

## Ragazza in motocicletta

D'estate, quando venivo spedita fuori a giocare, mi nascondevo spesso in garage. Per una bambina come me, le sue attrattive consistevano in un monopattino dalle ruote di legno con il quale giravo sul pavimento di cemento liscio; le cassette di pesche impilate l'una sull'altra, che potevo sgraffignare finché mia madre non trovava il tempo di metterle in barattolo; e una Vincent Black Shadow del 1955. La Vincent era stata la prima motocicletta di mio padre, che l'aveva comprata in Inghilterra nel 1965, tre anni prima che io nascessi. I miei genitori e il mio fratello maggiore, appena un neonato, abitavano a Londra, in un appartamento senza acqua calda a Kentish Town, all'epoca zona della classe operaia, dove un tempo aveva vissuto anche Karl Marx, che della classe operaia fu un famoso teorico. Mentre mia madre, allora ventiduenne, era di sopra a bollire pannolini sul fornello (in una pentola che riempiva da un rubinetto comune in corridoio), mio padre passava le giornate a lavorare sulla sua moto in strada, davanti al palazzo. Poi, quando si faceva troppo buio per continuare, andava al pub a leggere un libro, perché a casa dei miei l'elettricità era erogata da un contatore a gettoni e aveva un costo proibitivo, almeno per loro. Mio padre sostiene ancora che la cultura del pub sia legata a doppio filo alla coscienza di classe, perché tutti andavano al bar per l'elettricità gratuita. (Quando dice «tutti» credo che intenda gli uomini). Ma secondo la leggenda di famiglia, la notte di Guy Fawkes, il 5 novembre, mio padre era a casa con mia madre a guardare dalla finestra la gente che trascinava mobili scartati e altro ciarpame verso un falò acceso per strada, come si usa in quella ricorrenza, che commemora il tentativo di Guy Fawkes di far saltare in aria il Parlamento nel 1605. Quando una donna spinse una carrozzina vuota verso il fuoco, mia madre passò mio fratello a mio padre e corse di sotto per recuperarla. La voleva così tanto che tra le lacrime implorò la donna di non bruciarla. La donna cedette e le regalò la carrozzina. Era una Silver Cross – una marca

di lusso – ma sporca e con una molla stirata che la faceva pendere da una parte. Mia madre era entusiasta del suo catorcio sbilenco, con il quale portava mio fratello a Regent's Park mentre mio padre armeggiava senza sosta con la Vincent.

Di tanto in tanto mio padre andava in moto fino all' Ace Cafe, un locale lungo la strada con una gigantesca insegna al neon, aperto ventiquattr'ore su ventiquattro, da dove si era diffuso il fenomeno del «café racing»<sup>1</sup>. Una Vincent Black Shadow era una rarità per l' Ace, dove le moto piú comuni erano Triumph, BSA e Norton agghindate con manubri a corna di bue e pedane arretrate, ma ai suoi tempi la Vincent era una moto molto veloce, con un motore enorme (1000 cc). La prima volta che mio padre andò all' Ace, che si trovava su una circonvallazione nella zona nord-ovest di Londra, davanti al locale, dove le moto erano schierate in file scintillanti, era in corso una lite. Un incauto piantagrane stava difendendo i mod (l' Ace era una scena rigorosamente rocker). I mod, con il loro look da dandy androgini, le loro Vespe e Lambrette, erano stati decretati da Mary Quant e dal mondo della moda una tendenza in ascesa, che minacciava di soppiantare i rocker come simbolo del *cool*. Mio padre chiese a uno dei rocker: – Insomma, che succede? – Il tizio rispose, parlando dei mod: – Succede che sono *donne*, cazzo!

I rocker erano uomini e ci tenevano a farlo sapere. I mod erano donne. Ed erano donne anche le donne che spingevano le carrozzine. Tutto questo succedeva prima che io nascessi, ma occupava un posto di rilievo nella mia immaginazione, là fuori nel garage. E io che cos'ero? Una bambina che desiderava la moto di suo padre.

Alla fine di quell'anno i miei genitori tornarono negli Stati Uniti a bordo di un mercantile greco, e la Vincent andò con loro. Sul serbatoio nero ossidato c'è ancora l'ammaccatura che subí quando fu calata senza riguardi su una banchina di carico. Quando ero sola in garage sollevavo la copertura di tela verde e ascoltavo il ticchettio metallico del motore in alluminio pressofuso nella calura estiva. Era rivestita da una patina d'unto, gocciolava torbido olio nero in una padella sotto il motore, ma anche alloggiata sul suo cavalletto centrale con entrambe le ruote rialzate da terra, e avviata solo

<sup>1</sup> Il termine «cafe racer» nasce negli anni Sessanta in Inghilterra, per indicare una moto da strada modificata in modo da farla sembrare da competizione. Il nome deriva dal fatto che i proprietari di queste moto, appartenenti al movimento rocker, si sfidavano in gare clandestine che si concludevano spesso di fronte ai bar da loro frequentati [N.d.T.].

una volta all'anno, mi sembrava una cosa animata. Il mio fratello maggiore ignorava bellamente la differenza tra una chiave inglese e una chiave a brugola; ero io quella disposta a stare in piedi sotto la pioggia, affondando nel fango sul ciglio della strada insieme a mia madre, mentre passavano i motociclisti del Vintage British Rally, e sempre io che, a sette anni, consideravo l'olio del motore sotto le unghie, la capacità di avviare a pedale un motore a quattro tempi o di manovrare una frizione a pedale non come semplici abilità, ma come prove di *carattere*.

Nel film anglo-francese del 1968 *The Girl on a Motorcycle*<sup>2</sup>, Alain Delon regala una Harley-Davidson a Marianne Faithfull, la sua giovane amante. Per la maggior parte del film la vediamo in sella alla moto, felice e scarmigliata mentre gira per la campagna europea. La motocicletta è un regalo di nozze: il mezzo che la porterà dall'Alsazia, dove vive con l'ignaro marito insegnante, ad Heidelberg, dove si arrende a Delon in cambio di attenzioni e umiliazione (in una sequenza involontariamente *camp*, lui la sculaccia con un mazzo di rose).

Anche se noi la vediamo da sola sulla Harley, è Delon a guidare il suo destino. Le ha regalato la moto per allontanarla dal marito, per tenerla sotto controllo. Eppure non si può sfuggire alla natura intrinseca del mezzo, che è quella di lasciarsi spingere a una folle velocità dalla persona che la pilota. Quando è in sella, lei è sola e si muove in fretta. Attraversa il confine franco-tedesco all'alba, con addosso un'aderente tuta di pelle nera senza nulla sotto, chiedendosi se il poliziotto sorridente le chiederà di aprire la cerniera (il titolo originale del film era *Nuda sotto la pelle*). Il poliziotto le dà una pacca sul culo e la lascia passare. Anche se va a trovare Delon, in teoria potrebbe andare ovunque – farsi un giro della Baviera o sfrecciare fino alla Polonia, mentre lui fuma e rimugina tutto solo, con la sua bella faccia da cattivo.

Le motociclette non sono entrate nella mia vita come regali di uomini né come strumenti per raggiungerli, ma come macchine da guidare. La mia prima moto è stata una Guzzi 500, che finì per attirare un meccanico della Guzzi. Il meccanico, che aveva dieci anni più di me e una personalità più forte della mia, si rivelò prepotente e manipolatore, un po' come Alain Delon con Marianne

<sup>2</sup> Il film è stato distribuito in Italia con il titolo usato negli Usa: *Nuda sotto la pelle* (*Naked Under Leather*) [N.d.T.].

Faithfull. E purtroppo, come il personaggio di Faithfull nel film, anch'io mi lasciavo manipolare da quell'uomo, anche se l'interesse per le moto – dopo la Guzzi ero passata a quelle giapponesi da strada – era una cosa solo mia. Il meccanico mi aiutò a elaborare una Kawasaki Ninja da competizione per una gara su strada pericolosa e illegale nella quale correva anche lui. Partecipare alla gara significava allinearsi ai suoi standard di abilità e coraggio, ma anche intraprendere un viaggio solitario. Volevo la sua approvazione, credo, ma volevo anche liberarmi da quella dinamica. Anche quando è un uomo che spinge una donna a partire, per tutta la durata del viaggio lei è energia in movimento, senza vincoli e sola.

Una spessa linea nera sulla cartina indica l'Autostrada Transpeninsulare, o Autostrada Federale 1, che corre per tutta la lunghezza della Baja California – una lunga, variegata penisola di fronte alla costa del Messico, da cui la separano le acque tiepide e ricche di vita del mare di Cortez. L'autostrada, completata nel 1973, è la più importante della penisola, un simbolo di modernizzazione, un primo collegamento fra nord e sud in un territorio dove gli abitanti, separati da grandi distese di aspro deserto e alte montagne, avevano sempre avuto problemi di comunicazione fra le regioni.

Una spessa linea nera su una cartina può risultare ingannevole per un profano. Quando partecipai a quella corsa, nel 1993, all'età di ventiquattro anni, l'Autostrada Federale 1 riceveva regolare manutenzione (benché priva di lussi come guardrail e linee di mezzzeria) solo sui tratti a pedaggio fra Tijuana ed Ensenada – una piccolissima parte dei suoi millesettecento chilometri di lunghezza. Superata Ensenada, la pavimentazione stradale era fatta di macadam steso direttamente sul terreno, con il risultato che la strada aveva tante gobbe e avvallamenti quanti ne aveva il suolo sottostante. Una strada costruita in questo modo non dura molto, e infatti c'erano enormi buche sparse per tutta la sua lunghezza fino al termine della penisola, con crateri di asfalto sbriciolato che si estendevano anche per quindici metri. A colmare questi numerosi e profondi avvallamenti, chiamati *vados*, poteva esserci sabbia o acqua oppure, nelle gelide notti del deserto, una mucca addormentata in cerca del tepore diurno trattenuto dall'asfalto dell'autostrada. La Baja è montagnosa, e a parte qualche raro rettilineo, la strada è una tortuosa serie di angoli ciechi e curve a gomito. Molte di queste non erano segnalate, e il manto stradale era spesso ricoperto di gasolio fuoriuscito dai camion della Pemex. La strada

poteva diventare improvvisamente un'unica corsia per entrambi i sensi di marcia, o passare dall'asfalto liscio a uno sterrato pieno di solchi, una violenta variazione di terreno che può tradursi in un semiasse rotto per una macchina impreparata e in un totale disastro per una persona in motocicletta, soprattutto se tanto folle da percorrere l'intera penisola in un giorno, un tragitto che richiede una velocità media – curve a gomito, mucche addormentate e tutto il resto – di circa centosessanta chilometri all'ora.

Questa gara motociclistica su strada, chiamata Cabo 1000, era un appuntamento annuale che partiva da San Ysidro, l'ultima città statunitense prima del confine col Messico, e si concludeva a Cabo San Lucas, sulla punta della penisola, circa millesettecento chilometri più a sud. In macchina sono quattro o cinque giorni di guida impegnativa, in condizioni stradali e meteorologiche estreme. La velocità media che ho indicato per la Cabo 1000 metteva in conto i rallentamenti nei centri abitati (un codice d'onore che qualche motociclista puntualmente infrangeva) e le soste per rifornirsi di acqua e benzina e per le riparazioni. Per mantenere la media di centosessanta chilometri all'ora bisognava darci dentro nei rettilinei, spingendo la moto al massimo delle sue possibilità.

Erano mesi che lavoravo sulla mia Ninja 600 per prepararla alla Cabo 1000. Era una moto di dimensioni perfette per quella corsa: potente ma abbastanza piccola e agile per risultare maneggevole sulle curve di montagna. Per aumentarne velocità e prestazioni la potenziavo con valvole aftermarket in acciaio inossidabile, una testa di cilindro rigenerata, un set di getti per carburatore ad alte prestazioni e uno scarico quattro in uno con terminale aperto. Discussi a lungo con gli amici su quali pneumatici scegliere, soppesando pro e contro di prestazioni e durabilità. Mi servivano gomme abbastanza morbide per avere trazione e tenuta nelle curve strette, ma non troppo morbide per evitare che si disintegrassero a metà della penisola. Anche i piccoli dettagli erano importanti, per esempio scegliere il colore giusto per la visiera del casco e avere un qualche sistema per pulirla durante la corsa. Alcuni usavano pellicole rimovibili di plastica adesiva, che il motociclista poteva staccare una dopo l'altra man mano che si impiastravano di insetti e polvere. Wade Boyd, un veterano del Tourist Trophy sull'isola di Man che aveva vinto la Cabo tante volte (un anno arrivando ignominiosamente al traguardo su una moto da corsa che sembrava un giocattolo, una 350 a due tempi), montava sul manubrio una vecchia pallina da tennis sventrata, che conteneva una spugnetta umida

con la quale poteva pulirsi la visiera. Wade era un costruttore di professione, e la sua moto aveva un mucchio di gadget personalizzati per aiutarlo a vincere. Aveva progettato lui stesso il sistema di lubrificazione per la catena, così come il doppio serbatoio in fibra di vetro con un'incredibile capienza di quaranta litri (un serbatoio normale ne contiene da quindici a ventidue). La sua moto sembrava un ragno gravido.

Qualche settimana prima della corsa appesi una cartina della Baja, contrassegnando con una puntina tutti i paesi che avevano un distributore Pemex. L'avevo messa sulla parete della cucina nel magazzino dove vivevo con il mio ragazzo di allora – il meccanico della Guzzi – e con altri due amici della scena motociclistica, in Woodward Street a San Francisco. Avevo sentito dire che certi distributori Pemex potevano chiudere senza preavviso, perché rimasti a secco o perché al proprietario girava così. Avrei dovuto portare del carburante di scorta. Comprai un serbatoio ausiliario da un rivenditore di accessori nautici di Oakland e, con l'aiuto del mio ragazzo, lo fissai sul sedile del passeggero e lo collegai con un tubo al serbatoio principale, completando il tutto con una pompa elettrica e un interruttore a levetta illuminato sul manubrio.

Gli ultimi giorni di preparazione della moto furono frenetici, e finalmente io, il mio ragazzo e il nostro coinquilino Peter Waymire, detto Stack (diminutivo di Stackmaster, perché collezionava incidenti)<sup>1</sup>, eravamo pronti a partire, dopo essere stati svegli tutta la notte a serrare viti e testare ogni pezzo delle nostre moto e, nel caso di Stack, a finire di montare il motore.

Uscimmo da San Francisco alle sei del mattino, calcolando di arrivare al confine con largo anticipo per dormire un po' prima della partenza della gara, all'alba del mattino dopo. La maggior parte dei partecipanti alla Cabo erano di San Francisco, e poiché da lì a Tijuana ci sono dodici ore di viaggio, molti trasportavano le moto su rimorchi o camion con pianale, per risparmiare il battistrada delle gomme e le energie del guidatore. Nessuno di noi possedeva un camion, ma il mio ragazzo aveva concordato la vendita di una Tohatsu degli anni Sessanta, una moto giapponese piuttosto rara, a un tizio di Los Angeles, che aveva accettato di pagarne il trasporto a bordo di un camion Ryder. Per l'acquirente della Tohatsu era meno caro che pagare uno spedizioniere; per noi era un passaggio gratis per metà del tragitto fino alla frontiera. Il magazzino dove

<sup>1</sup> *To stack it* significa «cadere» [N.d.T.].

abitavamo era l'ex deposito della Hap Jones, una ditta di accessori aftermarket per moto, ed era pieno di vecchia roba giapponese da collezione come quella Tohatsu, oltre che dei brutti accessori aftermarket per Harley-Davidson per cui la Hap Jones era famosa. Il figlio del fondatore aveva ereditato il magazzino alla morte del padre e, non nutrendo alcun interesse per le moto, ce lo aveva affittato a buon mercato e non aveva fatto nulla per riavere la merce rimasta. Il mio ragazzo tentava continuamente di piazzare le vecchie moto e le rimanenze di magazzino della Hap Jones mettendo inserzioni sul «Walneck's Classic Cycle Trader», il piú diffuso giornale di annunci per moto d'epoca. Lo faceva con tanta regolarità che ormai si dava del tu con la segretaria del «Walneck's», che rispondeva al telefono da qualche parte in Illinois (era convinto che volesse andare a letto con lui senza averlo mai visto).

Era metà pomeriggio quando arrivammo a Los Angeles sul camion Ryder. L'acquirente della Tohatsu viveva in una zona chic di West Hollywood e ci aspettava sul marciapiede. Aveva un look studiaticissimo uscito direttamente dal film *I selvaggi*, jeans con il risvolto alto e perfetto e ciuffo imbrillantinato. Il mio ragazzo e Stack si scambiarono un'occhiata come per dire «Quanto se la tira», mentre il tizio sganciava diverse centinaia di dollari per quella che ai nostri occhi era una motoretta ridicola. Fu uno strano momento: c'erano le nostre moto da strada cattive e vissute, appena scaricate dal camion, e c'eravamo noi in tuta di pelle rattoppata con il nastro isolante e guanti di kevlar, pronti a partecipare a un evento pericolosissimo per fanatici della motocicletta. E poi c'era quel tizio, così diverso da noi, eppure anche lui un entusiasta. Aveva mosso mari e monti per comprare un mezzo a scatola chiusa, e a giudicare dai vestiti e dalla pettinatura impeccabile era ovvio che aveva cucito la sua vita addosso al genere di moto che amava. Lui aveva il suo stile; era diverso dal nostro, ma eravamo tutti patiti di motori.

Stack era cresciuto a Los Angeles, e seguendo il suo consiglio andammo in un ristorante mediorientale in Hollywood Boulevard. Mangiammo i nostri falafel seduti sul marciapiede, da dove potevamo tenere d'occhio le moto. C'era un'ondata di caldo, e quel pomeriggio la temperatura superava i trentotto gradi. Io mi stavo sciogliendo nella pesante tuta da corsa, ed ero esausta per la notte in bianco. Quando imboccammo l'autostrada diretti a sud, verso il confine, ci ritrovammo nel traffico dell'ora di punta con duecentoquaranta chilometri da percorrere. Quando viveva a LA, Stack

faceva il pony express in moto, e grazie alla sua guida spregiudicata e alla dimestichezza con le autostrade losangeline ci condusse in un'avventurosa serie di zigzag tra le corsie a ottanta chilometri all'ora. Tutti i motociclisti passano tra le auto in coda, ma non a ottanta chilometri all'ora. Ho temuto l'infarto, convinta che da un momento all'altro qualcuno avrebbe cambiato corsia tagliandomi la strada. Ma chiedere di rallentare al mio ragazzo, che andava dietro a Stack, era impensabile, e gli avrebbe dato troppa soddisfazione. «O guidi aggressiva o muori in sella», mi avrebbe risposto.

Al tramonto arrivammo a San Ysidro, una cittadina con un Motel 6, un Denny's dall'altra parte della strada, qualche botteghino di cambiavalute e un enorme posto di frontiera che la separa da Tijuana. Avevo i nervi scossi dallo zigzag tra le corsie, e la gara non era neppure cominciata. Mi ripresi un po' quando vidi la mia amica Michelle, in calzoncini corti, reggiseno del costume e robusti stivali da motocross decorati con il pennarello viola, che girava nel parcheggio del Motel 6 in sella alla sua Honda CBR. Michelle era una delle tre donne, me compresa, sui ventinove partecipanti alla corsa, ed era una motociclista esperta. Venne a mangiare con noi al Denny's, mentre il mio ragazzo raccontava che sarebbe potuto diventare un prodigio dell'informatica se solo lo avesse voluto (si guadagnava da vivere facendo il meccanico e coltivando marijuana nel nostro magazzino), e che la cameriera del Denny's lo aveva guardato in «quel modo» quando si era tolto il casco (usò l'espressione «sguardo arrapato»; dovunque andasse, le donne - alte, basse, vecchie, giovani, grasse, magre - gli lanciavano sempre uno sguardo arrapato). Poi andò in bagno, e Michelle scoppiò a ridere. Era stata anche lei una sua fiamma e non si fidava troppo delle sue sparate. Io ero imbarazzata per lui e cominciavo a mia volta a dubitare.

Dopo cena ci riunimmo tutti intorno alla piscina del motel per ascoltare Lee Jones, l'organizzatore della corsa. Lee, che qui non chiamerò con il suo vero nome, rappresentava l'aristocrazia della scena motociclistica. Quando ti iscrivevi alla Cabo gli mandavi un assegno (cento dollari nell'anno in cui partecipavi). In teoria quei soldi erano destinati alle scuole elementari della Baja California, e nessuno mise mai in dubbio le attività filantropiche di Lee. Era un uomo stoico con i capelli grigio acciaio e gli occhi dello stesso colore, ed era il proprietario di un'agenzia di consegne su due ruote con una pessima reputazione e pony express che assomigliavano a Glenn Danzig. La gente si divertiva a dire che Lee era

stato «allevato dagli Hells Angels», e lo diceva con una certa venerazione, come se fosse stato allevato dai lupi. Lee ci disse che se venivamo fermati dai *federales* dovevamo dire: «*No comprendo*». Distribuì a tutti una lettera scritta in spagnolo, da portarsi dietro durante il viaggio. A quanto pareva era un documento della camera di commercio, e spiegava che stavamo partecipando a una corsa di beneficenza, una raccolta fondi per i bambini della Baja. Secondo alcuni quella lettera era inutile: nessuno aveva intenzione di obbedire se un *federale* gli avesse ordinato di fermarsi. Una moto da corsa che si rispetti può facilmente seminare un poliziotto – di qualunque giurisdizione, anche negli Stati Uniti –, e molti di quei motociclisti si divertivano a battere in velocità i poliziotti di San Francisco (alla nostra prima uscita insieme, il mio ragazzo li aveva seminati sulla sua KLR 650 dual-purpose scendendo per una ripida gradinata e saltando giù da un terrapieno alto un metro, con me seduta sul sellino posteriore). Il mattino dopo, a gara cominciata, oltrepassai dei bambini sul ciglio della strada, ma filavo a duecento chilometri all'ora e li vidi come una macchia sfocata. Ai bambini della Baja California, secondo me, la nostra corsa di beneficenza portava solo una rapida, rumorosa apparizione di motociclette avvolte in una nube di polvere.

All'incontro c'erano due ragazze ingaggiate per guidare il pick-up di soccorso, che avrebbe trasportato gli effetti personali dei partecipanti a Cabo San Lucas e raccolto le moto in panne o incidentate lungo l'Autostrada 1. Erano accompagnate da un tizio di cui non ricordo il nome. Me lo sono dimenticato perché cominciammo subito a chiamarlo Reggae on the River, dal nome di un festival musicale estivo sul fiume Eel che attira capelloni tranquilli come lui. Reggae on the River era venuto per partecipare alla corsa, ma il suo gruppo freno anteriore si era sfasciato mentre usciva dall'autostrada a San Ysidro per raggiungere il Motel 6, e gli si era distrutta la scatola del cambio (oltre alle suole degli stivali) scalando le marce in un incrocio per cercare di fermare la moto.

Dopo l'incontro andai a letto. Erano le dieci di sera, e la sveglia del motel avrebbe suonato alle tre e mezza del mattino. Il mio ragazzo era nel parcheggio ad apportare qualche ritocco dell'ultimo minuto alla sua moto, convinto che avrebbe dato la polvere ai famigerati e favoriti Lee Jones e Wade Boyd. Mi appisolai, ma ogni tanto venivo svegliata dalle voci provenienti dall'esterno: un nostro ex coinquilino di nome Sean Crane stava parlando con qualcuno dei pro e contro dell'olio motore sintetico. Sean aveva un sorriso

femminile, dolce e malizioso allo stesso tempo, lunghi capelli ondulati, e portava una tuta di pelle nera con uno scheletro bianco cucito sopra. In sella a una moto da corsa sembrava una visione di morte. Viaggiava su strada come se fosse su pista: aveva talento ma rischiava grosso. Nella Cabo dell'anno prima aveva avuto un testa a testa con un altro concorrente, un tizio di Los Angeles che, come si era scoperto in seguito, nessuno conosceva. Sean frenò meglio di lui in una curva cieca sopra un dirupo, e l'altro motociclista si schiantò, cadde nel dirupo e dovette essere trasportato in elicottero all'ospedale di San Diego. Alla fine perse una gamba. Sean proseguì la corsa.