

NORDKAPP in Vespa ET3, giugno 2024. 4969 km in 17giorni

Avventura di Marco Grignoli '63

Non sono uno scrittore, ho sempre avuto sex "menomeno" sulle pagelle scolastiche riguardo l'italiano. Mi piace comunque fermare i ricordi di questa esperienza spettacolare che ho vissuto, quasi in pensione, con il mezzo di trasporto della mia giovinezza. Perdonate se il testo non è conforme ai dettami dell'Accademia della crusca.

L'idea di una "pazzia" in Vespa, in solitaria, mi girava da un po' per la mente. Il pallino era quello del giro delle coste d'Italia: una tonnellata di chilometri ma anche un po' di amici da cui passare per un saluto. Saranno quasi 4000km, ci vuole una vita, ma a metà strada (Palermo) dopo meno di 2000km, eventualmente il traghetto per Genova potrebbe essere una via di fuga.

Facendo questi ragionamenti e studiando il percorso migliore sono capitato per caso su un sito internet che promuoveva un'avventura esagerata: Caponord in Vespa. Bravi quelli che han creato i contenuti di quel sito, leggendo e viaggiando con le immagini che i loro racconti evocavano nella mia testa, l'idea diventava sempre più un desiderio, una voglia.

E qui parte l'embolo... lo devo fare. È un periodo della mia vita dove ho bisogno di queste avventure, ho bisogno di evadere dal quotidiano, di buttarmi oltre le paure e le incertezze. Lo faccio. Mi iscrivo. Pago. Ormai è fatta... c'è ancora tanto tempo, siamo ai primi di novembre, si parte a giugno, ma è fatta, l'orgoglio mi fermerà dal cambiare idea.

**RAID
TRIBE**



BENVENUTO - WELCOME

**SEI ISCRITTO AL NORDKAPP CLASSIC RAID
YOU ARE REGISTERED FOR THE NORDKAPP CLASSIC RAID**



Marco ci descrive perfettamente le emozioni che il Nordkapp Classic Raid è capace di scatenare "La mia ET3, compagna di tante avventure in gioventù. In garage per tanti anni ad invecchiare insieme alla mia voglia di essere. Ora è tornata a vivere, e io con lei."

Il viaggio è in solitaria, niente di organizzato se non il "carro scopa", per i mezzi che muoiono in modo irreparabile sul percorso. La strada da seguire è stabilita da una mappa dell'organizzazione sul navigatore. Mangiare, dormire, piccole riparazioni, manutenzione... tutto da inventare, tutto da cercare: niente pappa pronta. Ma sono sicuro di farcela. Unica paura... di inglese ho solo la chiave per dadi e bulloni, farmi capire sarà un bel cinema.

In solitaria sarebbe una bella avventura ma... forse è meglio trovare compagnia per un così lungo viaggio. Ed eccomi in aiuto la lista degli iscritti: trovo subito tre persone vicine a casa: due di Cornaredo e uno di Cislago. Ci troviamo per una pizza e decidiamo di fare questa avventura insieme, con l'accordo che in caso di un guasto o altro inconveniente, una volta in sicurezza l'equipaggio sfortunato, gli altri proseguano il percorso senza indugi.

Sono stato molto fortunato, ho trovato tre persone corrette e affidabili, ora tre amici, con cui ho fatto un'esperienza memorabile e con cui ripartirei per andare... dove non so, in campo al mondo ci siamo già stati. 😊

Passa il tempo, siamo in pieno inverno, decido di rimettere a nuovo il mio destriero. Mai smontato un motore! Ma c'è internet, ci sono i tutorial, e io sono modesto, posso fare tutto. E così comincio a smontare un pezzo per volta il motore. Sembra facile... poi se non hai gli attrezzi giusti il divertimento è assicurato. Ogni pezzo tolto, una foto ricordo di dov'era e com'era messo. Alla fine, devo ricostruirlo questo motore, e deve pure funzionare!

Il motore è giù e comincio a togliere i bulloni che mai avrei pensato di toccare. Si apre! Sono affascinato dalla semplicità di questo oggetto. Chi lo ha inventato è stato un fenomeno. Ma semplicità di realizzazione non vuol dire che sia facile metterci mano! Per alcuni cuscinetti mi son dovuto inventare un estraattore "fatto in casa", altri attrezzi me li sono comperati (anche se penso che usati una volta ora rimarranno dimenticati nel cassetto). La pistola termica, un paio di estraattori, la pinza per i segger... e poi anche l'avvitatore ad impulsi e la chiave dinamometrica. Ormai... posso aprire un'officina per la Et3.

Beh... smontare sembra facile, ma non darlo per scontato: qualche dado che non si svita, qualche cuscinetto bloccato, qualche molla che salta via e si perde tra il disordine del laboratorio prima di aver fatto la foto di rito c'è sempre.





Tutto pulito e lavato, come nuovo. Ora si rimonta! Già che ci siamo si cambia quel che si può cambiare: i dischi della frizione, tutti i cuscinetti, guarnizioni, paraoli e anche quel che non servirebbe e che poi si rivela la cosa più complicata da rimontare.

Così, dopo aver chiuso e riaperto per 3 volte il carter (la scatola che contiene il corpo del motore), sempre a causa dell'inesperienza, che ha il suo costo, eccomi pronto per la prima accensione del motore sul banco di assemblaggio.

Due colpi di pedivella e... **INCREDIBILE**, si è acceso. È una magia, non ci posso credere. Ma è vero. Un'operazione a cuore aperto seguendo i tutorial su internet che una volta dicono una cosa e due volte ne dicono un'altra. Adesso la messa a punto: ho comperato anche la pistola stroboscopica per tarare l'anticipo dell'accensione, proprio come un vero meccanico della Vespa! In fin dei conti mi costava meno una Harley Davidson con il Sidecar e tutti gli optional originali, ma vuoi mettere la soddisfazione?

Fatto tutto, rimesso il motore nella Vespa, ricollegato cavi, cablaggi, non senza nuove difficoltà ma alla fine la moto è pronta per il primo giro di prova. Funziona tutto, il motore suona come un violino. Adesso sono pronto per Caponord, ma prima il rodaggio! Cilindro e pistone nuovi devono abituarsi uno all'altro. E qui viene in aiuto la prima uscita seria dell'anno, a Pontedera per il raduno mondiale delle Vespe. 300km+300km attraversando l'appennino, un'ottima occasione per testare l'affidabilità del lavoro fatto.

In effetti... ho perso la marmitta un paio di volte e qualche messa a punto ho dovuto farla, ma... posso farcela ad affrontare i 5000km di giugno.

Intanto il tempo passa, la data della partenza si avvicina. Si prepara il necessario per il viaggio, sempre fidandomi delle esperienze di altri trovate su Internet. Casco integrale modulare per caldo/freddo (parto da Firenze al primo di giugno con 35 gradi e vado oltre il circolo polare artico a 5 - 10 gradi... ci vuole l'abbigliamento "a cipolla"). Tenda e sacco a pelo, anche se non credo di utilizzarla. Particolare attenzione alla borsa degli attrezzi. Porto tutto quel che mi è servito per smontare e rimontare il motore... officina mobile completa con una serie di ricambi per l'emergenza, cavi frizione e cambio, lampadine ma anche un pistone, i dischi della frizione, il sensore dello statore e la centralina, si sa mai. Una borsa bella pesante ma... pronto a tutto.

Ecco... è il momento. Si parte da Ferno, mattino non troppo presto. Ci si trova a Cornaredo, che è di strada, e la comitiva dei quattro moschettieri parte per l'avventura.





Ma non son tutte rose e fiori. Prima di arrivare a Firenze ho già perso la marmitta. E si è spannato il fissaggio della stessa sul carter. Già si interviene con delle fascette da idraulico per tamponare al danno. Pensare che devono resistere 5000km è scoraggiante, ma non c'è tempo per fare altro, domani si parte!

Questi dadi sulla testata che tengono il collettore di scarico continuano ad allentarsi. Sarà il lavoro di tutte le sere fino a Nordkapp: adagiare la Vespa su un fianco, sganciare l'ammortizzatore, smontare la copertura del cilindro... stringere i bulloni, controllare le fascette di emergenza e rimontare. Una sera un dado mancava, si è svitato e si è perso, fortunatamente non è finito nella ventola altrimenti sì che poteva essere un casino. Per fortuna la scatola delle sorprese, con dadi/bulloni/rondelle portati così, per scaramanzia, è servita per risolvere il problema. Non dimenticherò mai di portarmela dietro. Poi... quando uno è un meccanico con esperienza può anche strafare, no? Infatti... mica solo la mia di Vespa ha avuto bisogno del mio intervento...





Torniamo al racconto: sfighe? non bastano mai! Il giorno della partenza da Firenze tutti presenti nella foto di gruppo fatta dall'organizzazione con tanto di drone per le riprese dall'alto. Io... non c'ero. Ero a 500 metri della partenza a cambiare la gomma posteriore che ha trovato un chiodo per l'occasione. OK, parto un po' più tardi e corro per raggiungere il gruppo. Lo scoprirò un mese dopo con una raccomandata a casa: beccato da un Autovelox, 58km/h e 45€ di multa. Quando il buongiorno si vede dal mattino, forse era meglio starsene a casa?

No, no, l'orgoglio non me lo permette. Avanti Savoia! Si parte, verso il lontano Nord.

Qui taglio la storia. L'idea di scrivere un diario giornaliero si scontra con la stanchezza delle 9 - 10 - 12 ore in sella, con ogni tempo, quindi lascio i ricordi alle foto e ai filmati. La bellissima e montuosa Slovenia tutta sotto acqua a catinelle, con cambi di percorso causa strade allagate. Ma non si molla. Ben equipaggiati non ci fa paura niente e nessuno.

Il resto dell'avventura è documentato dal filmato che ho realizzato. Forse un po' ripetitivo e lungo ma... lo rivedo comunque volentieri e ricordo ogni attimo ripreso.

Unica nota che voglio ancora scrivere: il caro collega di avventura Pier ha dovuto abbandonarci all'imbarcadero di Rostock in cima alla Germania: la

sua Vespa 180SS ha ceduto, per fortuna da ferma. Spezzato il mozzo della ruota posteriore, una di quelle cose che non si riparano con fil di ferro e fascette. La Vespa torna con il carro scopa, Pier torna in treno. Peccato, conquisteremo Nordkapp anche per lui. Grande Pier, suonati i 70anni comunque per te è stata un'impresa storica. Conoscendoti non mi stupirei che l'anno prossimo mi arrivi un whatsapp con la tua foto, con la 180SS a fianco del mappamondo di Nordkapp.

Resoconto finale.

Bellissima avventura. Percorso fantastico, complimenti all'organizzazione che l'ha studiato. Attraversato paesi, strade e visto paesaggi che non avrei mai potuto vedere andando con la guida del classico navigatore.

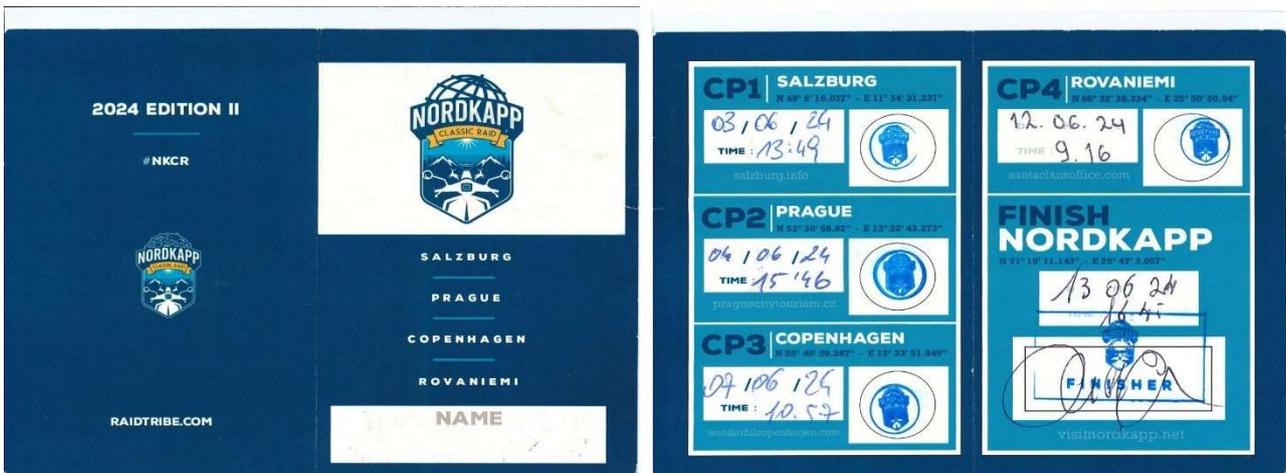
Unica pecca... sempre senza un attimo di fiato! L'obiettivo va raggiunto entro il diciassettesimo giorno altrimenti si perde il trasporto mezzi del ritorno (e l'aereo prenotato da tempo). E quindi... ci sarebbero stati altri 4500 km in Vespa per il ritorno. Di quelle bellissime città storiche attraversate, Salisburgo, Praga, Copenaghen, posso dire di aver visto solo i semafori rosso... e di non aver visto un altro autovelox in Austria, 30,00 € di premio per eccesso di velocità.

Da ricordare.

- Si trova da mangiare e da dormire ovunque, se ti accontenti.
- Scordati brioches e caffè oltre il confine italiano, trovi solo Wurstel e salse orripilanti.
- Non ci sono bar aperti di giorno. Trovi qualcosa ai distributori di benzina, e di solito hanno solo il loro caffè luuuuungo di un nero scolorito. Brodaglia immonda.
- La renna con il purè non è un gran-chè.
- Prenota una visita ortopedica per quando torni, è sicuro che ti serve. Io ho guadagnato danni ai tunnel carpali e due dita a scatto, costati due operazioni chirurgiche nei mesi a seguire. Altri hanno avuto problemi alle parti basse... altri alla schiena... qualche ricordo l'hanno portato a casa tutti. Del resto, è una passeggiata un po' lunghetta da fare su una moto pensata per le gite domenicali.

Non so se la rifarei. O forse sì. Con più calma, senza l'ansia del tempo. Se dovessi ripeterla forse farei anche il ritorno in Vespa: altri 5000 km, impiegandoci un paio di mesi e senza fretta, per godermi anche i paesi che attraverso e fermarmi dove mi piace. Son certo che ne varrebbe la pena.

It's not THE END (by google translate)





Eccola, la vera protagonista, al ritorno dell'avventura. Un po' sporca ma orgogliosa di avercela fatta.

Il filmato con le foto dell'organizzazione.

<https://youtu.be/CtQ8oDNx5-U?si=aXUf2TXGwikA-mYv>

Il mio filmino... assolutamente amatoriale.

<https://youtu.be/nup1afuVaGw?si=S2zKa0ansisoR2yg>