

Questo .PDF è un
estratto gratuito del
**Manuale del
Motoviaggiatore**
BUONA LETTURA!



VUOI ORDINARE UNA COPIA?

PARTIREPER.IT/MANUALE



BIOGRAFIA DELL'AUTORE

Mi chiamo Gionata Nencini, sono toscano, classe 1983, e ho iniziato a viaggiare all'età di 17 anni, ispirato dai romanzi della *beat generation*.

Nel 2001 ho compiuto i primi passi percorrendo l'Italia in autostop e nel 2002 mi sono ripetuto scoprendo i paesi limitrofi in mountain bike.

Nell'attesa di una nuova partenza alimentavo il desiderio di avventura leggendo i libri di viaggio, e nel 2004 decisi di regalarmi una vecchia Honda Transalp che comprai di terza mano per 800 euro.

Quell'estate vidi il film "I diari della motocicletta", e capii cosa avrei voluto fare: il **giro del mondo in moto**. Cercai l'approvazione di aziende disposte ad aiutarmi, ma in qualità di "Signor Nessuno" non riscossi alcun interesse se non quello di piccoli negozianti di zona che mi regalarono alcuni dei prodotti che vendevano.

La mia ovvia inesperienza motociclistica e meccanica mi convinse a puntare tutto sul fattore umano e sulla certezza che la differenza l'avrebbe fatta il giusto atteggiamento mentale. Così, sei mesi prima della partenza, ottenni la patente A e mi avventurai per il mondo certo che la strada mi avrebbe suggerito la soluzione a ogni eventuale problema.

L'8 maggio 2005 partivo con 2.200 euro in tasca, **senza patente internazionale, senza visti, senza assicurazione medica né vaccini, e senza nemmeno**

ricambi per la moto. Avevo solo il passaporto, una chitarra, una bottiglia d'olio d'oliva legata alla forcella anteriore, il manuale d'officina e tanta voglia di mettermi in gioco.

Nel 2005 percorsi 22.000 km, dall'Italia al Giappone. Attraversai i Balcani, la Grecia, la Georgia, la Russia e la Siberia. Arrivato a Osaka senza più risparmi mi misi a cercare lavoro. Lo trovai dopo appena una settimana. E allora capii che avrei potuto estendere il mio viaggio all'infinito se solo avessi saputo alternarlo a delle pause lavorative nei paesi raggiunti.

Nel 2006 mi rimisi in marcia e visitai Corea del Sud, Cina, Vietnam, Cambogia, Laos, Thailandia, Malesia, Singapore e Indonesia, percorrendo 69.000 Km. Dopo aver ottenuto il Working Holiday Visa per l'Australia e spedito lì la moto, vissi tra Sydney, Brisbane e Darwin per un'altra esperienza lavorativa.

Nel 2007 e 2008 percorsi 72.000 km tra Australia e Nuova Zelanda (anche qui, nuova sosta lavorativa). Quell'anno nacque il web 2.0 e PARTIREper.it, fino ad allora un semplice sito, ebbe una rapida diffusione sui social e la mia storia raggiunse un numero sempre crescente di motociclisti. E così fui contattato dagli stessi marchi che anni prima mi avevo detto: «No, grazie».

Nel 2008, dopo aver ottenuto il Carnet de Passage e aver restaurato completamente la moto grazie al supporto di Honda Blue Wing New Zealand, spedii la moto in Sud America.

Nel 2009 visitai Argentina, Cile, Bolivia, Brasile e Uruguay, lungo un percorso



2005: MOTOVIAGGIATORE ALLE PRIME ARMI, GRECIA

di 22.000 Km. PARTIREper.it era intanto diventato un portale che offriva servizi utili ai motoviaggiatori, tracce .gpx e .pdf gratuiti, recensioni e un forum aggiornato in tempo reale pieno di consigli.

Durante una sosta umanitaria in Bolivia, ebbi un grave incidente in moto e fui ricoverato in ospedale. La mia Transalp, inutilizzabile, fu rispedita in Italia e ripristinata con delle migliorie. Nel frattempo, affrontai l'ennesima pausa lavorativa a Santiago, e qui conobbi la mia compagna. L'anno successivo nacque nostro figlio.

Nel 2011, stanziale in Cile, fui assunto come moto-guida dedicandomi ad accompagnare gruppi in Patagonia e sull'altopiano boliviano, percorrendo 50.000 Km l'anno. Decisi poi di mettermi in proprio fondando **Ride True ADV**.

Nel 2013 ripresi il mio viaggio visitando Perù, Ecuador, Colombia, Venezuela, Panama, Costa Rica, Honduras, Nicaragua, Belize, El Salvador, Guatemala, Messico, Stati Uniti e Canada, fino all'Alaska. Qui ho completato il mio giro del mondo, 8 anni e 270.000 km dopo.

Nel 2014 tornai in Italia con la mia famiglia per intraprendere un percorso editoriale che sognavo da tempo. Dopo il viaggio in moto infatti, la mia più grande passione è quella della scrittura e della condivisione delle esperienze che possono essere utili e costruttive per altri appassionati.

Nel 2015 accreditai la mia esperienza pubblicando il "Manuale del Motoviaggiatore" e riscuotendo grande apprezzamento dalla community che mi aveva seguito nei primi anni di viaggio.

Nel 2016 percorsi 30.000 km dall'Italia al Nepal affrontando i climi e le altitudini impossibili di Pamir, Iran, India e Annapurna, attraversando il Pakistan via terra con scorta armata a seguito. Tornai in Italia con all'attivo 370.000 km e una moto ormai ridotta a brandelli. Decisi così di dare il meritato riposo alla mia storica Transalp e acquistare un'Africa Twin CRF1000L usata.

Nel 2017 pubblicai il mio secondo libro e il docu-film "Vie della Seta in moto". Nell'agosto dello stesso anno decisi di battezzare la nuova moto affrontando i guadi d'Islanda assieme alla mia compagna.

Nel 2019, pubblicai il mio terzo libro "Partire per Viaggiare, non per arrivare". Lo presentai durante la Moto Tendata, annunciando a tutti che avrei raggiunto Capo Nord andata e ritorno in sella alla mia ATAS 1000, in 23 giorni e 10.500 km spendendo meno di mille euro (tutto compreso). Vinsi la scommessa e pubblicai un mini serie su YouTube molto utile per chi si appresta a raggiungere Nordkapp in moto.

Nel 2020, con all'attivo 500.000 km in moto e 10 anni in attività come moto-guida in tutto il mondo, pubblicai il mio quarto libro "Sud Est asiatico in moto" e inagurai il Tibet come nuova destinazione dei miei viaggi di gruppo.

Il covid19 mise tutto in pausa, ma presentò nuove opportunità e dall'Aprile dello stesso anno accettai l'incarico di amministratore per il dealer esclusivo italiano di Outback Motortek e Settembre dello stesso anno, quello di Klim.

Questo libro svela come sono **riuscito a fare di una passione uno stile di vita!**



Autore: Gionata Nencini

Impaginazione: Gianluigi Trignano e Gionata Nencini

Correzione di Bozze: Cinzia Novi

Copertina: Gianluigi Trignano

Editore: Nuove Esperienze

Ho cercato di mantenere le informazioni del manuale quanto più attuali e veritiere. Il mondo cambia velocemente e così anche gli aspetti del viaggio-avventura in moto che dipendono da esso. Ti invito a segnalarmi qualunque aggiornamento, omissione o correzione che ritieni debba essere inserita nella prossima edizione. Se hai un feedback personale da condividere con me, puoi contattarmi

ai seguenti recapiti web.

info@partireper.it

[\[www.partireper.it\]](http://www.partireper.it)

MANUALE DEL MOTОВΙΑГГΙΑТОРЕ

*Come pianificare e vivere la più grande avventura
in sella alla tua moto*

ISBN: 978-88-955-3386-5

© Copyright Gionata Nencini 2018

Prima edizione: Maggio 2015

Seconda edizione: Giugno 2018

Terza edizione: Settembre 2020

Stampato in Italia da Tipografica Pistoiese Rindi [\[www.tipografica.rindi.it\]](http://www.tipografica.rindi.it)

Testi, mappe e fotografie sono di Gionata Nencini (se non diversamente indicato).
Tutti i diritti sono riservati.

MANUALE DEL MOTОВΙΑГГΙΑТОРЕ

SOMMARIO

4	Biografia dell'autore
11	Introduzione

PIANIFICAZIONE VIAGGIO E SCELTA MOTO

13	Requisiti
25	Pianificazione
47	Reperire informazioni
51	Scelta della moto

PREPARAZIONE AL VIAGGIO E SPEDIZIONE MOTO

87	Preparazione della moto
142	Trasporto borse e valige
150	Documenti per il viaggiatore
160	Documenti per la moto
168	Equipaggiamento viaggiatore
180	Equipaggiamento bivacco
192	Equipaggiamento cibo
200	Equipaggiamento igiene e salute
204	Equipaggiamento foto, video e dati
222	Equipaggiamento navigazione
238	Spedizione e trasporto della moto

VITA IN VIAGGIO E AUTOFINANZIAMENTO

267	Vita in viaggio
273	Sicurezza in viaggio
286	Relazioni in viaggio

295	Economia in viaggio
299	Stili di guida (On e Off-road)
318	Navigazione in viaggio
330	Dormire in viaggio
342	Mangiare in viaggio
348	Igiene e salute in viaggio
364	Logistica in viaggio
371	Manutenzione della moto
391	Condividere il viaggio
400	Autofinanziarsi e lavorare in viaggio

MOTO ITINERARI NEL MONDO

417	Europa
424	Asia
434	Oceania
435	Sud America
438	Centro America
440	Nord America
441	Africa

RINGRAZIAMENTI

Grazie alla mia famiglia e agli amici di sempre. Grazie a tutti coloro che mi hanno seguito e supportato. Grazie ai motociclisti e ai meccanici che mi hanno permesso di maturare l'esperienza che ho accumulato negli anni.

Grazie ai motoclub che mi hanno voluto bene e sostenuto a distanza con il loro entusiasmo e aiuto logistico. Grazie alle aziende che hanno creduto nel mio potenziale e nella mia visibilità.

Grazie a tutte le persone incontrate in viaggio, per la loro compagnia, il loro aiuto e per le esperienze condivise. **Quando la moto aveva dei problemi e mi ha lasciato a piedi, i momenti più importanti e indimenticabili li ho vissuti assieme a loro.**

INTRODUZIONE

Quello che ho appreso girando il mondo per 15 anni, 500.000 km, 5 continenti e 70 paesi è racchiuso nelle pagine di questo manuale. Ho voluto sintetizzare tutto ciò che la strada mi ha insegnato, per trasmetterlo al motoviaggiatore che desideri realizzare lo stesso sogno.

La forza di questo libro è quella di poterti offrire spunti, soluzioni e suggerimenti arricchiti da una serie di aneddoti che ho vissuto in prima persona. Potrai semplificare la preparazione del tuo viaggio, gestire le prime necessità una volta partito, ottimizzare i costi previsti e, se necessario, estendere all'infinito la tua avventura svolgendo attività lavorative sia nei paesi visitati che online.

Il viaggio-avventura ti espone a una serie di imprevisti cui dovrai far fronte quotidianamente, spesso in zone remote o con scarsa disponibilità di risorse. Questo manuale ti suggerisce come **affrontare tali imprevisti e risolverli in ogni situazione**, sfruttando il tuo ingegno e ciò che la strada ti mette a disposizione. Il messaggio che volevo trasmetterti era l'importanza di quell'unico elemento che ritengo indispensabile e in grado di fare la differenza per il tuo viaggio: **TU!**

Se desideri scoprire il mondo in moto ma avverti un freno interiore che ti impedisce di farlo, questo libro ti offre l'ispirazione e la motivazione che cerchi.

Se sogni di compiere un viaggio-avventura ma pensi di non avere tempo a sufficienza, abbastanza soldi e competenze meccaniche adeguate, questo libro ti offre le soluzioni.

Se pensi che viaggiare in moto sia troppo costoso, che dormire in tenda non sia sicuro e che il mondo là fuori sia pieno di rischi, questo libro ti farà cambiare idea.

Tutte le difficoltà o i dubbi che avverti li ho vissuti sulla mia pelle quando, ancora ventenne, decidevo di partire per il giro del mondo in moto. Ma è stato proprio quando ho messo le ruote sulla strada che le incertezze si sono placate e le sfide sono diventate il mio pane quotidiano: quella parte stimolante di avventura, irrinunciabile e necessaria, per comprendere i miei limiti e spingermi oltre, alla scoperta della bellezza del mondo, con le sue mille culture e i suoi mille paesaggi. E sarà così anche per te, se ci crederai e vorrai metterti in gioco.

La mia speranza è che questo manuale ti aiuti a realizzare viaggi di qualsiasi durata o distanza, verso qualsiasi meta, e con qualunque budget.

PIANIFICAZIONE VIAGGIO E SCELTA MOTO

REQUISITI

MOTIVAZIONE

Prima di buttarti a capofitto nei preparativi di un viaggio in moto, è bene ricordare che **il ruolo più importante lo rivesti tu in prima persona**. Scegliere la moto adatta, il periodo giusto e la giusta formula di finanziamento per la tua avventura potrebbe risultarti prioritario, ma la mentalità con cui affronterai questo viaggio è ancora più importante.

Tutto dipende da te stesso, che tu ci creda o meno. Sarai tu a guidare la moto per ore interminabili e a proporti ingegnere dei tuoi stessi problemi, così come sarai sempre tu a sprigionare la forza motrice che ti guiderà chilometro dopo chilometro attraverso le meraviglie che il mondo tiene in serbo per te.

Infine, sarai appunto tu a trarre beneficio e insegnamento da questa esperienza, per cui assicurati di non lasciare la tua serenità a casa! Ricordati che ciò che farà la differenza sarà la mentalità con cui affronterai e interpreterai ciò che ti accadrà lungo il percorso.

Come per qualunque altro progetto, la tua motivazione personale sarà la linfa che darà corpo al tuo sogno prima ancora che tu abbia tutti gli strumenti pratici e materiali per realizzarlo.

Chiediti quindi:

- Perché lo stai facendo?
- Cosa ti aspetti da ciò che farai?
- Di cosa sei in cerca?
- Quanto è importante per te?
- Quanto sei disposto a metterti in gioco?

Senza una motivazione personale, il viaggio non potrà mai avverarsi. In caso contrario, anche in presenza di avversità e complicazioni, sarai in sella, lanciato verso un'avventura con la "A" maiuscola nonostante lo scetticismo delle persone a cui hai accennato della tua imminente partenza.

Voglio ora riportarti l'esempio di tre celebri viaggiatori, per farti comprendere quanto la motivazione e la definizione di un obiettivo siano davvero tutto. Gli esempi sono quelli di Ted Simon, Sam Manicom e Giorgio Bettinelli.

teranno cambieranno rapidamente e non sempre sarà possibile giungere in ogni luogo durante la stagione migliore. Ma questo non è sempre uno svantaggio. Ad esempio, quando giunsi in Bolivia stava per finire la stagione delle piogge, e quello fu il periodo migliore per visitare il Salar di Uyuni, la distesa salata più estesa al mondo che in quei mesi si trasforma in un enorme specchio a cielo aperto.

Quando invece decisi di attraversare l'Alaska, scelsi il periodo più freddo dell'anno (Marzo), per due motivi: volevo mettermi alla prova nelle condizioni più estreme e desideravo percorrere quelle strade nel periodo di minor traffico, per gustarmi il territorio in perfetta solitudine.

È stato accidentale e in parte forzato dalla tabella di marcia (visti in scadenza) il mio ingresso nel deserto iraniano Dasht-e Lut a fine Luglio, decisamente il periodo meno adatto per addentrarsi nel punto più caldo del pianeta (le misurazioni satellitari hanno rilevato una temperatura della superficie terrestre di 70.7 °C, la più alta mai registrata).

Il 27 Luglio 2016 proseguivo verso la frontiera pakistana quando rimasi a secco di benzina. In attesa dei soccorsi da parte dell'esercito iraniano che



Iran 2016. Attraversare in moto il deserto di Dasht-e Lut a fine luglio e rimanere a secco di benzina è un'esperienza inquietante e straordinaria allo stesso tempo. Sembrava di stare dentro a un forno.

i passanti avevano avvisato per me, registrai una temperatura di 57°C. La foto qui sopra mostra l'attimo dopo l'intervento dell'esercito, dove poso con una motrice andata in fiamme sul lato della strada. Un luogo climaticamente così particolare dovrebbe essere percorso ad Aprile o ad Ottobre.

Il clima influenza ovviamente la scelta del proprio equipaggiamento, in particolare quello relativo al pernottamento e all'abbigliamento, ma questo lo vedremo nell'apposita sezione.

Va infine sottolineato che i climi più freddi comportano maggiore fatica per il motociclista, in quanto il suo corpo dovrà impiegare più energia per mantenersi caldo.

VIAGGI IN BASE AL BUDGET

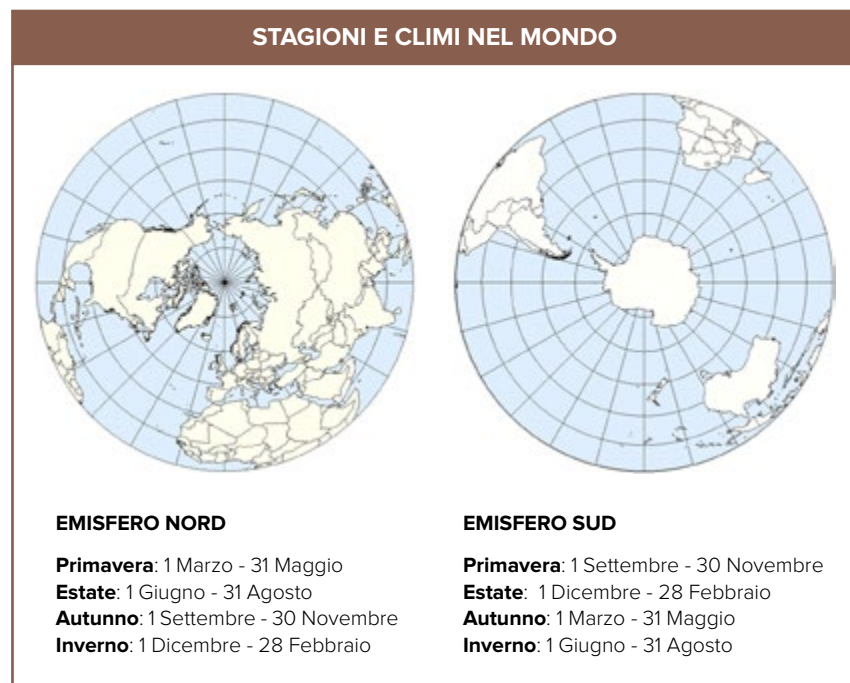
Il budget può limitare la nostra esperienza di viaggio, ma non in modo così determinante come siamo portati a pensare. **Possiamo organizzare un viaggio della stessa lunghezza o durata con budget molto diversi**, a seconda della nostra capacità di gestire le risorse che abbiamo ed, eventualmente, di reperirne di nuove sulla strada (vedi pagina 400).

Ogni viaggio si compone di **costi previsti, costi fissi e costi variabili**.

I costi previsti sono tutti quelli che riguardano l'organizzazione e la



Venezuela 2013. 26,54 litri di benzina costano 2,57 Bolivares, ovvero 38 centesimi di euro.



**HONDA****Modello:** Africa Twin CRF1000L**Cilindrata:** 998cc**Ruote:** 21/18**Serbatoio:** 18,8 l**Consumi:** 16 km/l**Peso:** 208 kg**Prezzo:** da 13.500 euro

La nuova Africa Twin si conferma stabile sul fuoristrada ed estremamente guidabile su asfalto, anche grazie alle generose forcelle da 45mm e al mono pluriregolabile. Genuina, con una buona coppia, si ha sempre la marcia giusta per guidare nel difficile. I punti deboli sono i consumi e una carenatura anteriore meno protettiva del solito, ma bastano pochi accorgimenti per renderla la compagna di viaggio perfetta.

Alternativa: HONDA Africa Twin XRV 750 (da 4.500 euro), CB500X (da 6.500 euro) e Africa Twin CRF1000L Adventure Sport (da 15.400 euro)

**HONDA****Modello:** XL600V Transalp**Cilindrata:** 583cc**Ruote:** 21/17**Serbatoio:** 18 l**Consumi:** 20 km/l**Peso:** 183 kg**Prezzo:** da 800 euro

Sobria ma dai grandi contenuti, la Transalp è comoda su asfalto e versatile su qualunque sterrato rivelandosi una moto in grado di perdonarmi tante negligenze meccaniche e tagliandi eseguiti maldestramente durante tutti i 13 anni di viaggio e i 370.000 km percorsi in 69 paesi. È compatibile con i ricambi di molti altri modelli fra cui il serbatoio, l'avantreno e il retrotreno della AT RD03/4. Le modifiche da realizzare interessano le centraline (meglio la monocentralina disponibile sul modello del '96) e il regolatore di tensione. Consiglio i modelli dal '97 al '99 dotati di doppio disco anteriore e altre migliorie prima del passaggio al 650cc.

Alternativa: HONDA NX 650 Dominator (da 600 euro), Transalp XL650V (da 1.000 euro) e Transalp XL700V (da 2.900 euro)



© Giampiero Pagliochini

KTM**Modello:** 1290 Super Adventure R**Cilindrata:** 1.300cc**Ruote:** 21/18**Serbatoio:** 23 l**Consumi:** 17 km/l**Peso:** 217 kg**Prezzo:** da 17.800 euro

Spicca per la sua capacità di adattamento, con un'ottima propensione per l'off-road, anche sabbioso. Giampiero, dopo i primi 10.000 km, riscontra calore ai bassi regimi e un alto consumo di benzina. Tuttavia non consuma molto olio motore. Risulta più confortevole per la sua natura da enduro stradale con pesi e impostazioni di guida migliorati.

Scelta da: Giampiero Pagliochini [www.motorbiketravel.it]

Alternativa: KTM 1090 Adventure R (da 11.900 euro)



© Alessio Corradini

KTM**Modello:** 950 Adventure S**Cilindrata:** 950cc**Ruote:** 21/18**Serbatoio:** 22 l**Consumi:** 15 km/l**Peso:** 220 kg**Prezzo:** da 5.500 euro

Il motore non è docile, porta a correre e questo non si sposa con il viaggiatore pacato. Eppure una volta provata è difficile scendere, tutte le altre sembrano senza anima. Consuma benzina e gomme, ma con piccole modifiche alla carburazione si possono sfiorare i 18 km/l. I difetti congeniti sono pochi e noti, ma potrebbero far desistere i principianti. Mai un motore rotto in oltre 500.000 km né un rally lasciato a metà (su circa 80) per un guasto, ma le mani... spesso sporche di grasso. O-ring della frizione, girante della pompa dell'acqua e pompa della benzina sono i punti deboli.

Scelta da: Alessio Corradini [www.fb.com/disodbediente]

Alternativa: KTM 990 Adventure (da 3.500 euro) e 690 Enduro R (da 4.700 euro)

PREPARAZIONE AL VIAGGIO E SPEDIZIONE MOTO

PREPARAZIONE DELLA MOTO

Sebbene una moto appena uscita dalla fabbrica e accessoriata di serie abbia già tutto ciò che serve di essenziale per viaggiare, allo stesso tempo una moto preparata con alcuni accorgimenti “ad hoc” e allestita con qualche optional aggiuntivo sarà più funzionale e renderà il viaggio più confortevole, soprattutto se si prevede l’attraversamento di regioni con determinate condizioni climatiche, scarsa qualità della benzina, penuria di officine meccaniche e strade non sempre asfaltate. **Un’accurata preparazione della moto prima di partire è la miglior assicurazione che puoi stipulare per il tuo viaggio.** Vediamo quindi alcuni interventi che potresti eseguire sul tuo mezzo e i relativi benefici.

FILTRO AGGIUNTIVO BENZINA

In alcuni paesi dell’Africa, del Sud Est Asiatico e di parte del Sud America, la qualità della benzina è molto scarsa, presenta un ottanaggio ridotto ed è spesso impura anche a causa della sabbia o dello sporco che, inevitabilmente, finiscono nelle cisterne di quelle stazioni di servizio che si trovano in prossimità di strade polverose o che si deposita nei barili di giacenza del carburante quando questo è acquistato da rivenditori locali. Infatti, in quelle aree dove c’è penuria di pompe di rifornimento, spesso l’unico carburante disponibile è acquistabile da privati che, dopo averne comprato a loro volta una discreta quantità nei centri abitati più importanti, lo trasportano nei loro villaggi, ne conservano una scorta in alcuni barili e poi lo rivendono al dettaglio.

La maggior parte dei motori più moderni ha un rapporto di compressione molto alto e può funzionare male con una benzina sporca o di basso ottanaggio. Il sintomo di un motore che sta soffrendo un ottanaggio ridotto è la classica detonazione, un rumore simile a quello di un pezzo di ferro che batte sul metallo; mentre i sedimenti di una benzina impura potrebbero



Laos 2006. I benzinai tradizionali non sono sempre presenti in Asia e Sud America. Gli incontri umani sono fantastici, ma la qualità della benzina un po’ meno. Un filtro aggiuntivo del carburante risolve il problema.



Esempio di termometro digitale che ho utilizzato lungo le Vie della Seta. Le tre funzioni mostravano temperatura, orario e V.

to utile per essere consapevoli del rischio di congelamento della strada ed evitare eventuali zone ghiacciate. Inoltre, potrai sapere con anticipo il clima a cui andrai incontro nella notte.

Lasciare la moto al freddo può essere molto deleterio per alcuni dei suoi componenti: si rischia il congelamento dei liquidi della batteria o della benzina, nonché la crepatura

delle guarnizioni in gomma che rivestono i tubi della benzina. Potrai quindi prenderti cura della moto con anticipo, cercando di ripararla dal freddo coprendola con un telo di nylon o una vecchia coperta rimediata da qualche parte.

Se la tua moto non ha il termometro in dotazione, puoi acquistarne uno a batteria, da attaccare sul cruscotto o sull'interno del parabrezza, oppure uno alimentato (vedi foto) dall'impianto elettrico della tua moto. Questo ha il vantaggio di mostrare altre informazioni importanti, come la tensione (volt) in circolo nell'impianto e l'ora esatta. Nascondi il sensore all'interno delle carene, lontano dal calore sprigionato dal motore e al riparo dai raggi del sole.

PRESA DIRETTA ALLA BATTERIA

Come abbiamo visto a pagina 116, la presa diretta mediante uno spinotto SAE ha la possibilità di fungere sia da alimentatore per un compressore 12 V che per mettere la batteria sotto carica. Per quest'ultima funzione, se non disponi di un trasformatore specifico per presa elettrica domestica, puoi ricorrere a un caricabatterie portatile.



Presa diretta alla batteria con fusibile dedicato e connettore SAE a tenuta stagna. Ideale per il compressore (o per caricare la batteria).

Si chiamano "mobile power pack" e sono degli accumulatori di energia mobili grandi quanto un hard disk esterno in grado di ricaricare,

tramite morsetti positivo/negativo, la batteria della tua moto, anche solo per un avviamento di fortuna. Sono dotati sia di adattatore per lo spinotto SAE che di porta USB, permettendoti così di caricare le batterie di qualsiasi apparecchio: cellulare, computer, tablet, navigatore, ecc. Si ricaricano in poche ore e forniscono numerosi utilizzi.



Esempio di mobile power bank per ricaricare la batteria della moto o per facilitare l'avviamento in caso di temperature estreme.

Se non hai già previsto una batteria al litio per la tua moto (vedi pagina 118), questo piccolo accessorio potrebbe tirarti fuori dai guai nel momento del bisogno.



Compressore 12 V con vari cablaggi fra cui la presa diretta alla batteria (senza fusibile dedicato) e senza chiusura stagna. Monto questo sulla mia moto e per evitare che lo spinotto si ossidi l'ho rivestito di nastro isolante (verde) e di scotch duct tape che rimuovo all'occorrenza. Consigliato!

Il sacco a pelo è molto soggetto a deteriorarsi a causa di climi sfavorevoli. Conservalo assicurandoti che rimanga sempre all'asciutto. Al posto della sua sacca, potresti utilizzare una sacca di compressione a tenuta stagna, che oltre ad essere impermeabile può aiutarti a ridurre l'ingombro.

Per coloro che viaggiano in coppia, c'è la possibilità di comprare sacchi a pelo "gemelli": hanno le rispettive chiusure con cerniera lampo simmetriche (un sacco a pelo l'avrà sul lato di destra e l'altro sul lato di sinistra), in modo tale che si possano unire insieme (utilizzando mezza zip del primo e mezza zip del secondo) per formare un unico sacco a pelo "matrimoniale". Ciò contribuirà a riscaldarvi reciprocamente.

A proposito: per assicurarti il massimo calore all'interno del sacco a pelo, meglio dormire nudo o con l'intimo in microfibra, poiché se tra il tuo corpo e il sacco a pelo porrai una maglietta di cotone, essa fungerà da "isolante" e il sacco a pelo si scalderebbe meno.

MATERASSINO

Lo scopo del materassino non è solo quello di creare una superficie morbida che simuli quella di un materasso, ma anche quella di isolare dall'umidità del terreno, che è uno dei fattori che più determinano la sensazione di freddo. Infatti, non tutti i sacchi a pelo riescono a svolgere questa funzione. Ecco quindi che un materassino può venire in aiuto e creare quello strato protettivo indispensabile.

Esistono due tipologie di materassini: quelli in **gommapiuma** o materiali sintetici simili, e quelli **gonfiabili o autogonfianti**.



Materassino in gommapiuma pieghevole: economico, ma ingombrante e abbastanza scomodo. Lo sconsiglio vivamente.



Materassino gonfiabile: molto comodo, compatto, ma pesante e impegnativo da riportare allo stato senza aria necessario a richiuderlo. Lo consiglio solo se dormi in tenda pochi giorni a settimana o se permani nello stesso punto (campeggio) per più notti consecutive.

I primi sono più economici ma molto ingombranti, poiché li si può trasportare solo arrotolati o piegati in sezioni quadrate.

I secondi sono più costosi, ma decisamente più funzionali. Si autogonfiano per mezzo di una valvola che immagazzina aria se lasciata aperta. Per velocizzarne il gonfiaggio, ci si può anche soffiare dentro o utilizzare una pompa. L'aria simula meglio di ogni altro materiale il comfort di un materasso vero e proprio ed è il migliore isolante possibile dall'umidità. Ecco perché, anche se dormirai all'interno della tua tenda, il materassino è un accessorio indispensabile. Tra i materassini autogonfianti più rinomati ci sono quelli garantiti a vita. In caso di foratura, i materassini autogonfianti possono essere riparati con una toppa autovulcanizzante.

CUSCINO

Se sei tra coloro che senza cuscino non riescono a dormire, puoi optare



Materassino auto-gonfiante: leggero, compatto, ma comodo solo se con uno spessore oltre i 10 cm. È molto costoso, ma garantito a vita. Te lo consiglio solo se non fai economica, altrimenti è un pessimo compromesso.

schiare di perdere un'intera giornata di riprese.

Conserva le memorie in un apposito porta-schede, per averle tutte a portata di mano, proteggerle e catalogarle.

Per il salvataggio dei tuoi dati in doppia copia puoi avvalerti anche di un hard disk esterno, oppure di un servizio cloud, come Google Drive, Microsoft OneDrive o Dropbox, sempre che i dati caricati non siano eccessivamente pesanti. I filmati più lunghi necessitano di troppo tempo per l'upload; mentre per le foto il trasferimento è più veloce, anche se lo spazio gratuito a disposizione è limitato e non ti consentirà di archiviare grandi quantità di immagini. C'è però una soluzione. **Sincronizzando la tua cartella cloud con una persona di fiducia, i tuoi file possono essere scaricati a distanza anche da un amico con il quale deciderai di condividere la cartella di destinazione dei tuoi dati.** In questo modo, sarà lui a scaricare di volta in volta le tue foto su un hard disk esterno, e a ripulire lo spazio libero sul cloud.

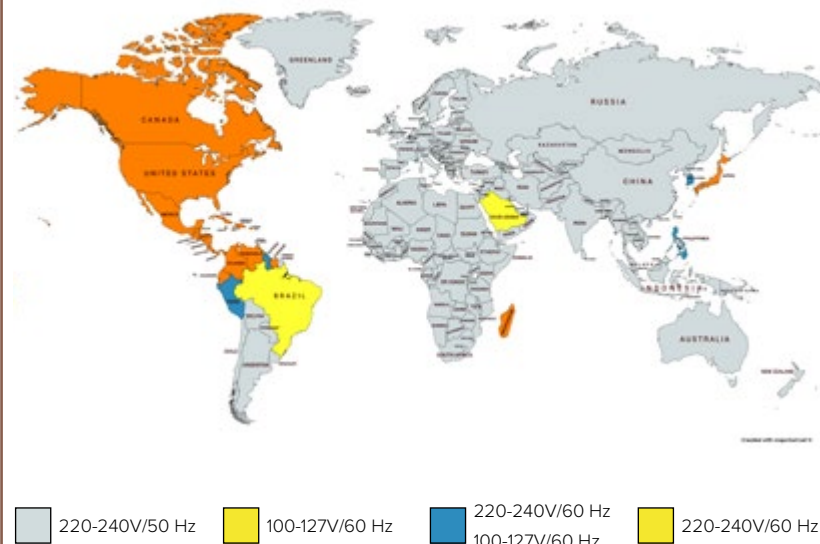
Come conciliare l'esigenza di ricaricare più dispositivi (tra telefono, fotocamera, notebook, navigatore, action camera e interfono) e quella di adattare ciascuno dei propri caricabatterie alle diverse tipologie di prese domestiche presenti nei vari paesi?

Sarebbe improponibile portarti dietro tanti adattatori quanti sono i tuoi caricabatterie. Potresti allora dotarti di un'unica ciabatta multipla, con un numero di ingressi sufficiente al numero di dispositivi che dovrai ricaricare. In questo modo, ti basterà comprare un solo adattatore, per la ciabatta. In alternativa, potresti utilizzare il tuo computer per tutte le batterie ricaricabili via USB (se il tuo computer portatile non ha il numero sufficiente di porte USB puoi dotarti di un HUB). Ti basterà collegarlo alla ciabatta, e poi utilizzare i suoi ingressi USB per inserire i caricabatterie degli altri tuoi dispositivi. Per le batterie al litio di fotocamera, videocamera e computer avrai comunque bisogno delle prese multiple disponibili sulla ciabatta.

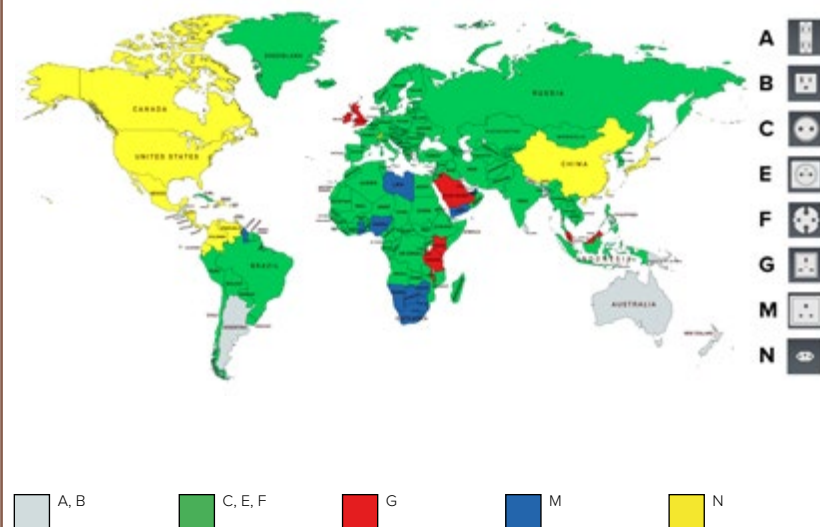
Se utilizzerai la presa da 12 V sulla tua moto, sappi che esistono anche degli adattatori USB specifici e con doppio socket, ideali per caricare due strumenti nello stesso momento (vedi pagina 116).

Alcune borse da serbatoio sono già dotate del cablaggio per la presa da 12 V con un hub, mantenendo così i dispositivi al riparo da pioggia e polvere, ben stivate all'interno della borsa.

SEMPLIFICAZIONE DELLE TENSIONI E FREQUENZE DI CORRENTE



SEMPLIFICAZIONE DELLE TIPOLOGIE DI PRESE ELETTRICHE



EQUIPAGGIAMENTO NAVIGAZIONE

GPS

Scegliere se dotare la propria moto di un navigatore satellitare o meno è una scelta figlia della propria filosofia di viaggio. Il GPS può venire incontro al motoviaggiatore in diverse situazioni, sia facilitandone l'orientamento, sia aiutandolo a trovare determinati punti o luoghi d'interesse riducendo di molto i tempi di navigazione, ma non è uno di quegli strumenti indispensabili.

È indicato soprattutto per i viaggi più brevi, quelli in cui abbiamo già programmato le tappe in modo ben definito e abbiamo l'esigenza di rispettare una determinata tabella di marcia. È invece un'opzione altrettanto utile ma meno indispensabile per quei viaggi più lunghi dove non abbiamo limiti di tempo né costrizioni troppo vincolanti circa l'itinerario da seguire. In un viaggio lungo puoi anche "rischiare di perderti", magari perché curioso di provare una strada secondaria meno battuta o forse perché preferisci chiedere informazioni agli autoctoni e farti consigliare dalla loro conoscenza del posto. Inoltre, l'utilizzo costante del GPS potrebbe creare assuefazione: quel display che si aggiorna e ricalcola continuamente l'itinerario, alla lunga, distoglie inevitabilmente gran parte della nostra attenzione dalle bellezze del paesaggio, ci invita a fidarci sempre più di lui e impigrisce e assopisce il nostro spirito d'orientamento. L'opzione potrebbe essere quella di averlo comunque con sé, ma di utilizzarlo solo in caso di bisogno.



Due dei modelli più popolari di navigatore satellitare per moto. A sinistra un Garmin Montana 610 (529 euro) e a destra un TomTom Rider (399 euro).



Romania 2017. Durante un rally di 9.000 km ho usato il navigatore Garmin in dotazione come base d'appoggio per il mio smartphone da 150 euro. Al suo interno avevo scaricato una App gratuita in grado di fare da navigatore satellitare in maniera molto accurata. Sei curioso? Vai a pagina 226.

È una spesa onerosa, perciò va ponderata attentamente. Se si sceglie di averlo, meglio però spendere qualcosa in più e prediligere la qualità.

Valuta innanzitutto l'acquisto di un modello il cui software di mappe sia aggiornato e completo anche di quei paesi che visiterai. Europa e Nord America sono continenti molto urbanizzati, perciò l'utilizzo del GPS può essere utile per scegliere quale tra le tante opzioni di strada è quella che più ci piace, oppure per indicarci eventuali autovelox o strade interessate da maggior affluenza di traffico o da lavori in corso. Nelle zone più remote del mondo, invece, il suo utilizzo è più utile per la ricerca di punti d'interesse precisi: un distributore di benzina, una banca, un ospedale, un ostello o un ufficio postale, venendoci incontro anche in situazioni di emergenza.

Un altro grande beneficio del GPS è quello di poter salvare la traccia del proprio tragitto e le destinazioni delle varie tappe, che possono così essere ricordate o ripercorse a ritroso.

Inoltre, grazie alla funzione tracklog, la traccia del proprio percorso viene registrata in tutti i suoi dati (punto di partenza e di arrivo, chilometraggio totale, tempo di percorrenza, velocità, altitudine massima, profilo altimetrico) e può essere scaricata sul proprio computer, in un file in formato .gpx che può essere successivamente condiviso online su una piattaforma specifica [www.google.com/mymaps], [www.riderpedia.com] o [www.tripline.net].

Oggi le marche sul mercato sono diverse e ciascuno può scegliere secondo il proprio gusto personale, facendo sempre attenzione a valutare

attraverso Edicard. Edicard si acquista in tabaccheria ed è un servizio telefonico che consente di effettuare chiamate dall'Italia verso tutte le destinazioni nazionali e internazionali a prezzi molto vantaggiosi. Con un credito di 5 euro, ad esempio, si ha un traffico verso il Sud America pari a 180 minuti per chiamare un cellulare, e a 360 minuti per chiamare un numero fisso.

ZEROMOBILE

Un altro modo per metterti in comunicazione con i tuoi contatti in Italia è il servizio Zeromobile.it. Se tu e la persona con la quale ti interessa parlare vi dotate entrambe di una sim Zeromobile, potrete chiamarvi reciprocamente da oltre 140 paesi del mondo spendendo 15 centesimi al minuto. Qualora tu ricevessi una chiamata, Zeromobile funzionerà come una sim locale e pertanto non pagherai il roaming, mentre chi ti chiamerà dall'Italia da numero fisso o con una sim nazionale, pagherà il costo di una chiamata su un numero di rete fissa nazionale.

WORLD SIM

Nel 2016 acquistai questa sim prepagata perché mi avrebbe permesso di utilizzare i dati internet in tutti 18 paesi delle Vie della Seta che stavo attraversando. La scelta si è rivelata negativa in quanto, le tariffe dei MB scaricati/caricati risultarono più alte rispetto a quelli di una sim locale (con la quale oggi hai a disposizione da 1 a 4 GB di traffico). Terminai il credito in Turchia e non la ricaricai più. Adesso è nel mio museo personale di orpelli usati in viaggio.



Turchia 2016. Con una sim locale sono riuscito a postare un video sui social anche mentre accampavo in questo punto meraviglioso della Cappadocia.

ECONOMIA IN VIAGGIO

CAMBIO VALUTA E MERCATO NERO

La soluzione più conveniente per ottenere contanti nella valuta del paese visitato è quella di cambiare i propri soldi (in dollari o in euro, dove accettati) al mercato nero, attraverso qualche persona che potrai trovare in prossimità della dogana oppure nei negozi delle città più grandi (supermercati, negozi di abbigliamento o di alimentari). Il tasso di cambio sarà decisamente più vantaggioso di quello ufficiale applicato dalle banche o dagli sportelli di cambio.

Quando arrivai in Uzbekistan ero al corrente del tasso di cambio blu disponibile nei bazar di tutto il paese. Conservavo diverse banconote da 100 dollari (in previsione del mio ingresso in Iran) e per coprire le spese dei giorni seguenti andai in cerca di chi me li cambiasse in Soms. Con mia grande sorpresa il cambio blu disponibile nei bazar era raddoppiato a mio favore, ma mi ritrovai con centinaia di banconote di piccolo taglio che dovetti nascondere in sacchetti della spazzatura per evitare di dare nell'occhio.

Arrivato a Samarcanda mi accorsi che il cambio era favorevole solo per l'acquisto di benzina e di cibo (presso i locali meno turistici). Gli alberghi e le guest houses invece si dividono in due categorie: quelle non autorizzate ad ospitare stranieri e quelle che sì. Queste ultime avevano prezzi di soggiorno allineati con il cambio blu. In questo modo i turisti pagheranno il doppio di quanto pagherebbe un uzbeko, senza di fatto sentirmi pe-



Uzbekistan 2016. 100 dollari americani diventano centinaia di banconote di piccolo taglio. Le persone attorno a me non sembravano voler approfittare del fatto che metà del malloppo poggiasse sullo sgabello, mentre l'altra metà veniva riposta in una busta della spazzatura.



Romania 2016. La sera prima c'erano temperature piacevoli, ma al mio risveglio la Transafagarasan mi ha sorpreso con una nevicata che mi ha costretto a cambiare la mia rotta per Bucarest.

La terza alternativa è quella di costruire in casa delle catene da neve. È la soluzione temporanea più stabile, affidabile e leggera. Serve una catena in acciaio inox, ventotto anelli in acciaio armonico, e almeno 7 strisce di velcro per gomma, da applicare intorno allo pneumatico e al suo cerchio. Il costo del materiale è inferiore ai 50 euro. Si costruiscono in un paio d'ore e si montano in un paio di minuti.

Su neve e ghiaccio si guida sempre con marce ridotte e si compiono traiettorie molto limitate. Se dovrai girare, imposta la traiettoria della curva molto prima, tieni il piede interno alla curva giù dalla pedalina e imposta una velocità adeguata. Valuta ogni ostacolo davanti a te con largo anticipo e, se devi frenare, gioca il più possibile con l'inerzia della moto. Se ti fermi o freni di colpo, rischi di cadere.

GUADI

Anche se lo specchio d'acqua che stai per attraversare è limpido e ti permetterà di notarne il fondale, è sempre bene non fidarti. A causa della rifrazione, la percezione di profondità e consistenza potrebbe essere falsata.

Personalmente preferivo un paio di stivali e di pantaloni bagnati piuttosto che una moto affondata, perciò ogni volta che mi sono trovato di fronte a un guado da superare, ho preferito lasciare la moto sull'argine della riva ed entrare in acqua a piedi, perlustrandone il fondale. A quel punto, cercavo di individuare il punto meno profondo e più pulito dove mettere le gomme e memorizzavo un'ipotetica traiettoria da mantenere. Memorizzata la traiettoria, ero pronto per ritornare alla moto e guidarlo.

2017: GUADO SULLA F734, ISLANDA



2017: GUADO SULLA F225, ISLANDA



Patagonia 2018. Copri valvole della R1200GS LC Adventure rotto su tre punti e riparato con sette euro di componenti da cucina.

anteriore della mia moto, riuscii a riAssemblerla forandone le due parti con la punta sottilissima di un trapano, e cucendole poi insieme con del fil di ferro. In un'altra occasione, riuscii a tappare un foro sulla marmitta grazie a un foglio di alluminio ricavato da una lattina.

In Bolivia, nel salare di Chiguana, bruciai la frizione. Arrivato a Calama,

Cile, cercai il ricambio adeguato per la mia moto, ma in assenza del pezzo di ricambio, mi accontentai di fare montare i dischi rinforzati per una Honda 250cc, che fortunatamente avevano la stessa forma e dimensione. Ero a 1.500 km da Santiago e mi bastava riuscire ad arrivare fino a lì perché ero certo che avrei trovato il ricambio necessario in caso di bisogno.

In Patagonia un cliente cadde con la nostra R1200GS LC Adventure su un tratto sassoso riportando la rottura in tre punti del copri valvole destro. Caricammo il mezzo sul veicolo di supporto e raggiungemmo Chile Chico per valutare la miglior soluzione, ma il 2 Gennaio molti esercenti erano chiusi. Decidemmo dunque di risolvere il problema con ciò che avevamo a disposizione. Raggiunto l'albergo e smontato il pezzo danneggiato, utilizzammo alcol, carta vetrata e bi-componente unito ad un'intelaiatura "fai-da-te" (ricavata da una spugna d'alluminio per pentole). Con una spesa totale di 7 euro e due ore di manodopera, rimettemmo la moto e il cliente in condizioni di continuare il viaggio. La foto a fianco è del giorno dopo



Piaciuto il .pdf?

Ordina il tuo

Manuale del Motoviaggiatore

o il set di libri con

DEDICA E OMAGGI!



SET DI LIBRI CON DEDICA

PARTIREPER.IT/SET