

# PROTEGGERSI A cura di **Alessandro Bacci** **sempRE!**

I motociclisti, si sa, sono un po' come dei cavalieri moderni. Così come le loro cavalcature, anche le corazze si sono evolute nel tempo. Se i cavalieri le indossavano per proteggersi durante le battaglie, i motociclisti le usano per tutelarsi contro le numerose insidie che ogni giorno devono affrontare, in particolare nell'ambito urbano. In questa panoramica, curata da Alessandro Bacci per Mototurismo, potete ricavare numerosi consigli e utili indicazioni per la scelta delle protezioni da utilizzare in moto.

**O**ggi giorno non esistono più scuse: i mezzi per proteggersi non mancano, perché non usarli? Che si vada in ufficio o si compia una gita fuori porta, occorre sempre vestirsi in maniera adeguata. Investire in indumenti protettivi è una scelta imprescindibile e deve venire prima di ogni altro accessorio o componente secondaria.

Ho voluto testare gli ultimi ritrovati per quanto concerne l'abbigliamento tecnico-protettivo, passando dal semplice e funzionale intimo con protezioni incorporate fino alla giacca con sistema airbag inserito. Partiamo proprio dall'intimo con una delle aziende leader del mercato, la **Sixs**, ([www.sixs.biz](http://www.sixs.biz)) produttrice di una linea denominata Original Carbon Underwear; tra varianti proposte ne esiste una con le protezioni, la Pro Tech.

Il tessuto utilizzato in questo capo permette di trasferire il sudore dalla pelle all'esterno, evitando l'accumulo di calore e di bagnato e di conseguenza i raffreddamenti improvvisi e i cattivi odori. Ho provato la maglia **PRO TS2** (€ 203,30) e i pantaloni **PRO PNX** (€ 111,10), entrambi in versione kit, ovvero con tutte le protezioni comprese nel prezzo. Una volta indossati è come avere una seconda pelle con le protezioni: questi capi infatti hanno gli alloggiamenti per utilizzare le famose protezioni D30 ([www.d3o.com](http://www.d3o.com)), il massimo a cui si possa aspirare. Queste protezioni sono leggere, confortevoli e versatili, sono omologate EN1621-1 livello 1 (il paraschiena EN1621-2 livello 2) e vengono anche fornite separatamente con prezzi a partire da € 22 a € 42. Da segnalare la possibilità di utilizzare una prote-

zione del petto regolabile **PRO CHEST** (€ 48,40), che è compatibile con i dispositivi Neck Brace. Per chi non lo conosce il Neck Brace è un collare protettivo, tale dispositivo riduce i danni al collo impedendo rotazioni anomale durante un impatto e limitando la trasmissione di forze sopra la colonna vertebrale. Inizialmente ero scettico verso questo tipo di prodotto, ritenendolo poco adatto all'uso di tutti i giorni, ma dopo aver provato il **Moveo** ([www.moveosafety.com](http://www.moveosafety.com)) mi sono dovuto ricredere. Distribuito in Italia dalla Innteck ([www.innteck.com](http://www.innteck.com)) il **MOVEO**





**NECK BRACE** (€ 265 versione Dynamic) a prima vista sembra uno di quegli oggetti che proteggono ma impacciano e invece risulta estremamente comodo sia nell'indossarlo sia nell'utilizzarlo. Semplice e leggero (795 grammi ben bilanciati), una volta regolato a misura la prima volta, si aggancia in un attimo. La particolarità di questo modello è che si apre nella parte anteriore e ha due snodi laterali mentre per tutti gli altri modelli presenti sul mercato l'apertura è laterale e risulta quindi più macchinosa da indossare. Grazie agli attacchi in velcro può essere fissato alla giacca, formando così un corpo unico e permettendo di togliersela senza sfilarsi il collare. Inoltre, una volta

indossato, non pregiudica i movimenti che si fanno durante la guida, come guardare a destra e sinistra e, una volta scesi, non impedisce nessuna operazione: insomma, ci si dimentica davvero di averlo. Non vedetelo come un oggetto racing ma come una protezione da usare tutti i giorni. Il Moveo Neck Brace ha superato i test d'impatto del motociclista contro la barriera UNE135900 e il test d'impatto auto-moto ISO13232. Un altro elemento, che finalmente è entrato nella mentalità dei motociclisti, è il paraschiena: protezione di cui si hanno le prime notizie all'inizio degli anni '80. Pochi anni dopo nasce **Zandonà** ([www.zandona.net](http://www.zandona.net)), azienda produttrice di dispositivi di protezione

*Nella pagina accanto: il confortevole kit Pro della Sixs. Qui sopra: vista anteriore e posteriore del Moveo Neck Brace indossato. In alto: l'ottima vestibilità della giacca Clover, grazie al sistema Zip & Fit.*



*I paraschiene Zandonà nella versione High Visibility e colorata.*



individuale con progettazione e realizzazione Made in Italy. Hanno in catalogo materiale per diverse discipline sportive nelle quali occorre proteggersi, con addirittura una linea dedicata ai bambini: questo gli fa onore perché hanno pensato anche a questa categoria, totalmente ignorata dal mercato. Educandoli a questi accorgimenti da piccoli, arriveranno con un'altra mentalità alla soglia del cinquantino. E proprio da qui comincia il test, con la collaborazione di Matilde, mia figlia, che a sette anni è già innamorata delle due ruote e la predilige all'auto. Le faccio provare il paraschiene **SPINE KID** (da € 59,90 a € 69,80 a seconda delle taglie), disponibile in diverse misure legate all'altezza del bambino, con una variante di colore e due fantasie di disegno. L'interno è costituito da un tessuto speciale SRT, materiale traspirante in 3D che espelle il sudore man-

tiene il capo fresco. Le bretelle sono asportabili e la fascia è elastica. Il guscio esterno è realizzato con materiali plastici ad alta tecnologia, che si deformano ma non si scheggiano, e con gomme a sistema di cellule a memoria e bassa resilienza che garantiscono un elevato potere anti-shock. Le scocche sono congiunte da un sistema lamellare che garantisce la distribuzione del colpo in tutta la superficie della protezione. Dispongono inoltre del sistema Anti Torsion: speciale struttura di collegamento tra le scocche del paraschiene che fornisce proprietà di resistenza alla dannosa torsione prona, permettendo tuttavia di lasciar liberi i movimenti naturali. È certificato secondo normativa EN1621-2 livello 1. La bambina lo indossa facilmente, non lo trova fastidioso e si abbina con il casco serigrafato Hello Kitty: come si dice, i bambini sono la bocca delle

verità e mi fido del suo test. Per quanto riguarda la versione da adulto, ho provato lo **SPINE EVC HIGH VISIBILITY** (da € 104,90 a € 119,80 a seconda delle taglie), disponibile in quattro misure per quanto riguarda l'altezza e cinque per la circonferenza, questa combinazione di taglie permette di trovare il prodotto su misura per voi, cosa molto importante per non avere un oggetto approssimativo. Per quanto riguarda l'interno è uguale alla versione per bambini. Il guscio esterno, oltre alle caratteristiche già citate, ha in più l'EVC (Evolved Viscoelastic Cells), innovativa gomma idrorepellente anti-shock ad alto rapporto performance/peso/spessore. Le bretelle e la bordatura del paraschiene sono in materiale riflettente, come vuole l'ultima tendenza in fatto di abbigliamento, perché la visibilità non basta mai in quanto il para-

*A destra: il gilet della Motoairbag agganciato alla moto e il pittogramma che identifica l'omologazione per gli airbag.*

*Qui sotto: particolare del sistema d'aggancio.*



schiena può essere indossato anche sopra l'abbigliamento. Nonostante sia certificato EN1621-2/03 livello 2, risulta molto comodo e non fa rimpiangere i prodotti più leggeri, che magari non sono omologati e sono ottimi finché non succede nulla. Per chi vuole andare oltre il parascienza ci sono i moto-airbag. Negli ultimi tempi si sono visti prototipi, presentazioni... e ritiri dal mercato. Sono state presentate persino versioni ad attivazione elettronica, che però non hanno ancora visto la commercializzazione dato che le norme di omologazione specifiche, EN1621-4, prevedono l'attivazione meccanica attraverso una cordicella fissata alla moto. La mia scelta è caduta su **MOTOAIRBAG** ([www.motoairbag.com](http://www.motoairbag.com)), distribuito da Colgra, azienda che nasce da una partnership tra D.P.I. Safety, che progetta e produce airbag indossabili, e Alfredo

Grassi, leader nella produzione di abbigliamento tecnico e costruttore anche delle nostre divise da vigile del fuoco. Il perché di questa scelta è data da più motivi: il principale è che il gilet Motoairbag (€ 439) ha superato molti test brillantemente, lasciandosi alle spalle la concorrenza. Prove effettuate da enti come ADAC, l'equivalente del nostro ACI, DEKRA, dall'Associazione dei Consumatori, e per finire, da molte riviste del settore. Il secondo motivo è che il progetto Motoairbag è risultato ottimo e versatile, tanto da essere adottato anche da case ufficiali come Moto Guzzi o Aprilia. Il terzo motivo è che oramai sono dieci anni che il Motoairbag è in circolazione e ha ormai raggiunto un eccellente livello di sviluppo e la massima affidabilità. Il gilet è progettato per essere utilizzato sopra il proprio abbigliamento tecnico e questo è certamente

uno dei suoi punti di forza; si può spostare da una giacca all'altra, magari da quella estiva a quella invernale, quindi con un taglio e una vestibilità specifica. Ora è disponibile anche nella nuova versione a rete nella parte anteriore, che permette un maggiore passaggio dell'aria. Costruito interamente in Cordura 500 e ben rifinito nelle cuciture, ha degli inserti catarifrangenti, due tasche esterne e una interna, e dispone delle regolazioni laterali per adattarsi perfettamente ad ogni taglia. Dopo aver analizzato l'esterno passiamo al cuore di questo prodotto. Il modulo airbag è ripiegato nel suo alloggiamento, pronto a gonfiarsi in caso d'innescò in circa 80/85m. Il meccanismo d'innescò si trova sulla parte destra, composto da una bomboletta di CO2 avvitata ad un percussore, l'attivazione avviene attraverso un cavo

spiralato agganciato alla moto, con una cinghia in dotazione. In caso di urto o caduta, il cavo si tende e sgancia il percussore, che fora la bombolletta e gonfia il modulo airbag: sistema semplice ed efficace. Risulta difficile attivarlo per sbaglio: se ad esempio scendete dalla moto senza aver prima sganciato il cavo, occorre insistere molto per vincere la resistenza dell'effetto molla del cavo. Da precisare che in caso di urto o caduta il cavo si sgancia, dopo aver attivato il modulo, e voi non sarete mai vincolati alla moto. Una volta gonfio, rimane alla massima pressione per circa 30s, poi comincia a sgonfiarsi

lentamente. Segnaliamo che, anche quando è completamente gonfio, non impedisce nessun movimento e quindi vi potete allontanare dal mezzo e mettervi in sicurezza oppure rialzarlo: è come non averlo. Grazie a questo sistema lo si ripristina in maniera veloce ed economica (il kit di ricarica costa € 27). Non tutti i sistemi sono in grado di offrire questa soluzione: alcuni necessitano di essere rispediti alla casa madre, altri addirittura sono monouso. Il Motoairbag è completamente smontabile, per esempio si può separare il modulo dal gilet per effettuare il lavaggio. Dopo averlo visionato e averne spiegato il fun-

zionamento è il momento d'indossarlo: il suo peso è inferiore ai 1.400 grammi e al suo interno troviamo delle bretelle regolabili con clip di chiusura; una volta agganciate possiamo tranquillamente chiudere la zip e siamo pronti. Questa specie d'imbraco interno serve per mantenere l'airbag nella giusta posizione durante un impatto, escludendo qualsiasi movimento che pregiudichi la funzionalità del modulo. Una volta in sella occorre agganciare il moschettone alla cinghia, che si passa sotto la sella e dai cui fuoriesce un anello a D come quello dei caschi. Allo stesso modo quando si scende: dopo aver sentito il cavo che tira per le prime due o tre volte ci si ricorda di sganciarlo. Durante la guida non impedisce nessun movimento, ci si può anche alzare in piedi e guidare sulle pedane, proprio per questo è utilizzato sia dagli enduristi della domenica che dai piloti in gara. Una delle aziende che utilizza Motoairbag è la dinamica **Tucano Urbano** ([www.tucanourbano.it](http://www.tucanourbano.it)); per chi non vuole il semplice gilet può attingere dal loro catalogo, dove troverà una serie di capi predisposti per l'alloggiamento del dispositivo, realizzato in una versione specifica. Con questa soluzione il modulo si trova all'esterno della giacca, mentre le bretelle passano attraverso delle asole specifiche e finiscono all'interno della giacca. Si forma così un corpo unico pronto per essere allacciato: una comodità non da poco. Io ho provato un classico della collezione Tucano Urbano, la



*La giacca Crossover con l'airbag attivato.*

*Nella pagina accanto: la classica giacca Steve di Tucano Urbano, con il modulo airbag inserito.*

giacca **STEVE** (€ 110), corta con taglio classico da motociclista, design che si abbina benissimo sia a moto super-sportive che naked. Traspirante e antivento, in cotone Canvas cerato, con tasche interne ed esterne, protezione su gomiti e spalle e predisposizione modulo airbag (€ 399). La giacca è disponibile in sette diverse taglie e tre varianti di colore. Come tutto il materiale Tucano, risulta ben rifinita e con un ottima vestibilità. Il massimo di questa tecnologia la si trova nell'abbigliamento **Clover** ([www.clover.it](http://www.clover.it)), che ha presentato la giacca **CROSSOVER AIRBAG** (€ 949,70), con il modulo interamente inserito all'interno della stessa. Si tratta di un capo quattro stagioni, dal taglio lungo, a cui si possono accoppiare dei pantaloni della stessa linea (€ 299,90) per formare un completo per il mototurista più esigente. La giacca è in tessuto Duratek-7 e Ballistic, di colore nero con inserti giallo fluo, disponibile in ben sette taglie. Una caratteristica fenomenale di questo capo è il sistema Zip & Fit, capace di porre rimedio al tipico problema che presentano le giacche di questa tipologia, ovvero che con il variare degli strati varia anche la taglia. I tecnici della Clover con questo ingegnoso sistema di regolazioni con zip permettono di ridurre di una taglia la giacca in tutte le sue parti, oppure ridurla a zona, perché il sistema di regolazione a soffiato è indipendente in ogni sua parte. È la giacca quindi che si adegua al corpo: non avrete più la sensazione di essere stretti nel



periodo invernale, quando s'indossa una maglia in più, non vi sentirete la giacca che svolazza quando siete con la t-shirt in estate. Proprio per la stagione estiva hanno implementato un sistema di ventilazione con ben otto punti frontali d'ingresso aria che permettono una piacevole areazione. Per l'inverno invece possiamo contare sul trattamento idrorepellente esterno, una membrana interna impermeabile Aquazone Plus e la foderina termica Microclima. Come per la giacca Steve della Tucano Urbano, la certificazione airbag EN1621/4 è presente nelle giacche solamente quando Motoairbag è inserito. Inoltre la normativa per i protettori airbag è molto più severa rispetto alla analoga per i classici protettori per la schiena: un protettore airbag infatti protegge anche dieci volte meglio di un protettore rigido. Ho visto esprimere il concetto da dimostratori Motoairbag che si divertono a col-

pire con una mazza da baseball a piena forza la schiena di un volontario che si è fatto attivare il protettore airbag senza che quest'ultimo avverta il colpo. Non sarà un test scientifico ma credetemi che rende bene l'idea. E poi ci sono i filmati dei test. La costante evoluzione delle Normative Europee sta costringendo i produttori che vogliono proporre capi certificati a realizzare abbigliamento sempre più tecnico, protettivo, ma al tempo stesso confortevole e bello. Purtroppo saranno sempre presenti capi di bassa fattura, ma si riconosceranno immediatamente perché non potranno essere etichettati come certificati. Utilizzare capi certificati significa spendere un pochino di più, è vero, ma anche avere quella chance in più che a volte può fare veramente la differenza. Ora che ci sono i prodotti giusti, non fate solo il saluto da cavaliere moderno, con le dita a V, ma vestitevi anche come tale.