

I miei primi 30.000 km in Pegaso Tuscany Tibet

Prefazione di Alessandro Bellucci

Moto Tour On – Off Road

La Pegaso Tuscany Tibet il cui nome si ricollega ad una spedizione effettuata in Tibet da Emerson Gattafoni, è stata per l'enduro dual mode di Aprilia la massima espressione del modello utilizzando il motore monocilindrico Rotax.

Nel testo che segue *Ulises* ci racconta le proprie impressioni su questa moto che è ormai arrivata alla fine della sua fantastica "carriera", sono infatti oltre 50.000 le Pegaso prodotte nelle varie versioni fino ad oggi.

Noterete che nel testo vi sono alcune imperfezioni linguistiche, *Ulises* non è di madre lingua italiana, ma ho ritenuto opportuno non intervenire, lasciando svolgere il racconto così come l'autore l'ha concepito. Il contenuto va oltre una semplice analisi tecnica, prendendo anche in considerazione l'aspetto personale del viaggiare in moto, conoscere nuova gente e nuove culture, fare nuove amicizie, spero quindi che la lettura sia di vostro interesse, così come lo è stato per me.

settembre '05

I miei primi 30.000 km in Pegaso Tuscany Tibet

Quando un'esperienza si sente "accendere" nell'intuito allora vuol dire che non solo si tratta di un momento oppure dell'utilizzo di un oggetto, forse si tratta di una sfida per accorgersi che ciò che stiamo facendo è proprio parte di noi.

Anche se mi metto a riflettere, direi che i primi 30 mila km possono sembrare esagerati o, invece, rappresentare la vera esperienza della ricchezza di tanti momenti condivisi al calare di un tramonto e nell'albeggiare in mezzo alla nebbia, al ghiaccio o tra immagini che diventano tutto uno con te stesso. In quel momento ti accorgi del mezzo scelto per arrivare a posti e momenti che, di solito, non si ha la fortuna di vivere.

Posso dire che la mia esperienza è iniziata in un modo ben particolare. Da circa sei mesi, stavo cercando una moto con la quale identificarmi, prima ancora di vedere la Pegaso TT per prima volta. Quando l'ho vista, mi sono chiesto se quella prima sensazione che ho percepito, a gennaio di 2004, era qualcosa di sbagliato oppure mi trovavo di fronte al vero mezzo che mi avrebbe portato a vivere tante esperienze.

Era lì, a Ferrara, dal concessionario **Moto** dove il proprietario precedente l'aveva lasciata per prendere uno scooterone, dopo aver tentato di trovare il modo di condividere un mezzo a due ruote con la moglie. Sì!, proprio così. Nemmeno 700 km nelle ruote e quei colori che non avrei mai preso (... io sono patito dei colori discreti, tipo nero opaco, ecc., ecc.). Però quando ho iniziato a conoscere la sua storia mi sono lasciato coinvolgere e sentivo che mi attirava tanto l'opportunità di sentire e vivere esperienze, senza un mezzo di grande costo, ma la cui filosofia era ben lontana dei soliti prodotti.

Aprile '05 – all'entrata di Ferrara, imparando a conoscere la mia nuova amica.

Le negoziazioni, agevolate grazie alla gentilezza di Luca al concessionario, il tentare di fare tutti i compromessi e le pratiche per averla (ovviamente a credito e col 100% di finanziamento e garanzia originale).

E' stato così che un bel 16 di aprile di 2004 l'ho ritirata dal concessionario, senza nemmeno tentare di capire se era vero o meno che, per prima volta, avevo un 650 cm3 con lo stile che tanto mi piaceva per la guida e con la voglia di percorrere e imparare tanto di questi nuovi paesaggi che ho avuto, poi, la fortuna di percorrere (sono italo-argentino arrivato da Buenos Aires per la prima volta nel bel paese, il 1 febbraio 2002).



Allora, come in un gioco, in un racconto, proverò a darvi un profilo, più meno da vicino, di quanto ho vissuto nei diversi aspetti di ciò che significa utilizzare un mezzo come questa moto, per riconoscersi nel modo di fare, agire, percorrere e vivere. Infatti, la scelta del tipo di moto (come in tutte le cose) parla chiaro anche del modo in cui ci piace fare le cose. Ed io l'ho scelta!..., semplice, concreta per l'utilizzo assolutamente polivalente e senza paura di fare centinaia di km in qualunque situazione climatica e/o pensare un bel viaggio e/o accettare un invito per arrivare in qualche posto che può piacerci tanto, dopo aver viaggiato con pioggia, neve o il caldo di questa estate.

Conoscendo il mezzo

In un primo momento, uno inizia ad avvicinarsi e a conoscere le reazioni. Ci si riflette, anche sulla cura in quei primi momenti e, perché no, su come fare quel primo viaggio che inizia a dimostrare quanto possa fare veramente il piccolo cavallino.

Le mie prime impressioni furono contrastanti, con un mezzo sul quale devo, ovviamente ancor oggi, alzarmi e molto per salire in sella (io sono alto 174 cm e peso circa 70 kg, diciamo che con dei buoni stivali riesco a salire degnamente). Un attimo per adeguarmi alla sospensione morbida ed ecco, trovo qualche pecca nella frenata sull'asfalto giacché, dopo le prime due settimane, ho "toccato" una macchina dopo aver tentato di frenare, quando si è bloccato il traffico, al tempo stesso che i Metzeler Enduro 3 mi facevano capire di non essere proprio adatti a violente reazioni sul nastro di asfalto. Infatti, il pneumatico posteriore ha tendenza a perdere feeling.

Continuo strada e inizio il mio primo viaggio con tanto di bauletto stracolmo e passeggera. Ferrara, Milano, Lecco, Sondrio, il passo d'Aprica ed ecco, parte della prima lezione, mi perdo sbagliando strada e, nel tentativo di arrivare al Lago di Garda, scopro come è bello trovarsi in montagna, in un piccolo paese che ironicamente si chiama anch'esso Garda, ma non ha nulla a che fare con l'omonimo lago. Seconda lezione: mai girare in moto stracarico, in pendenza, e toccare per sbaglio il freno. Non importa quanto tu abbia i piedi ben saldi a terra, il cavallino darà un bel salto e, prima di accorgertene, finirai salutandolo lo specchietto che ti è venuto addosso, dopo che anche tu sarai per terra insultando te stesso quando, ormai, sarà già troppo tardi per rendertene conto.

Potete immaginare che non è stato un bel giorno e che i miei nervi erano così tesi che, a fatica, ho rimesso in piedi la piccola Peggy TT e ripreso la strada scendendo di nuovo lungo i tornanti (per fortuna, con solo lo specchio rotto e qualche piccola differenza d'impostazione nel manubrio che ho risolto, in un secondo tempo, nella prima sosta fatta in seguito).

Novembre '04 – anche col freddo, i paesaggi sono sempre belli ed io in buona compagnia.

Ecco che la strada che avevo preso, alla fine, mi porta in direzione del Lago d'Iseo dove arrivo ancora così teso dalla situazione precedente che, nella fretta di far benzina e continuare strada, mi accorgo, solo dopo, di aver fatto un bel rifornimento con tanto di pieno di gasolio...., lo so! era troppo bella la coincidenza tra il colore della pistola del benzinaio self service, e il colore della moto.

Morale: da quel momento mi metto a ridere di me stesso e mi fermo a svuotare il serbatoio, regolare per bene la posizione del manubrio e



riposizionare quello che rimaneva dello specchio, in modo di poter continuare a viaggiare, dopo il dovuto secondo rifornimento di bella e verde benzina per continuare strada.

Questa è stata solo la prima esperienza. Diciamo che quando uno accetta un mezzo e vuole imparare a gestirlo, espone anche se stesso a subire, o a far subire, le difficoltà per potersi arrangiare allo stile di guida e alle differenze che ci sono con i mezzi precedenti (nel mio caso, si tratta di ben 7 moto di piccola cilindrata e sempre di 2 tempi, tranne la mitica prima Gilera 375 del 1978 che è stata la mia prima moto).

A questo punto credo di avervi fatto scoprire come, man mano che iniziavo a conoscere questa bella moto, ho iniziato anche ad elencare i pregi e i difetti davanti a cui mi sono trovato:

Nella guida in strada	
Pregi	Problemi rilevati
Posizione guida agevole e rilassata per il controllo del traffico e della marcia	Tendenza al sollevamento del pneumatico posteriore in fase di frenata
Protezione aerodinamica rilevante e comoda fino a 110 km/h, poi ci si deve appiccicare un po' in sella per rimanere a "casco protetto" dalle turbolenze	Mancanza del cavalletto centrale di serie. Per fortuna me lo sono fatto arrivare fin dal primo giorno, altrimenti è altamente penalizzante la misura stretta originale del cavalletto che hanno lasciato, se confrontato con l'altezza di questo modello e con la taratura delle sospensioni modificata di serie (nemmeno tentare di posizionarla stracarica senza appoggio concreto).
Omogeneità di marcia del motore a medi regimi e sempre dopo i 3.000 giri	Tendenza a strappare sotto i 3.000 giri dalla seconda marcia in su
Comodità della posizione del passeggero	Fatica a reggere la posizione guida quando si rimane in sella per più di un ora senza soste

Insomma, inizio le prime esperienze e le strade che mi portano a percorrere percorsi a me sconosciuti e sensazioni estreme rispetto a quanto ero abituato, ma verificando come la Pegaso TT regga bene, qualunque condizione meteo ci sia. Così inizio a intraprendere percorsi verso la Toscana che tanto mi piace, in direzione nord, con le sue infinite valli e la maestosità delle viste panoramiche alle quali non ero, per fortuna, abituato e dalle quali mi lascio stupire perennemente, viaggio dopo viaggio, scegliendo sempre strade diverse che mi consentano di verificare momenti e posti diversi in ogni occasione.

Già nei primi mesi sono diventato amico dei tornanti e dei percorsi tipici degli Appennini Tosco-Emiliani. Infatti, mi sono lasciato incantare anche dei percorsi che portano al Passo della Futa, Passo del Muraglione e dell'arrivo in Toscana sul versante della Porrettana (SS64 verso Pistoia) che mi è piaciuta tanto scoprire in momenti insoliti (come all'alba, al tramonto, con la nebbia e la neve) e con le viste particolari che ti rimangono impresse per il semplice fatto di essere lì.

Ed è vero che, tante volte, un viaggio in solitaria ti lascia pensare tanto e anche arricchirti facendo tesoro delle viste degli scenari che si lasciano scoprire, mentre la stragrande maggioranza della gente dorme e mentre riesci a riscoprire il sole di un'alba che ti scalda la pelle, mentre arrivi appagato da tanta bellezza naturale, ma anche con un pochino di freddo e sonno, dopo esserti alzato verso le 4, per scoprire lo scenario perfetto nel momento giusto in cui esso si lascia scoprire.

Tante esperienze mi assalgono la memoria e, forse, questo è il momento ideale per ricordare le albe che ho scoperto sul Brennero, sul Passo della Futa, nelle strade della Toscana, sulla costa Adriatica e sulle splendide viste della pianura Padana, nella zona del Delta del Po' e nel Lago di Como, laddove sono arrivato tante volte a casa di amici. Ogni esperienza è diventata un regalo fatto al mio cuore, così che ho appreso la ricca opportunità di sapere che sono in un universo dal quale posso

anche apprendere i momenti migliori e veri, quelli in cui uno riesce a scoprire l'autenticità di tutto ciò che è semplice, ma così vicino che spesso non ci accorgiamo di quanto abbiamo.

Girare spensieratamente in cerca del posto e del momento giusto è un qualcosa che, tante volte, uno non farebbe per se stesso, ma che invece intraprende, sapendo che ha il mezzo giusto per godersi lo scenario, arrampicarsi su quell'argine o fermarsi ovunque vada a respirare l'aria pura del mattino e sentire sulla pelle il caldo del sole, come un enorme regalo della vita che in una nuova giornata ci dice: ecco questa è la tua nuova opportunità.

Per questo parlavo del mezzo giusto e credo che questo, per me, sia il principale pregio che ho trovato nella Pegaso Tuscany Tibet. Un mezzo semplice, autentico e anche con delle cose da migliorare (come se stessi), ma con l'auto-sufficienza che ti consente di andare avanti e superare i traguardi, senza mai perdere il feeling con la natura che ci sta attorno e consentendoci, senza eccessi, di lasciar fuori le solite strade per sentire un po' del profumo, dell'aria e delle viste che ci aspettano dietro l'angolo, oltre le mura e vicino alle nostre illusioni per regalarci momenti speciali.

Credo che sia grazie a questo capire il mezzo, chilometro dopo chilometro, è che mi è venuta la voglia, e non potevo fare a meno a trattenermi, di iniziare a esplorare ogni aspetto tecnico e tentar di trovare in quale modo avrei potuto fare della moto un mezzo più adatto e fedele alla stessa filosofia che propone: raggiungere la destinazione sicuri, sapendo che il mezzo reggerà, per portarci laddove ci aspetta una persona, una compagnia, un'amicizia, un parente, una passione. Il destino dipende dalla nostra scelta, ma il modo di arrivarci dipende, senza dubbio, dell'efficienza del mezzo col quale intraprendiamo strada.

E a questo punto mi sono fatto più critico ed obiettivo, ho iniziato a capire il funzionamento del mio cavallino e ad introdurre dei piccoli accorgimenti per risolvere i problemi percepiti nella manifattura finale della moto. Ed ecco alcune delle soluzioni che, forse, aiuteranno qualcuno a risolvere dei problemi e, mi auguro, aiutino anche alla definizione di un nuovo mezzo che sia in grado di rispondere al profilo di utilizzo che veramente rappresenta l'enduro stradale.



Giugno '04 – Scene mai perse nei “miei” paesaggi lungo l'argine del Po' a Ferrara

Piccole Soluzioni Tecniche Implementate	
Inconveniente	Soluzione trovata
Regolazione del minimo in modo permanente	Vite accanto alle farfalle d'ammissione (*)
Perdita lieve di olio dal coperchio valvole sul lato sinistro	Tagliare della misura giusta la spugna isolante della protezione laterale del motore (in plastica) (*)
Eccesso di temperatura durante la stagione estiva e rischio di bruciare la guarnizione interna del motore	Durante la stagione calda, utilizzare la moto senza il coperchio laterale (i modelli precedenti non l'avevano) (*)
Consumo di energia a motore spento per la mancanza di un interruttore per spegnere le luci.	Installare un interruttore che scolleghi il sistema della luce anabbagliante. Così facendo entreranno in funzionamento, in contemporaneo, le luci di emergenza che risiedono nel circuito alternativo che collega la luce abbagliante sinistra a quella anabbagliante destra. Il risultato: un 50% di meno nel consumo e riduzione del rischio di scaricare la batteria quando si deve partire con temperature sotto lo zero.
Luce di posizione inutile (rimangono sempre accessi i fari principali).	Togliere la lampadina.
Cavi del sistema elettrico con aree non coperte che frizionano su diversi settori del telaio, serbatoio e strutture, col conseguente rischio di corto-circuito o perdite di energia in condizione particolari, come la pioggia battente dopo ore di viaggio.	Isolare tutte le aree esposte dei cavi elettrici col nastro adesivo resistente all'umidità e alle alte temperature.
Mancanza di filtri di benzina	Filtri di benzina collegati nel circuito prima dell'arrivo della benzina all'iniezione.
Mancanza del cavalletto centrale	Indispensabile nel caso in cui intendiate realizzare viaggi turistici con un carico medio di bagaglio. Il cavalletto laterale non è stato ben calcolato e ha la tendenza a, persino, forare l'asfalto alle temperature alte della bella stagione.
Pietre, fango, neve, ecc; sparati verso il radiatore.	Mettere una protezione rigida come prolungamento del parafrangente anteriore, in gomma, in modo che mantenga una maggiore distanza dal pneumatico rispetto a quella del parafrangente stesso.
Diminuzione del livello dell'acqua nella vaschetta superiore	Aprire la vite inferiore del blocco per lo spurgo, lasciar svuotare il sistema parzialmente e rimettere la vite con sigillante al silicone per bloccare ogni probabilità di svuotamento. Poi riempire il sistema al livello normale nella bottiglia superiore per l'acqua.

(*) non specificata nel manuale e spesso richiesta dagli utenti nei diversi forum su internet.

Essere consapevoli di ciò che si vuole raggiungere col mezzo che ci si propone di mantenere

E' vero che spesso non si può scegliere ciò che non si conosce. Anche a me è capitato di rimanere nel dubbio, chiedermi se mi sarebbe piaciuto o meno il fatto di andare a percorrere sterrati e mulattiere e se, pur non avendo esperienza, ce l'avrei fatta a guidare la mia Pegaso con dimestichezza e stracarico come dovevo andare, considerando le distanze che di solito devo fare per arrivare dalle zone di pianura alle zone di montagna.

Il dubbio permane finché non arriva quel giorno, dove uno si è già preso gli accorgimenti (pneumatici in buon stato, catena lubrificata e alla tensione giusta, regolazioni adatte per l'ammortizzatore che deve sopportare carico e vibrazioni), e si decide a partire una volta arrivato il benedetto giorno nel quale era programmata la gita.

Risulta ironico che, in condizioni veramente critiche, con valigie e passeggera, sono riuscito a cavarmela abbastanza bene arrivando a destinazione (anche se a velocità di lumaca), ma senza nessun inconveniente nelle quattro gite che hanno coinvolto sterrati e mulattiere, senza accusare nessun inconveniente (Monte Grappa, Delta del Po', Il Chianti – Toscana, Dal Pratogmano al *mitico* Passo del Muraglione).



*Dicembre '04 – Il passo appenninico su Reggio Emilia
..., il viaggio in Spagna inizia così.*

Sarà che uno impara a sopravvivere quando si espone e quando decide di intraprendere il viaggio ad ogni modo. Sarà che la dimestichezza altrui, la considerazione e il mutuo rispetto dei compagni di viaggio ci pongono dalla parte obiettiva nella quale non si deve aver paura, ma rispetto e cura a riguardo della natura che ci aspetta e che ci regala tanto di quanto è, persino di quanto siamo noi stessi che, a volte, non abbiamo i giusti criteri per apprezzare quanto abbiamo.

Devo chiarire che sono un po' contraddittorio in questo. Sono il tipo di persona che vuole una moto tuttofare, per affrontare ogni situazione, specie in viaggio, e che ne ha dovute affrontare parecchie (specie la neve e gli allagamenti di stagione). Allo stesso tempo, però, sono anche quello che vorrebbe avere la moto più pulita di me stesso e che preferisce fare la manutenzione di suo perché apprezza quanto omettono i cari meccanici, tentando di fare un lavoro veloce senza gli accorgimenti di qualità programmati dal libretto di uso e manutenzione.

Forse si tratta del fatto che una moto di 7.000 Euro non è in grado di rivelarsi tanto redditizia come un mezzo più complesso, così i semplici lavori da fare non meritano tanta attenzione. Tuttavia, è anche vero che lo sforzo economico di tanti che, come me, arrivano a questo tipo di moto, spesso significa indebitarsi e credere davvero a ciò che si vuol raggiungere col mezzo perché, altrimenti, nemmeno avremo tentato di averlo.

Come opinione di tanti, sicuramente la mia non fa la media di mercato. Posso dire che mi sono trovato con tanta gente che ha avuto bisogno di istruzioni e che, nei diversi forum, ho imparato tanto della vera fratellanza che unisce le persone che credono in un modo semplice di vedere la realtà e nel mezzo che hanno scelto, come un'espressione della passione di vedere le cose nel modo semplice e vero in cui sono state fatte.

In questo momento posso contare più di 40 persone in Italia e all'estero che mi hanno chiesto ogni tipo di riferimento e consiglio sulla manutenzione e risoluzioni di problemi tecnici. E questo non è

il difetto del prodotto, questo (secondo me) è il vantaggio di aver saputo realizzare un mezzo che traduce nell'utilizzo l'identità delle persone che fanno la scelta di possederlo.

Sicuramente una strategia di marketing commerciale, mirata verso la redditività, fa il suo calcolo basandosi sui grandi numeri, ma mi chiedo perché ci sono tanti marchi che lottano per la stessa fetta di mercato e lasciano fuori l'identità che attirerebbe anche lo sguardo degli appassionati che, tuttavia, acquistano i mezzi più venduti del mercato.

Ho avuto la fortuna di provare la Pegaso Strada e mi è sembrata un eccellente mezzo per quanto riguarda la tenuta in strada, la maneggevolezza e l'erogazione del motore. Insomma, una ciclistica che evidenzia il know how raggiunto da casa Aprilia e la versatilità di un mezzo che in strada può fare tanto.



Maggio '05 – Strade vicine al lago di Bolsena

In me, però, la domanda rimane ancora aperta: questo tipo di scelta giustificherebbe la cancellazione dal mercato di un modello al quale si è voluto dare tanto nella sua storia?

Ancora oggi guardo il depliant che mi sono tenuto da quando ho acquistato la mia Pegaso Tuscany Tibet. Ancora oggi, sento la stessa sensazione di non aver sbagliato nella scelta e sento che è *il mezzo* che risponde allo stile di guida e di vivere il viaggio nel modo che piace a me.

Guardo il motore e, grazie anche ai forum, so quanta acqua è passata sotto i ponti per arrivare all'ultima versione. Mi chiedo qual è il senso dello sforzo di anni e di più di 50.000 unità vendute se poi si utilizza il nome per fare un mezzo che, pur avendo i suoi meriti, risulta assolutamente diverso dalla filosofia del prodotto che esisteva prima.

Sarà che esiste quella filosofia?

Sarà che veramente la differenziazione è una teoria di marketing o è vero che si può raggiungere il riconoscimento del pubblico, quando le cose si fanno bene e con passione.

A chi non chiama l'attenzione una Triumph, una Moto Guzzi e una Vespa. Non credo di star parlando di mezzi costosi che non erano raggiungibili dalle tasche dei consumatori. E, anzi, sto anche parlando di marchi che nemmeno si potrebbero ritenere perfetti, per quanto riguarda la qualità dei prodotti che ci offrivano nei mercati.

Invece, hanno avuto quel *tocco* di personalità che gli faceva rischiare tanto e che, ad ogni modo, risultava emblematico per chi riconosceva un'identità nella proposta di quello che avrebbe avuto la possibilità di acquistare.

Ribadisco, la Pegaso Strada mi pare un eccellente mezzo, ma è un mezzo diverso di quello che ho acquistato. Nel mio personalissimo parere, avrei avuto più cura della traiettoria costruita, come vero capitale che rappresenta la storia dei 50.000 mezzi collocati sul mercato.

Forse sto parlando di una volontà vecchia e già esaurita. Per fortuna la mia storia continua, come i tanti chilometri che, sono sicuro, percorrerò ancora con la mia Pegaso Tuscany Tibet insieme alla dolce compagnia della mia ragazza e di tanti bravi ragazzi che sono il monito vivo di quel valore di mercato che, ironicamente, ancora esiste perché ha la sua vita e ora unisce di più ancora le persone, perché obbligati (nella collaborazione spassionata) a trovare soluzioni che non sono già disponibili dalla fabbrica.

Forse era questa la vera identità di prodotto che l'Aprilia voleva per la sua Pegaso.

Se è così, Complimenti! C'è l'avete fatta.

Io sono un fedele testimone della felicità di aver scelto il mezzo che rispondeva alla mia identità. E continuerò a percorrere queste strade.

Vi terrò aggiornati.



Luglio '05 – di nuovo in Toscana

Uly
;-)
mail@ulises.it

15/09/2005

N.B.: ogni parere e/o suggerimento sulla relazione sarà ben accetto!