

Winter feeling



La moto d'Inverno, parafrasando Loredana Bertè, è solo un film in bianco e nero visto alla TV, sabbia bagnata, una lettera che il vento sta portando via.

Insomma, per la stragrande maggioranza dei possessori di moto un oggetto fuori dal suo tempo, inutile ed anche un po' triste.

Io le mie Guzzi le ho sempre usate con qualunque condizione atmosferica, l'inverno è anzi per me forse la migliore stagione per godermi in beata solitudine quelle strade che con la bella stagione diventano trafficatissime e che perdono per questo parte del loro fascino.

L'idea di procedere su un tracciato poco o punto praticato, quasi riscoprendo di volta in volta tornanti e curve appenninici, mi dà sempre una sensazione ambivalente.

Attenzione e cura nella guida, certo, ma prima di tutto gustarmi strade già note che si trasformano, grazie alle avverse condizioni meteorologiche ed all'incuria della manutenzione invernale, in piccoli percorsi avventurosi.

Quell'asfalto caldo e asciutto, quasi violentato da un traffico superficiale in estate, una striscia d'asfalto che si irrigidisce e suda, sembra rilassarsi in inverno, riapre i propri





pori, si fessura, si scompone, cambia la propria pelle perdendo un po' del proprio strato superficiale che si trasforma in un "peeling" di brecciolino e morchia.

Scendere dalla moto con le mani sotto i guanti belle fredde, la goccia al naso, i piedi che bisogna sbatterli per bene per terra per fargli riprendere la sensibilità alle ultime falangi, la visiera che si appanna e che costringe quando sei fermo ad espirare facendo fuoriuscire l'aria di lato, fanno tutti parte di quell'infinito rituale che il motociclista che non mette mai a riposo la moto impara a conoscere.

Un po' l'esperienza e l'inventiva personale, in parte lo scambio con qualche altro motociclista "fuori stagione" incominciano a selezionare piano piano quella razza particolare di motociclisti che si innamorano dell'inverno in

moto.

Si passa dai consigli per l'abbigliamento a quelli per affrontare le rigidità invernali in maniera più consapevole, incominciando nel contempo a modificare più o meno radicalmente anche la moto stessa.

Il passo successivo diventa poi quello di provare a confrontarsi con quel ristretto gruppo di motociclisti che l'inverno in sella lo vivono davvero,



quelli che si ritrovano sulle loro cavalcature in località piu' o meno amene alla ricerca dell'incontro con il prodotto di una selezione, di una scrematura della fauna motociclista.

La sensazione, per i nuovi arrivati, è quella di incominciare a far parte della piccola frazione di motociclisti che formano un ristretto club di appassionati della strada.



Una specie di moderni zingari, una piccola tribu' di nomadi che si spostano in inverno, a bordo di cavalcature di metallo e che si danno appuntamento da un capo all'altro d'Europa in cerca dei soliti visi sciupati da ore di rughe di espressione e degli occhi rossi per la congiuntivite da ghiaccio e sale.

Li scatta qualche cosa. Oppure non scatta.

Provare questo feeling, questa fratellanza, questo sentire comune negli sguardi e nelle strette di mano degli altri zingari, riconoscere le espressioni dei novizi, il loro stupore per aver finalmente trovato chi da decenni fa quello che loro semplicemente sognavano davanti ad una media al pub senza riuscire a spiegarlo agli amici.

Quando la verità ti si presenta davanti agli occhi in maniera così semplice, quando il fumo dell'accampamento sale alto e denso nel cielo plumbeo di una notte di inverno, un vapore che sa di varia umanità, di

falo' e cibo in preparazione, zaffate di distillati di ogni provenienza, benzina e terra, la verità la accetti e la riconosci tua.

Oppure non la riconoscerai, ti ostinerai a non farlo, probabilmente fino a quando non ti troverà dell'umore giusto e nella predisposizione favorevole ad accoglierla.

Non è la scalata ad una vetta o l'impresa estrema che richiede condizioni psicofisiche impegnative.





Non è il pilota contro la natura il fulcro dell'esperienza.

Non è Messner che scala in solitaria l'Everest senza ossigeno e che decide di farlo in solitaria per non sentire il peso della responsabilità della morte di un suo eventuale compagno di ascensione. Nulla di così tragico ed esaltante da poter essere vissuto da una singola persona alla volta.

E' la condivisione di una possibilità di vita differente, almeno per qualche giorno alla settimana, un pannicello caldo che ci si mette sull'anima e che ci fa dire: "dai che tutto non è perduto", l'umanità è capace ancora di pura e semplice vita comune, basilare convivenza che non finisce alla porta di casa di ciascuno ma che si estende per tutta la zona del raduno, formando una vera e propria comunità, anche se temporanea, anzi soprattutto perché temporanea.

E' la vera vita nomade, quella dell'Europa pre-civilizzata prima e che si è mantenuta viva nei secoli seguenti con la pastorizia transumante delle regioni alpine e montagnose.

Una forma di vita arcaica che sopravvive nelle pieghe di una civiltà sempre più uniforme e stringente, che lascia sempre meno spazi di vera libertà personale, quella che ti fa apprezzare la civiltà in cui ritorni alla fine della esperienza estraniante.

O che te la fa abbandonare definitivamente.

Non a caso chi popola questi ritrovi non sono il giovanotto o la ragazza freschi e fiduciosi, ma sono i sopravvissuti alle mareggiate di una vita spesso percorsa non in linea retta, una vita fatta di una serie di tornanti e chicane alternati ai pit-stop per noie meccaniche ed alle rovinose cadute alla staccata.



Mentre scrivo



queste due righe leggiucchio il Forum e noto che il sentire comune è quello di percepire il vecchio, l'anziano, il dato anagrafico come un problema, un handicap.

Ai raduni invernali è palpabile invece la sensazione che l'esperienza di vita conti piu' dell'energia vitale, che la pelle dura sia piu' utile di un tratto senza rughe, che i numeri sulla carta d'identità siano via via piu' importanti man mano che scorrono indietro nel tempo.

Che i capelli bianchi valgano piu' delle patches che ornano i chiodi dei moltissimi summer bikers.





Invece che continuare a scrivere sul Forum, incominciate a porvi delle mete realizzabili e realistiche.

Avete un anno davanti, rodete per bene mezzo ed equipaggiamento, affrontate il prossimo inverno 2016-2017 convinti di partecipare a molti raduni invernali, magari non molto distanti e impratichitevi per gradi, informatevi, chiedete a chi incontrerete sul posto, fate una bella tara alle risposte che ricevete e organizzatevi per il un

tour in Nordeuropa di almeno qualche settimana nell' inverno 2017-2018.

Fatelo se potete con qualche amico, soprattutto all' inizio, due parole di conforto nei momenti meno spensierati possono essere di estremo aiuto. Una mano per cavarsi fuori dagli impacci fa sempre piacere.



L'orgoglio ferito e qualche livido guariscono in fretta, ma vissuti con un amico, con una compagna, magari con un'altra Anima, rimarranno delle pietre miliari che segneranno il percorso di vita, se non altro motociclistica, di entrambi.

Non è necessario andare nel Canada del secolo scorso insieme a Jack London per provare sensazioni arcaiche, non occorre vivere nelle foreste del nord America con Walt Whitman per recuperare l'essenzialità del vivere, non serve isolarsi con Sylvain Tesson nelle foreste siberiane per provare la necessità ancestrale di condividere l'esperienza solitaria con gli altri eremiti.



Guardate la moto che avete in garage. Scostate il telone o la coperta che la nasconde. E' una Guzzi. Metallo italiano.

Non chiede nient' altro che essere messa alla prova ed accompagnarvi dovunque voi vogliate, aspetta fiduciosa che voi vi decidiate. Che accantoniati quei timori e quelle remore che vi dicono che d'inverno una moto non può essere usata, che è scomoda, che è pericoloso, che non fa caldo, che non sono mica pazzo.



La Sardina dopo l'incidente. Impressionante catarsi di una piccola grande moto.



Smettetela di ripetermi il mantra le cose che NON si possono fare secondo gli altri o secondo voi stessi.

Incominciate a rendervi conto che si puo' fare tutto, soprattutto se non si è soli, soprattutto se altri già lo hanno fatto e continuano a farlo.

Cazzo, siamo esseri umani, viaggiamo nello spazio e nelle profondità marine, lo abbiamo fatto insieme, con uno sforzo comune e collettivo.



La moto d'inverno, con uno sforzo comune e collettivo, è poco più che una vera passeggiata. E' un piacere senza fine, un'esperienza formativa. E' pura voglia di vivere, raccontarlo e testimoniare, ribadire che ci siamo, che segniamo con i chiodi delle gomme la superficie ghiacciata di questa crosta che abitiamo e che si chiama Terra perchè così vogliamo noi, band of brothers, che non sottostiamo all'idea o alla moda del momento che ci dice quello che è giusto fare.

Facciamo strada assieme?
Chi si aggrega?

Biker Chefs

Ci sono giorni fortunati in cui senti che ti è accaduto qualche cosa di importante senza che fosse preventivato.

Più di una botta di culo, è proprio come se fosse scattato un piccolo interruttore che avesse illuminato la strada già percorsa e le avesse dato un altro senso.

Non una vincita al





gratta e vinci, compri, gratti e o non succede niente o al massimo ti porti a casa qualche migliaio di euro, no, sto parlando di dare un significato differente al tuo percorso di vita. Con qualche soldo insperato in piu in tasca, in fondo, la tua vita passata rimane la stessa identica. Non ti da alcuna conferma della giustezza del percorso che hai compiuto, al limite puo' far prendere una nuova direzione alla futura, che non è comunque cosa da denigrare.

Ma quando hai la netta sensazione di essere arrivato fino a li perchè alcune scelte fondamentali di anni addietro, prese contro ogni buon senso e contro la logica imperante, hanno trovato finalmente il loro sicuro approdo, beh, sono bei momenti.



Siano esse scelte di principi filosofici fondanti o semplici innamoramenti per una data marca di motociclette, delle volte occorre essere pronti ad afferrare quella insperata conferma in qualunque forma ti si presenti.
Carpe diem.

Aquile del Seprio.

A naso mi stanno simpatici.

Hanno quasi tutti almeno una Guzzi, sono mediamente giovani o tutt'al più miei coevi.

Chi non ha una Guzzi si è fatto lasciare a piedi in Norvegia da un Tenerè, quindi mi sta simpatico pure lui. E soprattutto è giovane, fresco come l'acqua, pronto in ogni momento ad incominciare il suo percorso di Guzzismo interiore.

Chi non è più giovane di me sta più a sinistra di me, quindi io e la mia falce e martello ci sentiamo come a casa. Ci siamo subito simpaticamente accapigliati su chi era più a sinistra dell'altro. L'eterno ritorno comunista. Belli i me' tempi!

La cosa interessante è che sono un gruppo. Piccolo, ristretto, compatto, uno differente dall'altro, non hanno una idea in comune che sia una, a parte la Guzzi. Parlando con loro, o semplicemente





standoli a sentire, si percepiscono belle storie di vita condivise e che hanno lasciato ferite importanti e legami altrettanto importanti, una dinamica tutt'altro che tranquilla e pacificata. Un bel casino, dai! Ma sono un gruppo.

Incontrati ripetutamente nei vari raduni Guzzi in Italia e all'estero si è passati dalle chiacchiere alla curiosità, all'interesse.

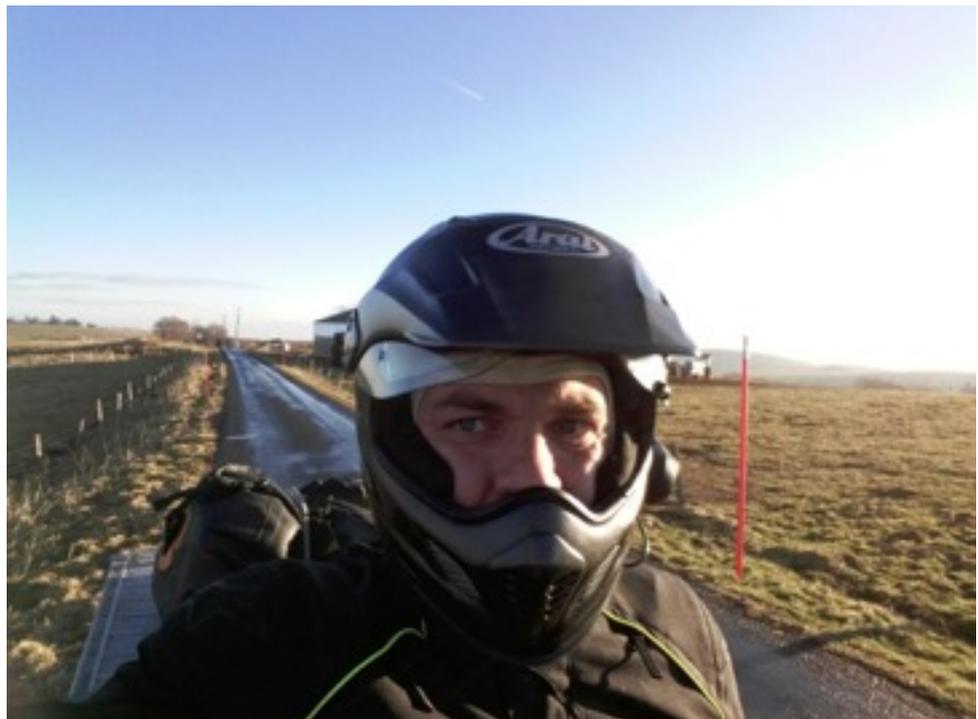
Quando mi hanno chiesto se volevo unirmi a loro per andare assieme al Millevache authentic a metà dicembre, gli ho subito risposto di sì.

In strada si conoscono, non necessariamente si muovono in gruppo blindato. C'è chi predilige la guida senza fermarsi, chi preferisce ritagliarsi i propri tempi per una veloce paglia o per mettere le gambe sotto il tavolo.

Ognuno coi propri tempi, nessuno da solo.

Che è il succo di tutto quello che ruota intorno a qualunque gruppo motociclistico che si rispetti.

Partiti scaglionati, chi prestissimo col sidecar, chi presto semplicemente perchè ha la moto coll'autonomia minore, chi un po più tardi perchè ha 32 Litri di serbatoio. Nessuno mette fretta all'altro, nessuno rimane da solo. E' un gruppo.



Il viaggio è freddo ma bello, giornata umida ma non piove seriamente, pian piano ci si ricompatta strada facendo.

A parte Il Dok, che con la sua "Sardina", il sidecar MZ 500 monocilindrico rotax, parte presto, arriva presto e di solito piazza la tenda per primo, incominciando a tempestare di messaggi gli altri che rimangono inesorabilmente attardati.

Quarant'anni anni di moto ed i suoi calli al culo glielo permettono.



750 Km passati in un attimo, si arriva al check point, il punto di accoglienza ad Ardes, l'ultimo paese prima del raduno, per farsi dare le coordinate del ritrovo.

Come da buona tradizione, i raduni all'estero, soprattutto quelli invernali, cambiano spesso località ed hanno un numero di iscrizioni limitato. Chi si sveglia tardi ci ripenserà l'anno prossimo.

Al Millevache autentico, classe 1969, si arriva a mille partecipanti. Cifra tonda.

Qualche decina di Km in aperta campagna sulle colline del Massiccio Centrale e si piantano le tende.

Neanche un po di neve, anno secco, ma ghiaccio sulle strade quello c'è a bizzeffe. Io ed Emanuele assaggeremo l'asfalto francese in questi giorni, lasciando segni indelebili sul verglas delle strade della regione.

Il giusto tributo da pagare per testare l'efficacia del materiale motociclistico. Passati entrambi a pieni voti, nessuna conseguenza.

Scesi dalle moto inizia un balletto silenzioso ed armonioso, una serie di passi misurati e ben dosati che permettono in 15 minuti di organizzare un bivacco in piena regola.





Tende piazzate, seggiole posizionate, tavoli aperti, cassepanche in stand-by, treppiede per cucinare issato, griglie fissa e rotante pronte all'uso, paiolo per polenta in bella mostra.

In un muto carosello, tutti gli ingranaggi di questo gruppo di biker chefs, veri motociclisti e veri gourmet, prendono a girare vorticosamente per

regalare, in questa due giorni all' addiaccio a 1500 metri sul livello del mare, un piccolo esempio di quello che sono in grado di produrre dei motociclisti affiatati.

Branzino agli odori, verzini in umido con le cipolle, minestrone diciassette verdure, coniglio alla brace, ali di pollo alla griglia, polenta uncia su paiolo di rame sono solo ALCUNE delle leccornie che mi ricordo e delle quali serberò sempiterna memoria.

Tutto il resto è un distillato di semplice, elementare, meraviglioso motociclismo allo stato puro. Il massimo.

Come quello che accade a Dok la sera del ritorno. Roberto con la sua "Sardina", a pochi chilometri da casa, appena lasciato da Emanuele alla biforcazione autostradale mutuamente concordata, verrà tamponato duramente da un'auto guidata da un conducente assonnato.

Una serie di testacoda in piena autostrada, Dok parte per la tangente spinto dalla forza centrifuga di questa giostra fuori programma.

Moto disintegrata e motociclista che per miracolo rimedia dei gran colpi e una lesione operata al ginocchio, riuscendo per pura fortuna a non farsi investire sulla corsia di sorpasso dove era stato sbalzato a seguito dello scontro violento. E' andata bene, anzi tutto sommato è andata benissimo.



Gran bel raduno invernale, gran gruppo e gran culo per tutti quelli che hanno assaggiato l'asfalto in questa 3 giorni.

Gristallrally

Perchè fare un raduno invernale col Griso?

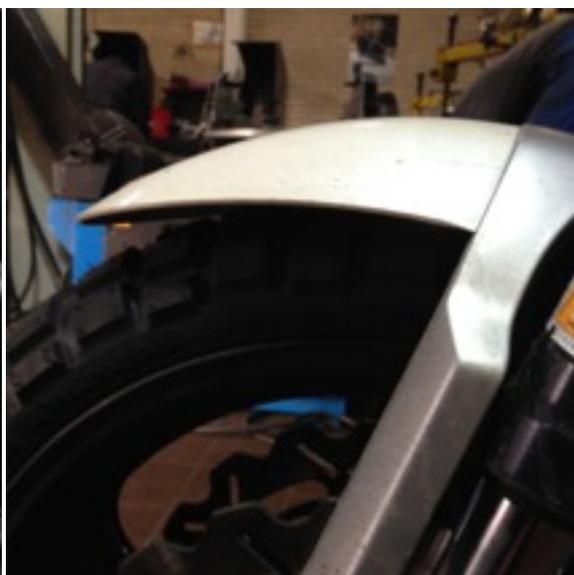
Perchè fare tutta la stagione di raduni invernali con il Griso?

Ma soprattutto, perchè fare il Krystallrally con il Griso?

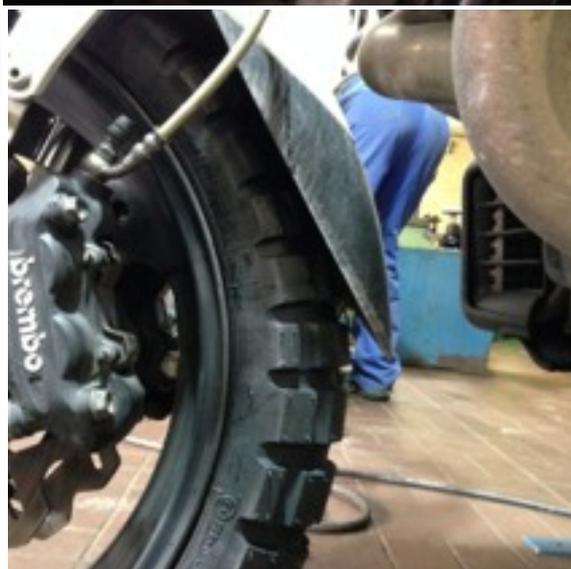
Difficile dare delle risposte sensate a queste domande.

Cerando di trovare il bandolo della matassa alla vexata questio, credo di poter affermare che l'impiego di questa particolare moto me lo abbia suggerito la lettura del Forum di Anima Guzzista.

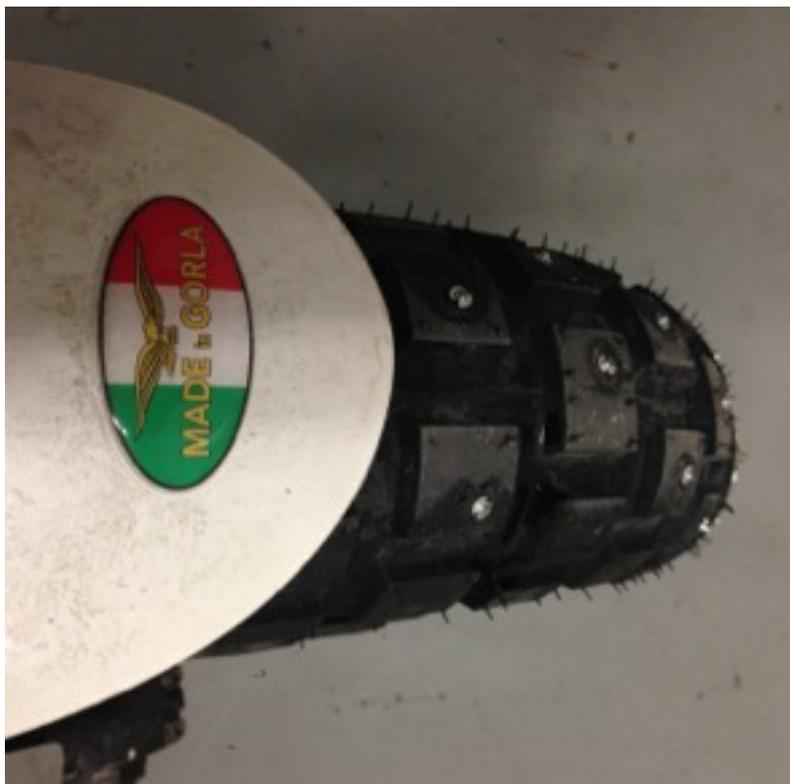
Si alza e si allunga il parafrangente anteriore per non farlo esplodere quando si riempie di neve. Due livelli possibili grazie alle abili mani ed all'inventiva del Monza.



Le tassellate di questa stagione invernale, giunte a Kiel, sono ormai troppo basse per reggere i chiodi. Si cambieranno da Reifen Hagemann ad Amburgo



*Best Grip,
made in
Italy nel
bresciano,
la migliore
soluzione
per una
chiodatura
reversibile*



Una moto che non era piu' in produzione anche se lo era, una moto che non si poteva caricare anche se lo si puo' fare benissimo, una moto che non ha un motore affidabile anche se si è rivelata affidabilissima, una moto che è indicata solo per le gite fuori porta anche se si è fatta i suoi percorsi in mezza Europa su fango, fuoristrada, ghiaccio e neve, come e meglio a volte di piu' blasonate endurone elefantiache.

Insomma, un quadro di una contraddizione tipicamente Guzzista, quella di una moto bellissima e robustissima sottovalutata da una ampia frazione di guzzisti. Quelli che "la Guzzi è qualche cosa d'altro",

declinando la risposta, a seconda dei gusti personali, alla sportiva, all'enduro o alla turistica della casa di Mandello.

Così profondamente motivato, ho cercato di dare una risposta su basi oggettive, adattando il tono della discussione motociclistica a quello di una tesi in ambito scientifico.

Scopo della ricerca:

il riuscire a ritrovare i valori guzzistici della Moto Guzzi Griso 8V e verificare l'effettivo utilizzo della stessa in ambiti non consoni alla fetta di mercato in cui si vuole, vox populi, relegata questo tipo di moto.

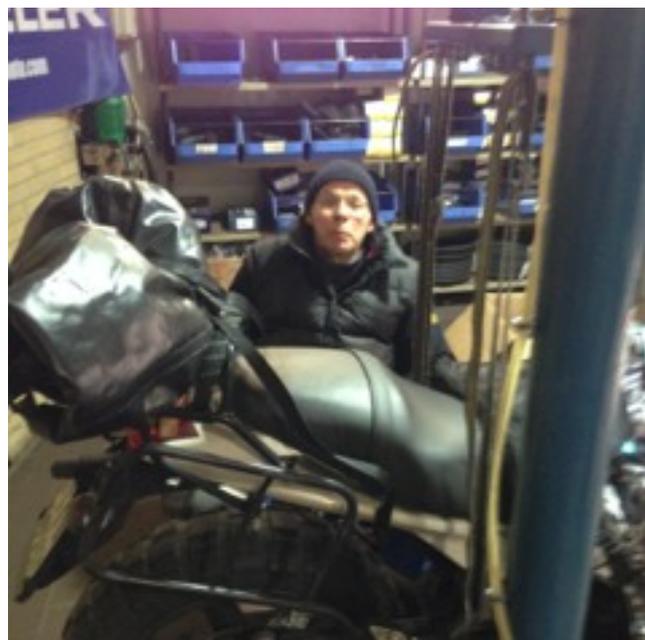
Materiali e metodi:

Moto Guzzi Griso 8v, prima serie, immatricolazione febbraio 2008, comprata usata nel febbraio 2013 con poco meno di 9000 Km.

Distribuzione originale aste e bilancieri, Tagliando dei 1500 Km non eseguito dal precedente proprietario. Tagliandi regolari a



*La Kolonna
Komasca al
Krystallrally
2016*



"Moto Kaputtzi"

10.000, 20.000, 30.000 km

Accorgimenti per la stagione invernale:

Paramani Stelvio, Plug 'n' play

Coperta Tucano urbano, plug 'n' play

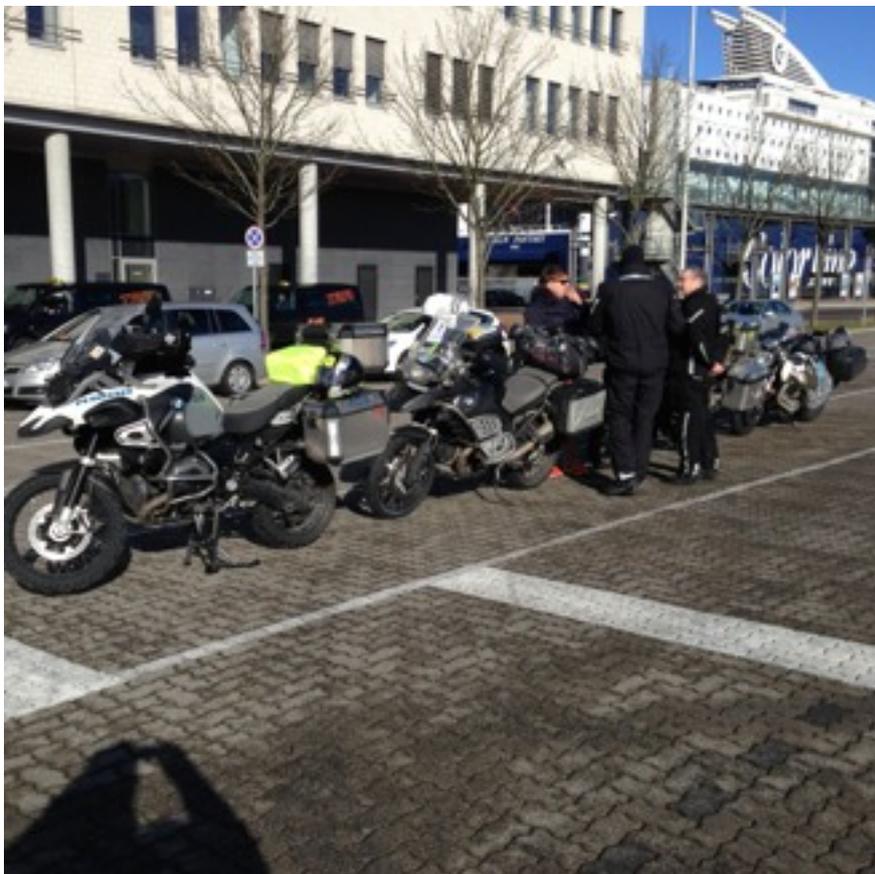
Parabrezza Puig, plug 'n' play

Paramotore H&B, plug 'n' play

Rialzo ed allungamento parafango anteriore, difficoltà media

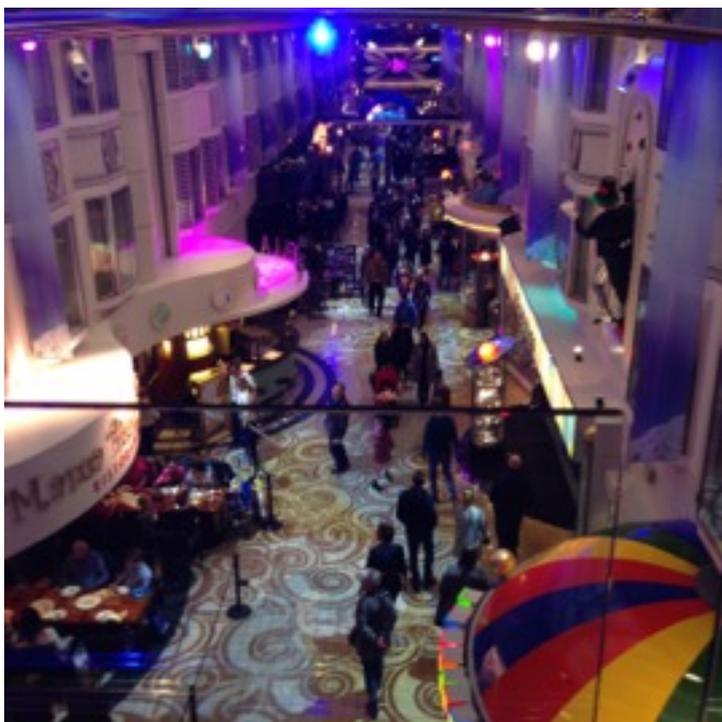
Telai portaborse e portapacchi H&B, plug 'n' play

Allungamento piano portapacchi per trasporto pneumatici, difficoltà bassa



*Gli arabi no, gli slavi no,
gli indiani no.
Questi tre amici
manifestavano idee
precise chiacchierando
del piu e del meno.
L'Italia sembrava terra di
conquista straniera
secondo questi
motocilisti italiani su moto
germaniche.
Ho chiesto se fossero
sposati e mi hanno
risposto tutti di si:
rispettivamente con una
rumena, una moldava e
una polacca.
Mi sono sentito in preso
in contropiede, per non
sentirmi in minoranza ho
detto che anche io avevo
sposato una straniera:
un'italiana!
Da quel momento sono
diventati Qde. Quelli
dell'est:*

La passeggiata centrale del traghetto Kiel/Oslo. Più in fondo, il Night Club, luogo di imprese leggendarie del trio di Qde.



Adattamento attacco SW-motech per borsa del serbatoio, difficoltà bassa

Tutte le modifiche effettuate dall'attenta mano del "Monza", Gorla's guy.

Borse rigide H&B da 40 L, borse stagne Motodetail 30/50L, Borsone da subaqueo Seac da 120 L, cinghie Rock-strap, borsa serbatoio SW-Motech, impianto elettrico per navigatore, impianto elettrico per punto esterno erano in comune con le altre nostre Guzzi.

Chiodi per pneumatici Best Grip, 1100 anteriore e 1300

posteriore. Quest' ultimo da valutare con riserva.

Risultati:

Apprezzamento totale ed incondizionato da ampie schiere di motociclisti.

Domande più frequenti:

"Ma i collettori di scarico sono custom made?"

"Ma è il nuovo modello di enduro della Guzzi?"

"Ma a te entrava in funzione il traction control sul ghiaccio?"

"Ma a te entrava in funzione l' ABS sul ghiaccio?"

"Ma posso fare una foto con te sopra?"

"Ok, no, scenderesti se no non si vede più la moto?"

"Se te la do, mi fai fare un giro?"

Spesso, a molte di queste domande ho risposto di no.

Conclusioni:

La Moto Guzzi Griso 8v prima serie, distribuzione a metallo volvente, ha sorpassato ogni impegnativo test tecnico ed ogni contest estetico. In particolare non ha mai avuto alcuna esitazione né telaistica o di motore né tantomeno di impianto elettrico.



Con borse rigide e



paramotore la scivolata su ghiaccio non ha dato alcuna conseguenza nè temporanea nè definitiva alla moto, che ha potuto continuare tutto l' inverno ad assordare i matusa ed i benpensanti con la sua petomarmitta (cit. Elio e le storie Tese), alias Termignoni originale per Griso senza DB-killer (perso per strada...)

I pneumatici tassellati Continental TKC 80 chiodati hanno rivelato un ottima stabilità sia su ghiaccio spesso sia su tratti di asfalto ghiacciati, sia su asfalto a temperature costantemente sotto lo zero.

800 Km percorsi chiodati in totale, i pneumatici hanno rivelato un usura ridottissima grazie ai chiodi metallici Best Grip.

E' sempre risultata la moto dalla linea piu' originale in assoluto e sicuramente la piu' facile da trovare al parcheggio sotto la neve, senza dover assistere alla pietosa migrazione dei proprietari di GS o KTM ADV da una moto all' altra alla ricerca della propria, scegliendo moto a casaccio avendo tutte una linea indistinta e priva di caratteristiche proprie.

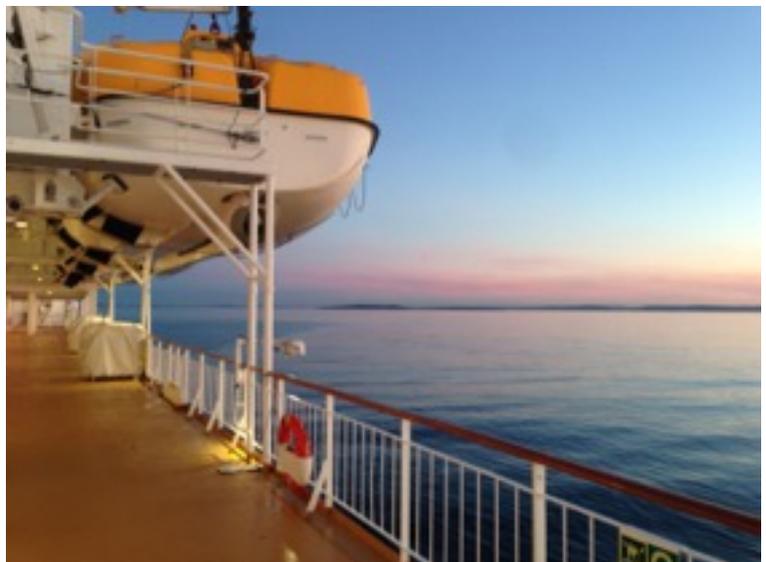
La celebre frase di Hegel della "notte in cui tutte le vacche sono nere" sembra proprio fatta ad hoc, soprattutto nel caso delle moto germanofone.

Perchè Hegel era anche lui, in fondo in fondo, Guzzista e Grisista. Natürlich.

E' una moto che va su tutto, la puoi portare ad un raduno rat-bike, ad uno moto classic, al bar dagli amici, sul Muraglione vicino ad una Brutale e fa sempre la sua porca figura.

Qualcuno la porta anche ai raduni Guzzi, ma non sempre è bene accetta, almeno finchè resterà in catalogo.

Poi non appena uscita di produzione, diventerà la Guzzi piu ricercata di sempre e le V7 telaio rosso le scambieranno a tre per un Griso. Perlomeno.





Qde ready to go

Krystallrally

E' stato sicuramente il raduno che ha richiesto maggior preparazione logistica rispetto al solito invernale. Se non altro teorica, visto che non volevo trovarmi impreparato ad oltre 2500 Km di distanza da casa.

Ho cercato soprattutto di minimizzare l'usura dei pneumatici al momento dell' inserimento dei chiodi, quindi ho studiato un percorso in andata ad hoc ed il piu "comodo" possibile.

Partito la mattina alle 6.30 da casa, alle 17.30 arrivavo nel quartiere di Altona-St.Pauli ad Amburgo dopo 6 rifornimenti e 1100 Km.

Se vogliamo trovare un difetto intrinseco nel Griso è proprio il serbatoio che non ha la caratteristica capienza touring richiesta per questi trasferimenti autostradali ad ampio raggio.

Ogni ora e venti circa occorre infatti fermarsi e rifare il pieno. Non che una sostina a riscaldare le mani non fosse necessaria, i primi 700 km li ho percorsi tutti sotto una continua pioggia e frequenti fitte nevicate, ma le soste per la benzina, dovendo togliere ogni volta sopraguanti in gomma e guanti,

A Selection of Whiskies and Whiskeys		NOK
SCOTCH MALT		
Balvenie Triple Cask 12 YO Highland Single Malt	78,-	Highland Park Harald Orkney Single Malt
Balvenie 12 YO Highland Single Malt	68,-	Highland Park Sigurd Orkney Single Malt
Glenfiddich Select Cask Highland Single Malt	68,-	Bruichladdich Organic Islay Single Malt
The Glenlivet Master Distiller's Reserve Speyside Single Malt	68,-	Caol Ila Distiller's Edition Islay Single Malt
Aberlour 12 YO Speyside Single Malt	64,-	Lagavulin Distillers Islay Single Malt
MacInlay's Speyside Single Malt	149,-	Laphroaig QA Cask Islay Single Malt
Talisker Dark Storm Islay Single Malt	74,-	BLENDED SCOTCH
Isle of Jura 16 YO Island Single Malt	68,-	Ballantine's Finest
Highland Park Einar Orkney Single Malt	68,-	Chivas Regal 12 YO
		Grant's Family Reserve
		Johnnie Walker Black Label 12 YO
		The Famous Grouse

*Smoky and rich.
Così mi piace il
single malt.*



il navigatore dall'attacco sulla borsa del serbatoio, la borsa del serbatoio, sganciare la coperta Tucano urbano, lasciare la moto alla pompa e andare a fare la fila per pagare alla cassa, voltarmi e rifare la processione al contrario era abbastanza time consuming.

Trovare qualcuno che mi cambiasse i pneumatici ad Amburgo non è stato facile. Due settimane precedenti la partenza, nel giro di qualche email e qualche telefonata, avevo

terminato senza esito alcuno i concessionari Moto Guzzi della regione. L'unico che mi avrebbe fatto "il piacere" di cambiarmi le gomme me le avrebbe vendute a 370 euro più il montaggio. Non era possibile montare gomme non fornite da loro. Come a dirmi: "se anche non vieni siamo felici lo stesso". Sinceramente se avessi trovato qualcun altro più ben disposto ne sarei stato felice.



Qde chiodano le anteriori. Il tempo continua a alternare nuvole e neve e si fa man mano più buio.



Messo in stand-by l'unico concessionario disponibile ho provato a telefonare a Stefano Caselli di Stein-Dinse. Lui ha sentito Alex Budde, quello di Kafeemaschine, e mi hanno suggerito Reifen Hagemann nel quartiere di Altona-St. Pauli. Due chiacchiere per telefono e la cosa era fatta. Può venderti qualunque pneumatico di qualunque marca, può montare pneumatici non comprati da

Miguel Angel Moreno, da Barcellona al Krystallrally con la sua fida Vespa PX200.

La prossima moto che si comprerà? Stelvio NTX. Ma la vespa non la venderà mai. Colaninno ha già il magone...



rimasta traccia sull'odometro. Il sensore riprendeva a funzionare fino a che non si ripresentava neve o pioggia, quindi ha svolto per ben poco tempo la sua funzione.

Poco male, velocità e chilometri percorsi li potevo avere anche sul navigatore.

Meno simpatica la perdita di olio dallo stelo dx della

forcella. Un bel grumo di morchia deve aver tagliato il paraolio. Rapida consultazione telefonica con il Monza ed il lapidario verdetto è emesso:

“Ma non te ne accorgerai neanche di guidare senza olio in una forcella! Vai tranquillo! Il sensore? Ma lo cambiamo qua, di che ti preoccupi! Ora che mi ci fai pensare mi ricordo di quando io nel 1986 stavo andando all’Elefantentreffen e....”

Come sa rimetterti in pace con la tua moto il Monza non lo sa fare nessuno.

L'operaio del gommista era meno fiducioso, continuava a pulire l'olio sullo stelo, sulla pinza freni, sul cerchione e per terra.

Incomincia a questo punto, puntuale come un orologio a cucu' della Foresta Nera, la solita tiritera germanica sulle Moto Guzzi, “Marcano il territorio”, “Moto Kaputtzi”, “due fili di ferro e continuano a marciare” e così via.

Quando arriva alla “pasta che rende mosci e le patate che danno forza” il contenitore per i luoghi comuni



aveva la misura ormai colma.

Mi lascio andare a qualche altro luogo comune anch'io per legittima difesa: "Certo che le moto BMW sono brutte da far vomitare", "Vorrei consumare un po' di meno con la mia Guzzi. Non avresti una centralina di una VW da vendermi?" ed il simpatico operaio capisce che è arrivato il momento di concentrarsi sugli ultimi bulloni.

Il titolare passa a verificare personalmente tutti i dadi e i bulloni, ricarico la moto e riparto bello allegro, in un ora arrivero' a Kiel al traghetto sotto un pallido sole.



Fabio, detto il romagnolo fosforescente e Luigi, a cavallo della sua Goldwing, immortalati mentre lanciano l'urlo di battaglia di questo Krystallrally 2016: "Patataaaa!"



Qui mi accodo ad altre tre moto. Italiane. GS. Tautologia teutonica tutta italiana.

Procediamo alle rituali presentazioni, qualche scambio di battute e scopro che anche per loro è il primo Krystallrally. Sono equipaggiati con i Best Grip come me e quando io

incomincio a montarli sulle gomme, decidono, dopo un conciliabolo propiziatorio di seguire l' esempio. Io finisco velocemente di chiodarle entrambe, loro, complici gli avvitatori germanici che sembrano non fare il loro dovere, vuoi anche per i consigli di Luigi, sopraggiunto dopo di me a bordo della sua Goldwing 1800, diretto pure lui al Krystall e che suggerisce di aspettare, terminano solo la posteriore.



Bella storia questa coppia di Svedesi. Stefan, ventiduenne, gira da tempo con il suo amico settantenne, quello con il cappello da elfo, per intenderci. Cura da matti la sua rat-bike, secondo l' abitudine geologica dell' apposizione stratigrafica di significanti motociclistici classica dei cultori di questo tipo di customizzazione. In parole povere si compra un cadavere di K100 per 700 euro e la si comincia ad "accrocchiare" con tutto quello che si trova in giro di utile per poterci girare senza passare inosservati. Tutto a norma, naturalmente. Una coppia di fanali anteriori di una vecchia Volvo, impianto stereo ricavato da tubi in PVC da 100 per sanitari , trio di cerchi fantasia, scudi di plexiglass dovunque, catene di trasmissione per fare schienalini, carrozzino trapiantato da una Ural, una cassetta della posta per valigia laterale, corna di alce raccattate nei boschi e fissate con fildiferro, oggettistica varia saldata in ogni angolo a ricordare particolari momenti, utilissimi posacenere a forma di teschio. bambolotti con mascherine in stile sadomaso....



...non basterebbero 10 pagine per raccontarvi ogni dettaglio che si incontra nella stratigrafia di questa Rat. Solo una perla: Stefan al raduno adattava con il coltello la pelle di cervo invernale che copre la sua sella. Il suo amico gli dice: "vacci piano, non sai quante donne ho fatto passare su quella pelle in 20 anni!". Stefan mi traduce l'questa frase in inglese dicendomi che gliela ha regalata proprio in questa occasione dopo anni di mezze parole, lo guarda con un misto di soddisfazione ed orgoglio e poi mi fa: " ...e puoi star sicuro che non ha mai visto una goccia di sapone questo mantello! What a present!" Gli chiedete come fa a far passare ogni due anni la revisione a questa opera d' arte? "Semplice, conosco uno degli esaminatori. E' un motociclista!". EUUUA!



La movimentazione della moto con le gomme chiodate sui ponti e le rampe in metallo del traghetto sono precise e senza problemi, i chiodi non peggiorano il comportamento delle Continental tassellate. Ci fanno salire a bordo ed in 5 minuti sono a farmi una doccia in cabina, bello rilassato. Ho tutto un pomeriggio ed una sera da affrontare senza la sella in mezzo alla chiappe, continuando il mio serrato combattimento con "Non di solo pane" di Dudincev. Un'epoca eroica, personaggi da romanzo realista, mentalità che

sembrano sepolte nella notte dei tempi.

Ma dei 4 centauri italiani non c'è traccia. Il traghetto è in effetti una nave da crociera di lusso, ma sto seduto su un tavolino al pub al centro del passeggio, possibile che non mi vedano? O forse mi evitano? Incomincia a sorgermi un dubbio. Neanche una mezza frase negativa sulle Moto Guzzi, dai, non è possibile.

Se mi ricordo la simpatia dei Biemmevisti all' Agnello Treffen che non appena saputo che lo, Guzzi Topo, Linolino e Vito eravamo tutti guzzisti si sono allontanati dal nostro tavolo per paura che potessimo danneggiare irreparabilmente l' affidabilità teutonica dei loro mezzi, questi tre sembrano delle rarissime mosche bianche.

Paolo addirittura ha detto tutto orgoglioso che ha posseduto anche una Breda 1200 e che i livelli di finiture di Moto Guzzi BMW se li sogna...qui gatta ci cova.

Comunque passo la mia serata alternando la potente vicenda della costruzione della macchina per tubi d'acciaio con tecnica centrifuga del romanzo alla struggente aria di Podmoskovniye vechera (Notti di Mosca) suonata e cantata al piano bar della nave



E' appena passato lo spazzaneve! Evviva la strada è sgombra...



gustando una selezione di torbatissimi distillati scozzesi. EUIUA!

La mattina recupero i tre amici giessisti vaganti sulla passeggiata della nave. Decidiamo di andare a fare colazione insieme e scopro che non c'era alcuna malcelata intenzione di non contaminarsi con un portatore sano di bicilindrico mandellese, ma semplicemente avevano mangiato al buffet in velocità ed economia per poi

concentrarsi sul Night Club a bordo. Sembra dai loro racconti che abbiano passato una nottata cercando di far cantare l'Aida ad una selezione di distillati di estrogeni nordeuropei, testando la resistenza di tubi organici al Sildenafil.

Dei due centauri miei coevi non so dirvi se i racconti abbiano rispecchiato la realtà dei fatti, ma del ventottenne "Cavallo" sono state narrate gesta omeriche. Sembra che nel locale gli abbiano concesso anche uno sconto per via che "tutto *quello* non lo usavano". Forse può sembrare eccessivo, una fanfaronata, ma l'atteggiamento da Inseminator tenuto dal giovanotto per tutta la durata del raduno, col senno di poi, mi ha fatto rivalutare la cosa.

Sbarchiamo, pallido sole, temperatura corroborante di -2 gradi alle 10.30. Subiamo un controllo di polizia appena scesi. Schengen è sospeso, ogni volta che passi i confini nazionali la polizia è lì pronta a chiederti i documenti. Ci becchiamo già che ci siamo un doppio controllo perchè a qualcuno era parso strano che si sbarchi con delle moto in Norvegia d'inverno, e quando l'ufficiale di Polizia norvegese ci chiede dove avevamo intenzione di recarci, alla nostra risposta: "Röros" lui ci guarda stranito e risponde: " but it's really cold outside there!"





Uomo avisato
mezzo riscaldato.

I primi 80 Km in
autostrada vanno via
veloci, teniamo gli
80-90 all'ora, le mie
gomme chiodate
vanno benissimo, la
moto corre sicura,
frena sicura, una
vera gioia. L'asfalto
è completamente
ghiacciato ma non
c'è nè neve nè
ghiaccio sull'asfalto.
A bordo strada la
faccenda cambia,
naturalmente, lì
neve e ghiaccio ci
sono eccome.

Lasciamo la E6 e prendiamo la strada 3. La numerazione segue le solite regole in vigore nel Nordeuropa. Più le strade sono piccole, più si fanno secondarie, più i numeri aumentano. Dai singoli numeri si passa alle decine, poi alle centinaia, infine alle centinaia con lettera minuscola che richiama il distretto.

La 3 sembra piacerci all'inizio, ci da fiducia. Pochi chilometri ed al primo centro abitato un po di nervosismo diventa palpabile tra il gruppetto di moto. La prima rotonda è circondata dal suo bel lastrone di ghiaccio. Io procedo con fiducia, chiodatissimo, Qde con l' anteriore normale sembrano un po più impacciati, Luigi con la Goldwing 1800 ci entra semplicemente come un missile. Affrontato come se niente fosse, nessuna indecisione, un razzo. Al primo benzinaio ci fermiamo per permettermi di fare rifornimento.

Guardo i pneumatici della Honda e scopro che l'anteriore ha un Heidenau termica tassellata, al posteriore una gomma termica da automobile. Proprio piatta. 40 cm o giù di lì di frastagliatissimo silicio. Son capaci tutti di viaggiare su una moto con una posteriore da automobile, penso io.



*Orgoglio
guzzista.
Dalla
Francia
con una
Sport 1200
2V sidecar*



D' altronde chiodare quel bisonte non è roba semplice. Devi sdraiarti per terra, chiodare 10 cm di battistrada alla volta, poi ti devi alzare e spostarla di quel tanto che basta per esporre nuovo pneumatico, risdraiarti e procedere. Infinito. Adesso capisco perchè non voleva chiodare, è un incubo sia metterli che toglierli. Procederà sulla fiducia fin dove potrà.

Questa la sua lungimirante strategia.

La 3 è la classica strada principale del Nordeuropa, bei rettilinei, curve ampie, paesaggi mozzafiato.

La temperatura è scesa a -9 ma la strada si mantiene ancora bella, i lastroni di ghiaccio solo a margine della corsia ed al centro della strada.

Lo spazio per viaggiare parzialmente chiodati Qde lo hanno e si procede sempre sui 60-80. I limiti sono chiari e stringenti, le telecamere sono segnalate ma abbastanza frequenti.

Si fermano a mangiare ad un benzinaio, io li guardo e mi domando se questa sosta fosse strettamente necessaria. Ma si sa, viaggiando in gruppo occorre accettare le decisioni della maggioranza.

All'inizio del pomeriggio la strada incomincia a salire e la Norvegia ci dona un saggio del suo mutevole sistema climatico. Nell'arco di 500 m si passa da un cielo parzialmente coperto ad una fitta nevicata.

Quando la nevicata diventa ancora piu' intensa e la strada un lastrone di ghiaccio, Qde decidono di fermarsi a finire la chiodatura. Io non ho niente da fare e presto l' avvitatore a chi non



ne ha uno efficace o a chi ha finito la batteria del suo. A mano glie ne metto pure qualcuno per cercare di velocizzare la cosa. La nevicata incomincia a farsi spesso, non vorrei passare la serata in mezzo al niente.

Perchè la Norvegia è bella anche per questo: fuori dai paesini ci sono chilometri e chilometri di foreste, natura allo stato puro, non c'è il bar o la trattoria sul passo a cui siamo abituati.

Se si è fortunati la trovi al paesino successivo, quei 30-40 Km di natura, appunto.



FQde finiscono di chiodare e rimettono a posto il materiale, chiedo quindi chi vuol far strada. Luigi, col suo pneumatico da auto, sulla salita non si è fermato ed ha tirato dritto, sempre fiducioso fino a prova contraria.

Faceva da apripista lui, adesso tocca a me, dicono.

E' pieno pomeriggio, qui il sole tramonta alle 17.30, a chilometri non manca molto ma la strada non è certo una passeggiata, se poi ci si mettesse pure il buio...

Accetto di buon grado di incominciare la colonna, salgo sul Griso, osservo nello specchietto i fari di Fabio mettersi sulla carreggiata, salto fuori dal ghiaccio e dalla neve accumulati dagli spazzaneve a bordo strada e parto anch'io. Tempo una curva e incomincio a vederli sempre piu in lontananza, poi spariscono dalla visuale. Rallento, scendo prima a 50 poi a 40 all'ora, infine dopo una mezz'oretta un'ambulanza sfilava in senso opposto in direzione degli amici con le tette mosce.

Se la hanno chiamata loro *spero* che non sia niente di grave, in tre, con l' aiuto del personale paramedico dell'ambulanza riusciranno *sicuramente* a risolvere un eventuale spostamento del mezzo avvisando un carro attrezzi, questi li informerà *certamente* dell'hotel piu' vicino per passare la notte e per stare.



Ci sono troppi "sicuro" e "certo" nei miei ragionamenti, mi sento un po in colpa e quindi rallento ulteriormente ma continuo a non vederli li vedo nello specchietto.

Sarebbe pero' stupido, adesso, tornare indietro, sarei un'altra persona da dover accomodare in uno sperduto hotel e in 3 persone

Ogni tanto il sole faceva capolino e regalava angoli meravigliosi, come questa superficie ghiacciata ed innevata di uno dei tanti laghi.



dovrebbero riuscire a darsi una mano l'un l'altro. Son partiti in gruppo belli convinti, ce la faranno.

Ormai incomincia a fare buio, le luci di altre vetture sulla strada sono veramente poche ed ogni volta che le scorgo in lontananza spero sempre che siano loro. Macchè, risultano alla fine sempre auto o camion. Gentilissimi, gli utenti della strada norvegesi si accodano alla Griso ed aspettano che io gli faccia segno di sorpassarmi. Un paradiso, se non fosse che ormai sono le 17.30 passate e che è ormai irrimediabilmente buio ed io sto continuando da solo a procedere su una strada che è

un bel lastrone di ghiaccio da decine di chilometri.

La mia confidenza con questa superficie è aumentata notevolmente, ma il buio e la luce dei fari non riescono a farmi capire bene dove sta il lastrone pressato e dove sta il ghiaccio non pressato. Con la neve che cade a confondere tutto il quadro è completo.

Lascio la 3, prendo la 30, le condizioni della strada certo non migliorano, procedo sui 40 all'ora senza grossi patemi ed al primo villaggio mi fermo e faccio benzina, l'ultimo rifornimento prima di Røros. Mi mancano ancora 50 Km, un po' più di un'ora di viaggio. Chiedo lumi al ragazzo alla cassa e lui mi conferma che le condizioni viarie non peggioreranno.

Bene, un inconveniente in meno. Arrivo poco dopo le 19 al Røros Hotell, mi accoglie subito Luigi e chiede di Qde. Gli racconto che li ho lasciati indietro e dell'ambulanza. Lui non ha ricevuto alcun messaggio da loro, io neppure. Non sappiamo se esserne felici o meno.





Pranzo con Luigi, Fabio, un romagnolo in GS (ma vah?) e Miguel Angel, direttamente da Barcellona dopo 5 giorni di viaggio a bordo di una Vespa PX200. Una bella tavola, un bel gruppo, 4 simpatici cazzoni.

Dopo le 21, mentre al bar dell' hotel confrontiamo al palato dei nuovi distillati di patate con nomi altisonanti tipo Storm o Viking con della grappa bariccata Tre Soli Tre, entrano nella Hall, Qde. Facce provate, stanchi. Ma tutti e tre presenti.

Paolo è caduto un paio di volte e si

è fatto prendere dallo sconforto, Fabio a detta sua ha rischiato più volte di finire disteso ed è riuscito a tenere in piedi la mucca grazie alle sue lunghe leve, visto che è 2 metri giusti giusti.

Cavallo durante il tragitto avrà probabilmente pensato alle sere precedenti e si deve essere fatto forza così'.

Finiamo la serata tutti insieme, sentendo il racconto della caduta di Luigi. Lo stratega degli spikes.

Lui, una volta lasciatici, ha voluto procedere senza mai chiodare ed all' entrata di Røros, su una salitina, la moto gli si è intraversata ed hanno incominciato, lui e la Goldwing, a fare delle belle piroette sincrone sul ghiaccio.

Terminato il fuori programma di pattinaggio artistico, molto prosaicamente, Luigi a strappato fuori a bestemmie un povero automobilista che guardava allucinato la scena che era appena accaduta davanti al suo cofano e lo ha obbligato ad aiutarlo ad alzare la moto. Il tutto in un misto di piemontese ed italiano.

Da filmare sarebbe stata una scena meravigliosa. Come altrettanto meraviglioso deve essere quell'oretta e passa che Luigi ha trascorso sdraiato sul ghiaccio in mezzo alla strada di Røros a chiodare anteriore e posteriore. Era stato *troppo* strategico.

Røros è un bel paesino



*"Ti abbiamo eletto cliente più pazzo della giornata. Salire fin qui in Norvegia in moto d'inverno è da folli. Ma non hai freddo?"
E poi si lascia andare ad un:
"Mmmh, you are a real Viking!"*

Ebbene sì, ho cuccato anche in Norvegia. Un biondissimo omaccione con barba e baffi. Ticcio sarà geloso.



patrimonio dell'Unesco, tutto legno ed erba sui tetti, ghiaccio e neve ovunque, slittini e sci di fondo come principale mezzo di spostamento. Gli slittini in particolare sono meravigliosi, sono delle schegge, leggerissimi, ed sono dotati anche di un cesto bello grosso per portare la spesa o altri oggetti. Fantastici.

Gite con i cani da slitta, gite in moto slitta, tutto quello che uno si sogna di fare nel profondo Nord in inverno qui si fa. Vuoi fare galoppate chilometriche sulla neve a cavallo? Basta chiedere, si organizza. Bellissimo, entusiasmante.

Passiamo così un paio di giornate da turisti ed assistiamo un pomeriggio all'aggiornamento tecnico della moto di Fabio, quello romagnolo. Lui si era portato degli sci da installare sul suo GS ed approfittando di una mezz'oretta in cui non nevicava, li ha montati davanti ai nostri occhi.

Il risultato meccanico è stato ineccepibile, gli sci erano stati correttamente fissati, ben saldi al telaio della moto ed al paramotore, inamovibili. Tetragoni. Un panzer. Come il resto della moto, del resto.

O meglio, la Gs la si poteva accelerare e frenare in scioltezza, mancava solo il piccolo particolare della possibilità di curvare. Ora l'aggiornamento tecnico fa bella mostra di sé nel cassonetto dei rifiuti ingombranti della cittadina di Røros.

Il giorno del ritorno Luigi è partito presto, accompagnato dal romagnolo. Aveva il traghetto da Oslo alle 14.00 e sembra sia riuscito a prenderlo andando a 140 chilometri





A Kiel incontro un trio di olandesi sui loro sidecars. Affabili e sociali come tutti i motociclisti incontrati in inverno, questo simpatico gruppo mi ha raccontato del loro bel giro di 4 settimane in Nordeuropa nel mese di febbraio.

Sbarcati a Göteborg hanno risalito tutto l'interno della Svezia lungo la E45, sono entrati in Finlandia quindi in Norvegia fino ad Alta, a pochi Km da Nordkapp. Quindi sono scesi per la E6 facendosi tutti i fiordi e l'Atlantic Road arrivando fino a Bergen. Da qui, attraversando la regione montagnosa norvegese, hanno proseguito sulla E16 fino al Primus, passando un paio di notti in tenda a -20°C per finire in bellezza questo tour .



Non è un Panzer. E' il quindicesimo sidecar prodotto da un noto preparatore svedese di sidecar "da combattimento". Motore Volvo 2.300 cc, 140 HP, marce automatiche. 9 quintali di peso. Spazio per qualunque cosa, anche per il trio di cerchi chiodati, oltre a tutto il necessario per il camping invernale e la cucina open-air. L'ultima creatura di questo mitico produttore svedese settantacinquenne è in fase di ultimazione. Motore Subaru Impreza 2.500cc, 230 CV. Messi in fila vicino al Griso questi sidecar fanno diventare questa Guzzi un vero scricciolo.



orari chiodato sull'autostrada Norvegese. Fabio ha descritto una scia di gomma bruciata lasciata dietro dalla Goldwing a causa dell'estremo surriscaldamento dei chiodi nel pneumatico.

Fabio ha poi seguito per Malmö, a Rödby ha preso il traghetto per Puttgarden e si è fatto il tragitto Lübeck-casa in un paio di giorni.

Io avevo ancora dei bei giorni a disposizione ed ho optato per accompagnare Qde.

Dopo un breve conciliabolo decidono di mandare avanti ancora me. Percorro la salita che dall'albergo porta alla strada principale e già lì i teutonici

hanno qualche difficoltà. Tento di svoltare a destra e vengo fermato perchè la strada giusta dicono sia a sinistra. Seguo le indicazioni del navigatore e ad uno di loro il proprio GPS dà un percorso differente. Cambiamo quindi direzione, ci mettiamo su questo percorso differente e piano piano le luci dei germanicomuniti si allontanano sempre più all'orizzonte dei miei retrovisori fino a sparire.

Mi fermo ripetutamente a fare foto alle strade, al paesaggio, alle persone che attraversano quelle lande desolate con gli sci da fondo, con le racchette da neve, con i ramponi trainando slitte, con le mute dei cani, immortalo cartelli segnaletici, benzinai, muschi e licheni, ma di Qde non c'era più traccia.

Avranno fatto un furbissimo percorso? Avranno avuto bisogno dei loro tempi?



Il Griso in tutto il suo splendore alla fine del viaggio, una maschera di sale.



Non sono ancora riuscito a raggiungerli al momento attuale tramite i soliti social, ma sono sicuro che sono un trio pieno di risorse e se non si saranno fermati troppo tempo nel quartiere a luci rosse di qualche grande città tedesca come hanno detto di aver fatto all'andata, saranno sicuramente ritornati ai loro affari quotidiani nel Belpaese

Io ho schiodato le ruote solo a Oslo, ed ho avuto la bella sorpresa di



Solo alcune delle numerose perle di saggezza lette qua e là sulla moto di Stefan:

*In Svedese:
"meglio l' Herpes che un' Harley Davidson"*

"le (moto) originali sono per vecchi cazzoni"

"touch my bike and I fuck your dog" invece ha bisogno di una standing ovation piuttosto che di una traduzione.

vedere 3 degli oltre 100 chiodi della posteriore che erano entrati troppo in profondità e che hanno fatto collassare piano piano la carcassa del pneumatico sotto il peso della moto carica.

Carroattrezzi, notte in hotel, sostituzione gomme la mattina seguente con due belle Dunlop roadsmart 2 e via per un bel giro a -2/-3 lungo la costa Svedese.

Imbarco a Göteborg nel tardo pomeriggio per salpare alle 19.00, sbarco a Kiel la mattina alle 9.30 e dopo una bella cavalcata di 1200 Km e 8 rifornimenti alle 21.30 spegnevo il motore del Griso, ridotto una maschera di fango, neve e sale, nel garage di casa.

L'anno prossimo ... Primus!

Andare solo al raduno è roba da mezze seghe, poco più di un centinaio di chilometri a Nord di Oslo.

In compenso si passano tre notti in tenda a -22°C, cucina do-it yourself open air e tutti intorno ai falò a riscaldarsi.

Ma prima del raduno un bel giro per i fiordi da Kristiansand fino all'Atlantic road, quindi da Kristiansund la 70, poi la E6, infine la 245 fino a Bjønøra.

Direi un paio di settimane di viaggio, proprio per goderci fino in fondo lo splendido clima.

Ho volutamente usato il plurale perché sono sicuro che alcuni di voi avranno sentito nascere in loro il proprio winter feeling e vorranno unirsi a questa lunga cavalcata.

Aspetto ancora un po' a mettere l'annuncio in bacheca incontri, che dite?

Voi intanto incominciate a preparare il vostro Griso.

