciatura eseguita da Carrozzeria Zurini Service di Magnano in Riviera (UD) e poi pulitura e lucidatura sono state solo il suo passatempo finale. Poi è stato felice di farmela fotografare. Non è facile realizzare un mezzo interessante come questo con base di partenza una GW e non possiamo che ringraziarlo per avergli dato nuova vita e al sottoscritto rispolverato tanti indimenticabili ricordi di viaggio.

116 Bikers life show your bike
Moreno Persello
Indio #1354



RESOCONTO RADUNI

Bologna è una regola

Ben ritrovati!

Dopo sette mesi di fermo forzato ci siamo ritrovati a Pieve di Cento, dove ci eravamo salutati al termine dell'Assemblea tenutasi a Ottobre dello scorso anno.

Il paragone tra Giugno 2020 quando ci siamo trovati sempre al Grand Hotel Bologna dopo il primo lockdown e questo weekend era d'obbligo. Un anno fa speravamo e credevamo che tutto potesse finire con il caldo dell'estate. Che questa pandemia potesse concludersi in fretta così com'era venuta.

Ora siamo consapevoli che comportamenti corretti sono fondamentali per preservarci da questo virus e che la pandemia purtroppo non è ancora finita, ma la speranza che ciò accada forse si sta avvicinando.

Per partecipare a questo evento, parte di noi è arrivata già a metà mattinata del Sabato 15 maggio 2021 per pranzare insieme e ritrovarsi dopo tanto tempo. Nel primo pomeriggio sono arrivati tutti gli altri equipaggi e verso le 15 siamo partiti direzione Bologna – Catis IS MOBO (Croce Azzurra). Per partecipare ci siamo trovati un po' da ogni dove. Dalle Marche, dal Trentino, da Milano, da Verona, da Brescia, da Bolzano, da Pavia, da Alessandria, da Padova, da Vicenza e da Savona con la presenza del nostro Presidente.

Fondamentale è stata l'attività che – da tempo – la sezione di Bologna e Ferrara del GWCI con Marco Zerlotin e Laura Ursoleo promuove con la Croce Azzurra e Catis per la sicurezza e per il sociale. Mai come in questo momento. I servizi di mobilità sanitaria assistita, di

emergenza extraospedaliera con interventi d'emergenza e di urgenza con ambulanze e dotazioni sanitarie all'avanguardia e con personale professionale qualificato e formato per il soccorso sono per la cittadinanza un servizio essenziale.

Prestigiosa, pertanto, è stata la presenza di Luca Carboni per questo scopo. Il valore di essere presenti nelle necessità: questa è la regola, questo è l'esempio. L'idea nata ascoltando la canzone di Luca Carboni da parte di Marco Zerlotin.



“Bologna è una regola”.

Posso dire che Luca Carboni è una persona di una semplicità e di una gentilezza unica. Si è prestato con una pazienza stoica a fare foto e autografi a tutti noi presenti.

Tutti noi soci presenti ci siamo sentiti parte di questo progetto di collaborazione che va avanti da anni, spettatori di chi fino ad oggi si è prodigato per uno scopo di grande utilità e necessità. Le parole di chi ha presentato la collaborazione del GWCI e il supporto di Luca Carboni, di Luca Carboni stesso e del nostro Presidente Giuseppe Botta a me (e credo non solo a me) hanno dato un'emozione e un orgoglio unico.



RESOCONTO RADUNI

Al termine della presentazione della frase che capeggerà su tutte le ambulanze "Bologna è una regola" e dopo aver degustato un primo rinfresco a base di bibite varie e sacchetti monoporzione con prodotti locali salati e dolci veramente squisiti, alcuni di noi si sono avviati a visitare il Santuario di San Luca, uno dei simboli di Bologna. Dai suoi 280 metri sul livello del mare, posto sul colle della Guardia, San Luca oltre che un simbolo religioso è un punto panoramico da cui ammirare Bologna. Siamo arrivati al Santuario dove abbiamo potuto contemplare la sua bellezza da vicino. Il rientro è stato anche più spettacolare. Costeggiare il porticato che porta a San Luca da Bologna è stato veramente bello e suggestivo.

Al rientro ci attendeva l'aperitivo offerto dalla sezione di Bologna, ancora una volta buonissimo e abbondante, accompagnato da musica dal vivo.

La cena a base di pizza al metro no limits e dolce commemorativo e il piacere di condividere la tavola con amici è stata veramente una mano santa. Dopo tanto tempo isolati in famiglia o in contatto solo a mezzo telefono il fatto di potersi incontrare e parlare è stato un ritorno alla normalità. L'armonia e la voglia di compagnia di amici ha pervaso questi due giorni. Una necessità di armonia e compagnia oserei dire viscerale.

Il clima che si è respirato è stato proprio quello di volersi ritrovare e di voler ricominciare a divertirsi insieme. Il piacere della quasi normalità, della vita "di prima", di riprendere in mano le fila di viaggi e compagnia. Di serenità.

Per chi è rimasto o per chi è arrivato la domenica mattina ci è stato proposto un giro al Museo della Moto di Scortichino (FE). D'altra parte in Emilia Romagna, terra di motori, questa passione viene vissuta interamente sul territorio. Per noi è stata la prima volta, sebbene sia in zona. A vedere da

fuori non si crede quante moto, bici, e altri reperti vengano conservati lì dentro, con una cura e un ordine perfino maniacale. Di una bellezza e di un valore storico unici.

Siamo tornati dopo un bel giretto nelle zone al Gran Hotel per il pranzo a cui hanno partecipato altri amici che pur di tornare a rivedersi, si sono regalati un ritaglio di tempo.

Doveroso è il ringraziamento alla Sezione di Bologna e Ferrara, nella persona di Laura Ursuleo RdS e di tutta la sezione, da parte mia e di Lorenzo anche per la consegna della tessera di rinnovo dell'iscrizione e del gadget. La campanella ci è stata donata da tanti Amici e ha un grandissimo valore: grazie GWCI.

Perciò, al termine di questo primo fine settimana insieme, dopo essere orfani per la seconda volta della Giornata del Cuore, delle Fiere, dei Treffen e dei tanti appuntamenti che fino a due anni fa segnavano la stagione motociclistica, questo ci ha dato spunto per ripartire, con calma, con prudenza, ma ripartire insieme.

Spero che queste mie righe possano dare lo spunto a chi legge di partecipare e condividere eventi al fine di ripartire e di divertirsi. Non dimentichiamoci mai che il motto è INSIEME PER DIVERTIRCI, ma nel contempo possiamo aggiungere, come ha suggerito Stefano Ferraro, anche per RICOMINCIARE e... Perché no, pure un per RIPARTIRE con uno spirito diverso. Con più voglia di aggregazione, di provare a fare o comunque ad aiutare a dare a tutti un po' di svago e divertimento.

Grazie per aver letto sino a qui, con la speranza che queste mie impressioni possano dare la voglia a tutti di formare una squadra di amici che abbiano le stesse intenzioni: stare insieme e godersi il viaggio sulle nostre meravigliose moto.

Claudia Vaccari #2029



RADUNI 2021
Gold Wing Club Italia





RADUNI INTERNAZIONALI 2021

Data	Nazione	Località
29.04-02.05.21	Belgium	CANCELLATO!
13.05-16.05.21	France	CANCELLATO!
20.05-24.05.21	Holland	CANCELLATO!
26.05-30.05.21	Germany	CANCELLATO!
28.05-30.05.21	Portugal	CANCELLATO!
03.06-06.06.21	Spain	CANCELLATO!
10.06-13.06.21	Hungary	CANCELLATO!
17.06-20.06.21	Slovenia	CANCELLATO!
24.06-27.06.21	Switzerland	CANCELLATO!
01.07-04.07.21	Italy	CANCELLATO!
08.07-11.07.21	Czech Republic	Knezinek by Budweis
15.07-18.07.21	Poland	Hotel Ostaniec Podlesice
22.07-25.07.21	Latvia	CANCELLATO!
29.07-01.08.21	Russia	CANCELLATO!
05.08-08.08.21	Finland	CANCELLATO!
12.08-15.08.21	Sweden	CANCELLATO!
19.08-22.08.21	Ireland	CANCELLATO!
26.08-30.08.21	Great Britain	CANCELLATO!
02.09-05.09.21	Luxembourg	Diekirch "Camping ob der Sauer"
08.09-12.09.21	Bulgaria	BALCHIK - Saint George
15.09-19.09.21	Turkey	Ayvalik – Grand Temizel Hotel

RESOCONTO RADUNI

Bologna è una regola

Bologna è una regola, un'idea, un progetto che nasce guidando la nostra ambulanza pediatrica per la tangenziale di Bologna. La radio FM passava questa canzone e in quel momento i pensieri hanno preso il sopravvento. Tutto parte da qui; un'impresa ardua, praticamente impossibile rintracciare l'artista, avere la sua approvazione, passare per il Manager che a sua volta convergeva sulla casa discografica BMG e poi ancora SIAE e copyright... solo una parte... poi passare per il mondo sanitario e spiegare cosa potesse essere per Bologna e l'Associazione il segnale che sarebbe arrivato.

Quindi concesso il permesso di avere un equipaggio per una domenica mattina, ci siamo mossi in una fredda e nebbiosa domenica destinazione monti Bolognesi e, grazie all'interessamento di un socio, abbiamo avuto un incontro con Luca Carboni, da sempre molto schivo e giustamente geloso della sua vita privata.

Un incontro emozionante dove, capito lo spessore dell'idea, l'artista si è subito messo a disposizione; l'unico rallentamento di tutta l'operazione è stato causato dalla situazione sanitaria, infatti la fondazione Catis/ambulanza 5 si trova da mesi impegnata nella lotta alla pandemia e comunque nonostante ciò ha sempre sostenuto il nostro progetto. Come diceva Lucio Dalla: "viviamo in una terra di sognatori" e sicuramente per questo un'azienda sanitaria e un grande artista hanno creduto in noi... così Bologna ritorna ad essere una regola dove ci sono sogni e sognatori ma anche tenacia e concretezza in fondo tutte regole a chi appartiene al nostro grande Club.

Marco Zerlotin #1544



Regione e Autostrade blindano il

Summit tecnico-politico il 31 maggio: al centro alcuni miglioramenti che non cambieranno il progetto. Es

di Paolo Rosato

L'iter per l'approvazione del progetto esecutivo del Passante di Bologna non si fermerà. È stato infatti calendarizzato per lunedì 31 maggio un summit importante sull'infrastruttura, che vedrà protagonisti la Regione Emilia-Romagna e Società Autostrade. L'ente che da sempre porta avanti la 'trattativa' con il committente e il committente stesso dovrebbero fare un punto, secondo quanto trapela, sui margini e le modalità con cui migliorare l'allargamento di tangenziale e autostrada. Come spiegato recentemente dal *Resto del Carlino*, Aspi ha già dato il suo ok di massima a migliorare il progetto. Aggiunte che però in nessun modo potranno stravolgere o solo far deviare il

IL FRONTE COMUNE

Ministero, Aspi ed enti locali puntano a dare l'ok ai lavori preliminari il prima possibile

progetto definitivo ormai prossimo alla riunione finale della Conferenza dei servizi: sul punto c'è l'intesa tra viale Aldo Moro, ministero della Mobilità sostenibile, i Comuni di Bologna e San Lazzaro e ovviamente Autostrade. La linea è quella del 'no' a ulteriori e immotivati rinvii.

Il cronoprogramma

Il fronte comune ha preso atto della decisione, dettata anche da ragioni elettorali, di far slittare l'approvazione in Consiglio comunale a Bologna del parere positivo all'opera, si va andrà forse a lunedì 28 giugno, dopo le primarie del centrosinistra. Un mini rallentamento tollerato, ma non devono essercene altri: la Conferenza dei servizi finale verrà celebrata il prima possibile. Nei desideri degli enti interessati, in primis governo e Regione, l'assise che dovrebbe dare l'ok anche a qualche miglioria all'opera dovrebbe tenersi tra luglio e settembre. Parrebbe quindi non percorribile la proposta avanzata da Isabella Conti, candidata alle primarie e sindaca di San Lazzaro, di posticipare la Conferenza dei servizi a ottobre, a dopo le elezioni per Palazzo d'Accursio, ora si deve

primi cantierini preliminari entro l'anno, al massimo all'inizio dell'anno prossimo. E per arrivare a questo risultato bisognerà avere Conferenza dei servizi e quindi il progetto esecutivo a dama per il prossimo autunno, i cantieri grandi sono attesi nel 2022. Autostrade intanto ha aperto alla valutazione delle proposte di Matteo Lepore, l'altro sfidante alle primarie, cioè all'inserimento di nuove mitigazioni ambientali e ricettori fotovoltaici.



San Donato, il nuovo svincolo 9

ci. Nessun 'Eco-Passante', il progetto è già stato attentamente migliorato e cambiarlo non può, ma secondo quanto fil Aspi starebbe valutando l'applicazione di alcuni pannelli fotovoltaici aggiuntivi per ridurre ulteriormente l'impatto dell'opera. Un'ipotesi che assieme ad altre verrà ridiscussa, appunto, summit a due che a meno di 700 metri dall'ultima ora dovrebbe tenersi il 31 maggio.

Lo scontro politico

"Bologna è una regola": come la collaborazione tra personalità del mondo dello spettacolo, volontariato ed enti del terzo settore traducono in realtà un'idea

INFORMAZIONE PUBBLICITÀ

Che cosa accomuna Luca Carboni, le Ambulanze e i motociclisti?

Il Sig. Marco Zerlotin, Responsabile dell'associazione motociclisti "Goldwing Club Italia", da sempre amica attenta, vicina e sensibile ad "Ambulanza 5", un giorno, ascoltando la canzone di Luca Carboni "Bologna è una regola",

ha pensato che questa frase potesse essere rappresentativa di come Bologna stia affrontando l'emergenza sanitaria, di quanto sappia essere solidale e di come riesca a compattarsi nei momenti difficili.

Ha quindi immaginato che questa frase poteva diventare uno "slogan" rappresentativo di una città, di un territorio unito da un modo di vivere, da un pensiero comune, da buone pratiche e dalla voglia di uscirne tutti insieme; ed ecco che il titolo di una bella canzone d'amore travalica il senso che gli ha dato l'autore e diventa il filo conduttore di un tessuto sociale.

Perché Bologna è una regola? Questa frase, oggi più attuale che mai, racchiude un distillato di emozioni e di forza perché Bologna sa essere una regola nei momenti più difficili, come quello che stiamo affrontando in questo periodo di pandemia e come quelli che ha affrontato in passato quando la nostra Città fu sconvolta dalla strage del 2 Agosto. Ed è proprio da questa forza che sono nate realtà come Fondazione Catis - Ambulanza 5.

Ora come allora, Bologna sa ripartire grazie alla collaborazione e alle sinergie che si creano tra i singoli e le varie realtà sociali; fili preziosi che s'intrecciano e creano un tessuto comune di



realtà: usare il titolo della canzone come motto d'incoraggiamento e sprono per la città metropolitana esibendolo su tutte le ambulanze e le Navette Sanitarie. L'idea di Zerlotin è stata subito ben accolta dai dirigenti di Fondazione Catis e Mobilità Sanitaria (Ambulanza 5) e dallo stesso Luca Carboni, al quale è

stata spiegata l'idea, quello che per noi rappresentava questa frase e quanto sarebbe stata importante dividerne i valori e il significato con la sua e nostra amata città. Carboni si è dimostrato da subito entusiasta ed ha approvato ed appoggiato rispettosamente la nostra idea lasciandoci massima libertà. Ed ecco che torna ancora "Bologna è una Regola": Bologna è una regola anche nella musica, nella cultura, nell'attenzione dei cittadini verso la propria città e l'appoggio di Luca Carboni ne è l'esempio. L'artista ha concesso l'utilizzo del titolo della sua canzone autografato, affisso su mezzi sanitari per tutto il 2021, in forma completamente gratuita.

Carboni, sabato 15 maggio u.s., ci ha idealmente consegnato il titolo della sua canzone e da tale data tutti i mezzi di "Ambulanza 5" avranno una "regola" in più che porteranno stampata addosso: la regola che Bologna è appunto una regola...

Siamo molto orgogliosi che la frase di Luca Carboni possa viaggiare per la città metropolitana sottolineando il concetto di unicità di Bologna e citando un altro verso della stessa canzone "...Bologna è una formula": una combinazione di fattori e di alchimie che fa crescere bene una

GOLDWING

by GHIA MOTO

passion



ORARIO: Dal Martedì al Venerdì: 8,00 - 12,00 / 14,30 - 19,00

Sabato: 8,00 - 12,00 / Pomeriggio su appuntamento



Savigliano (CN)
Via Monasterolo 8/10

Tel & Fax: 0172.712427
335.12.11.592

mail: info@goldwingpassion.it
www.goldwingpassion.it



La Biblioteca del Motociclista

Cari Wingers vicini e lontani, mi è capitato fra le mani quasi per caso un romanzo che conosco bene e che non posso fare a meno di consigliarvi; è un romanzo che ti strappa il cuore, lo accartocchia ma lo restituisce grato e colmo di speranza. Qualcuno ha parlato di un piccolo capolavoro ed io condivido questa definizione. Si tratta di una fiaba magica che racconta la fine inevitabile con le semplici parole di un bimbo e ci restituisce un mondo pieno di vita e di fiducia nella vita.

È la storia di Oscar, un bambino di dieci anni, pieno di curiosità verso il mondo, vivace e generoso. Oscar è malato e vive in Ospedale. Soffre di una grave forma di leucemia che non trova alcun rimedio, dunque non può essere curata con successo. I medici non gli hanno detto nulla. Persino i suoi genitori non gli hanno detto che non ci sono più cure. Ma Oscar è consapevole della gravità della propria malattia. Sa benissimo che presto morirà. È stata Nonna Rosa, una delle dame di carità, a dirglielo ma lo ha detto in modo particolare. Ha inventato una specie di gioco un po' speciale con Oscar. Le regole sono chiare. Basta fingere che ogni giorno duri dieci anni e poi scrivere tutti i giorni una lettera a Dio raccontando le esperienze, le gioie, le paure di un intero decennio. I bambini sanno giocare molto bene.

Tredici giorni, dodici lettere che raccontano la vita di Oscar che così diventa grande, si innamora di un amore innocente per Peggy Blue, la bambina della camera accanto, comprende molte delle cose che gli adulti rifiutano di accettare, affronta nuovi sentimenti, conosce le fantasie e le paure, si riconcilia con i genitori e, mentre all'inizio della storia dice di non credere in Dio, alla fine lascia un biglietto sul suo comodino in cui è scritto "solo Dio ha diritto di svegliarmi".

Questo libro è pieno di sorprese, di osservazioni intelligenti e straordinarie intorno ai grandi temi che riguardano un po' tutti noi, di interpretazioni e interrogativi che, almeno una volta, ciascuno si è posto o ha posto ad altri. Una miniera di osservazioni dalle quali trarre elementi di riflessione calma. Un frammento di dialogo fra nonna Rosa e Oscar:

"Le domande più interessanti rimangono domande. Avvolgono un mistero. Ad ogni risposta si deve associare un "forse". Sono solo le domande senza interesse ad avere una risposta definitiva.

- Vuole dire che per "VITA" non c'è soluzione?
- Voglio dire che per VITA ci sono parecchie soluzioni, dunque nessuna soluzione.
- Quello che penso io, Nonna Rosa, è che l'unica soluzione per la vita sia vivere."

Cosa dire di un libro che, acquistato quasi per caso, ti entra direttamente nel cuore e non ti lascia più andare? Assieme ad altri capolavori, questo è senza ombra di dubbio uno dei miei preferiti. Affronta il tema della morte e delle difficoltà del morire

come una carezza, come una medicina che ti solleva, oltre ogni immaginazione.

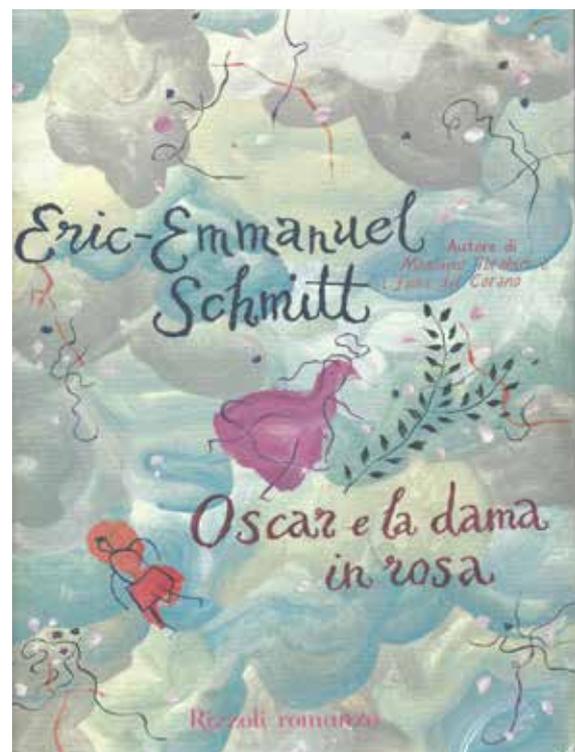
Éric-Emmanuel Schmitt è un drammaturgo, scrittore, saggista, traduttore, regista e sceneggiatore francese naturalizzato belga, tra gli autori teatrali più rappresentati sui palcoscenici d'Europa. Di Schmitt mi piace ricordare "Il vangelo secondo Pilato" e "Monsieur Ibrahim e i fiori del Corano" dal quale è stato tratto un delizioso film con l'interpretazione straordinaria di Omar Sharif. Nato a Sainte-Foy-lès-Lyon, Francia, il 28 marzo 1960, di lontane origini alsaziane da parte di padre, ha studiato musica, diplomandosi presso il conservatorio di Lione, e filosofia, laureandosi nel 1983. Nel 1991 ha intrapreso l'attività di drammaturgo, tuttora in corso, alla quale, nel frattempo, ha affiancato quelle di saggista e romanziere. Ha ricevuto numerosi premi e riconoscimenti. Ha scritto davvero tanto per sua e nostra fortuna ed io spero che scriva ancora tanto.

Cari Wingers vicini e lontani, leggete questo romanzo: il più bel libro sulla speranza, scritto da un bambino ad uso dei grandi. Leggetelo e sarete in pace per lungo, lungo tempo.

Ivanoe Pellerin #1430

Il bibliotecario

Eric-Emanuel Schmitt, "Oscar e la dama in rosa"
Ed. Rizzoli, Milano, 2004





Rubrica 4 Chiodi

LE "FIORIERE"

Borse e portapacchi insufficienti? Nessun problema, ci vengono in soccorso le fioriere!

Ormai da molti anni si vedono montati sistemi che ci aiutano a caricare ancora di più le nostre moto.

Foto 1 gl carica



nessuno faccio nomi e cognomi...

- Goldwing Point (tubolari cromate estraibili per tutti i modelli)

- Wingstore (tubolari cromate estraibili per tutti i modelli)

Foto 2,3 Goldwing Point



Quando le borse sono piene e il portapacchi è occupato, ecco che abbiamo la possibilità di usufruire delle "Fioriere". L'appellativo affibbiato a questo strumento supplementare di carico posizionato in basso posteriormente deve essere sicuramente nato da qualche bizzarro e ingegnoso motociclista, che con una vera fioriera da balcone applicata posticcia al retro della sua moto ha fatto scattare la scintilla, scatenando via via la fantasia e la manualità di tanti Wingers. Nascono così le Fioriere!

Questo tipo di portapacchi ha due sistemi di montaggio: alcune sono fissate stabilmente sulla moto, che a riposo fungono da paraurti e all'occorrenza si estracono dando la possibilità di caricare un bel borsone; altre invece, molto più robuste, si fissano al gancio di traino a mo' di cestello. Quindi la cosiddetta Fioriera è la soluzione ottimale per tutti quelli come me che a volte partono senza meta e caricano di tutto e di più.

Dove acquistarle?

Ma dove trovare questi utili strumenti? Per non far torto a



- ShowCrome (cestello nero per gancio traino)
 - Kuryakyn (cestello nero per gancio traino)
- Foto 4,5 cestello sc kk



4



5

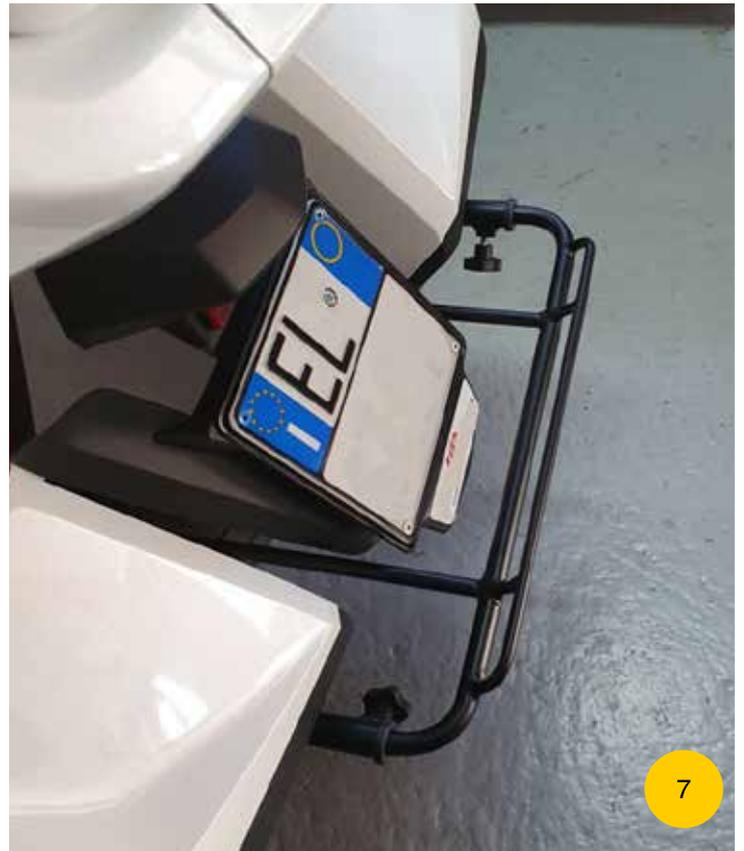
E poi ci sono le ultime nate:

- Alidoro (tubolari verniciate nero a polvere estraibili per i modelli 2018-2021) - Stessa funzionalità delle precedenti ma meno sporgenti e molto discrete con verniciatura a polvere di colore nero.

Foto 6,7,8 ad



6



7



8

- Gironi Design (cestello acciaio inox per gancio traino) -
Campione di carico, indistruttibile e con sgancio rapido.
Foto 9,10gd



Ma sono regolamentari?
Immagine 11



Diamo ora un occhio alle normative, per essere in regola, senza incomberne nel rischio di essere inutilmente multati. La sporgenza posteriore per i motoveicoli non deve superare il limite di 50 cm, il carico deve essere solidamente assicurato in modo da evitare la perdita o la dispersione durante la marcia e non deve limitare o impedire la visibilità al conducente.

Inoltre il carico, anche nel caso rientri nei limiti dimensionali stabiliti, non deve in alcun modo compromettere la stabilità del mezzo o limitare la libertà di guida del conducente.

Se la sporgenza supera il limite dei 50 cm, va verificata l'effettiva omologazione per quel determinato veicolo.

Naturalmente fanali e targa devono rimanere visibili.

Per quest'ultima, qualora venisse coperta dal bagaglio, si può optare utilizzando copie delle targhe o targhe ripetitrici che sono entrambe tollerate, ma per essere in regola andrebbe spostata nella corretta posizione l'originale. A questo riguardo a breve sarà disponibile una versione estraibile ad hoc per i modelli Alidoro e Gironi Design.

Un fiorito saluto Eric Camplani #2370

BENVENUTI / BENTORNATI

Benvenuti 2021

3064	GREGORIO BERTOLINO	MILANO
3065	MARCO GIOVANNI RONCHETTI	LIMBIATE (MB)
3066	MARCO CARMINATI	MONTECARLO (LU)
3067	GIULIANO BONAVENTURA	NOALE (VE)
3068	ALBERTO COTOGNI	NOVARA

Bentornati 2021

2917	DOMENICO ROTOLI	CASALBORDINO (CH)
2918	LORENZO SCARPARI	LANCIANO (CH)



goldwingpoint.com



GOLDWING POINT vuol dire.....

- il **più grande** centro GoldWing del sud Europa
- Honda GoldWing nuove in **pronta consegna**
- il più ampio parco di **Honda GoldWing usate** in Italia
- magazzino fornitissimo di **accessori originali** e delle migliori marche
- **finanziamenti** personalizzati
- **officina specializzata** esclusivamente sulle Honda GoldWing

● orari: dal lunedì al venerdì 8.00-12.30 / 14.00-19.00 sabato 8.00 - 13.00 domenica chiuso

● Via Belvedere, 26 - 20862 Arcore (MB) Tel. +39 039 601 3333 - Fax +39 039 620 1238
info@goldwingpoint.com - www.goldwingpoint.com

WINGSTORE
SHOP.COM

WWW.WINGSTORESHOP.COM



✓ i primi
in Italia
ad essere
online

✓ la più vasta
gamma di
accessori

✓ servizio
post
vendita

✓ spedizioni
rapide