

Francesco Loreti

**OMO
NERO
&
BUCEFALO**

**400.000
KILOMETRI
ON the ROAD**

MORLACCHI EDITORE



*Dedico questo libro a mia moglie Natascia
e a mio figlio Ascanio, la mia amata famiglia
che con infinita pazienza ha sempre
apprezzato e sostenuto questa mia smisurata
passione per la moto e per i viaggi.*

Tutte le foto nel volume sono di Francesco Loreti.

I testi sono stati in parte già pubblicati come articoli nella rivista AboutB.

ISBN/EAN: 978-88-6074-858-4

Progetto grafico di copertina e dvd allegato: Pierpaolo Papini
Redazione e impaginazione: Jessica Cardaioli

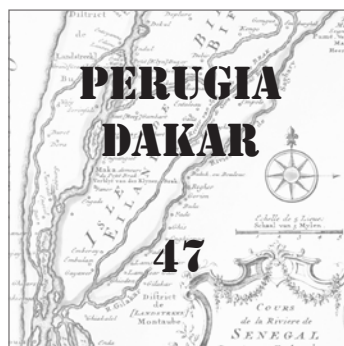
© 2017 copyright by Morlacchi Editore, Perugia.
Tutti i diritti riservati. È vietata la riproduzione, anche parziale,
con qualsiasi mezzo effettuata, non autorizzata.
redazione@morlacchilibri.com | www.morlacchilibri.com
Stampato presso Digital Print-Service, Segrate, Milano.

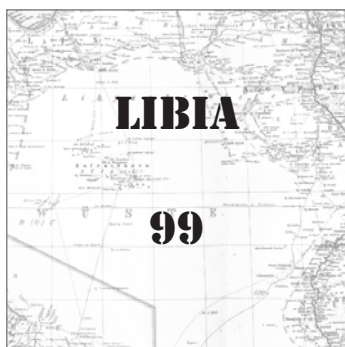
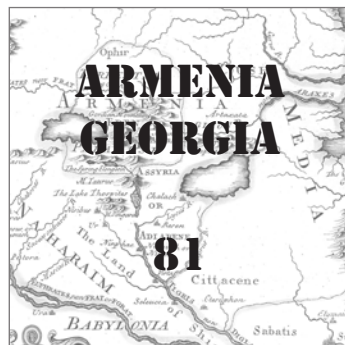
PREMESSA

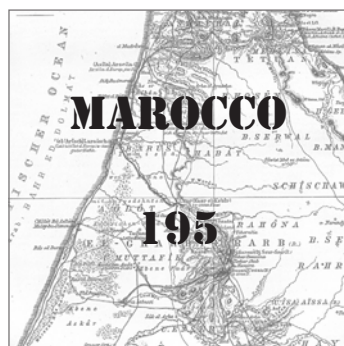
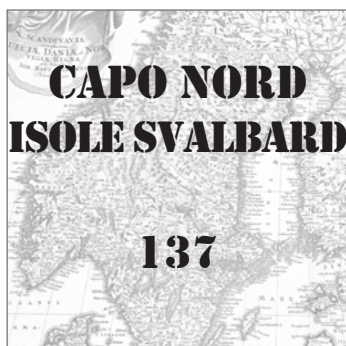
13

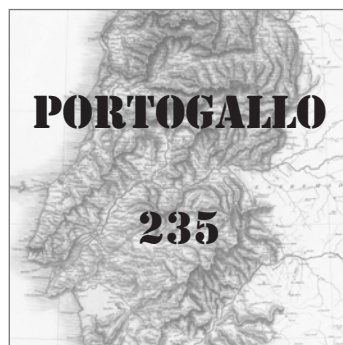
INTRODUZIONE

17









CONCLUSIONI

277

*Un viaggio si vive tre volte:
quando lo sogni,
quando lo realizzi,
quando lo racconti.*



PREMESSA

È dall'età di tredici anni che mi sporco le mani sulle moto e sui motori di ogni genere.

Oggi, a cinquantotto anni e con cinque Parigi-Dakar alle spalle, posso dire di aver visto molte differenti tipologie di motociclisti, viaggiatori occasionali, avventurieri, nella gran parte dei casi uomini che in sella cercano di ritrovare un proprio senso di libertà.

Pochi sono quelli che hanno affrontato con la loro moto viaggi veramente entusiasmanti, ancor meno quelli che hanno toccato mete nei cinque continenti. Solo uno ha saputo incarnare la vera essenza del motociclista, spingendosi oltre i limiti e instaurando con la propria moto una simbiosi di rara fattezze, coniugando al viaggio il suo profondo interesse verso la storia e gli aspetti culturali dei diversi paesi dove si è spinto.

Ho conosciuto Francesco Loreti già in sella a una BMW, e sebbene la sua carriera di centuario fosse già iniziata da tempo, soltanto con Bucefalo ha trovato la sua dimensione. Ciò che più mi ha colpito è stata fin da subito la passione, fuori dal comune, con cui Francesco cavalca il suo cavallo di acciaio.

L'*Omo Nero* ha percorso centinaia di migliaia di chilometri in sella alla sua moto, spingendola al massimo quando le strade glielo consentivano, rispettandola sempre dal punto di vista meccanico. Sono certo che percorrendo i lunghi tragitti, Francesco abbia instaurato con la moto un dialogo, o meglio un monologo, visto che Bucefalo non poteva rispondergli se non con la consueta affidabilità.

L'*Omo Nero* ha iniziato a frequentare assiduamente la mia officina perché Bucefalo necessitava di cure importanti in vista delle strenue avventure che li attendevano. Francesco si assicura così che il suo destriero di razza stia in perfetta salute.

Li vedo fare il loro ingresso trionfale in officina, entrambi stremati dalle migliaia di chilometri macinati, ma per questo sempre più legati. Indosso quindi i guanti in lattice e, seguito dal vigile sguardo del padrone, inizio la visita di controllo a Bucefalo: il più delle volte prescrivo solo un po' di meritato riposo.

I mezzi hanno sicuramente un'"anima" e nella riparazione o nella preparazione di una moto che debba affrontare una Parigi-Dakar o semplicemente raggiungere chissà quale meta, mi ritrovo il più delle volte a parlarci anch'io, mentre le mie mani attente eseguono gesti sicuri ed efficaci.

Sollevato dalla mia diagnosi, Francesco, in preda a un entusiasmo quasi infantile, si abbandona a dettagliati resoconti delle imprese compiute: Siria, Armenia, Libia, Capo Nord, Romania, Portogallo... il mio amico riesce a farmi toccare con l'immaginazione le terre vissute insieme al suo destriero. Quasi mi sembra, ogni volta, di vedere quei paesaggi sterminati, quei volti a tratti diffidenti a tratti ospitali, di assaporare quegli aromi speziati

e provare quello stesso brivido, quella stessa paura che diventa eccitazione. Una volta gli ho detto: “Perché non scrivi un libro sulle tue avventure?”.

Tra una battuta e un'altra, molti chilometri dopo, il libro è arrivato, a celebrare la prima tappa di un itinerario che non ha forse una destinazione ultima, ma che ha senz'altro un obiettivo costante, la scoperta di sé e del mondo.

Ora che sfoglio queste pagine, un po' emozionato, sicuramente comprendo a fondo ciò che ci ha uniti finora, l'*Omo Nero* e il suo meccanico, una passione forte e indomabile, quella che ci porta a condividere i pit-stop di un viaggio che disegniamo sulla carta della nostra esistenza, giorno dopo giorno, lui raggiungendo mete sempre più lontane, io curando Bucefalo per garantirgli un piacevole viaggio di andata e ritorno.

*Alberto Palma*¹

1. Alberto Palma, ha frequentato il primo corso tecnico sulle moto Bavaresi nel 1979, prima di diventare concessionario BMW Motorrad per la provincia di Perugia, attività svolta per ben ventitré anni. Impegnato in competizioni e collaborazioni con la casa madre, tra l'85 e il 90 ha partecipato a cinque Rally Parigi-Dakar, e ad altri numerosi raid africani, come il Rally della Tunisia, il Rally del Marocco, il Rally dei Faraoni (in Egitto) e svariate Baja in Europa e negli Stati Uniti. È stato nel ruolo di meccanico ufficiale, nel team BMW alla corte di Gaston Rahier per due stagioni; ancora con il pilota belga per una stagione completa ma con la Suzuki ufficiale Big 900, successivamente è stato uno dei meccanici ufficiali della BYRD (Belgarda Yamaha Racing Division) con la XTZ 900 Super Tenerè al servizio di Franco Picco e Andrea Marinoni. Nel periodo del suo mandato con la BMW ha collaborato con i tecnici Motosport per la realizzazione dei particolari della GS HP enduro (avantreno/ruota anteriore/impianto frenante). Con questo prototipo ha fatto vincere al suo pilota due gare di Coppa del Mondo Rally, una a Dubai e l'altra in Sardegna e tre titoli di Campione Italiano Rally nella categoria bicilindici. Ha realizzato sempre per conto del reparto prototipi un impianto di scarico completo e performante per la Power Cup BMW sulla K1200R. Ha inoltre progettato, disegnato e relizzato anche il complessivo di scarico della BMW K1200S. Oggi, terminato il suo rapporto commerciale con BMW Motorrad, è presente a Perugia e a Roma con due officine che si occupano di riparazione, restauro e customizzazione. In tutti questi anni dedicati alle competizioni prima, al commercio dopo, alla trasformazione e restauro odierni, non mi gli è mai mancato un ingrediente fondamentale, la forte passione per la meccanica.



INTRODUZIONE

Avevo circa dieci anni quando, in una piovosa giornata di primavera, i miei genitori mi portarono a vedere il Museo Archeologico Nazionale di Napoli.

Il giorno precedente avevamo visitato la meravigliosa Pompei che però risultò essere inevitabilmente orfana di alcuni preziosi mosaici ritrovati all'interno delle sue sontuose ville romane. I mosaici erano stati portati altrove per motivi conservativi e proprio uno di questi, custodito a Napoli, destò il mio interesse.

Si trattava del celebre mosaico raffigurante la Battaglia di Issa, ritrovato all'interno della casa del Fauno di Pompei, risalente addirittura al 100 a.C. circa. Ricordo come fosse enorme e ne rimasi letteralmente stregato al punto che la figura dell'unico cavaliere senza elmo che sovrastava tutta la scena della battaglia mi ritornò più volte in mente, anche nei sogni.

Il cavaliere ritratto era Alessandro Magno il Macedone, probabilmente il condottiero più valoroso di tutta la storia, e l'artista che lo riprodusse gli diede il giusto risalto accanto ad un altro protagonista indiscusso dell'opera: il suo cavallo.

Fin da piccolo mostravo un'infinita curiosità per tutto ciò che mi circondava, ero il bambino dei "perché", e una apparente superficiale osservazione che mio padre fece in quell'occasione, circa un presunto errore di colorazione della bestia, mi appassionò enormemente.

Volli sapere tutto di quell'epico condottiero e del suo destriero; la loro affascinante storia mi colpì al punto che la mia ammirazione per questo legame immortale mi ispirò qualcosa di analogo che mi avrebbe emotivamente coinvolto molti anni più tardi in prima persona.

Il cavallo, la bestia che aveva portato alla vittoria il grande Alessandro in tutte le sue gloriose campagne militari, si chiamava Bucefalo, il cui nome derivava dalla combinazione di due parole del greco antico: bue e testa.

Un cavallo forte, imponente, della migliore razza tessalica, caratterizzato da un mantello di colore nero intenso.

Aveva ragione mio padre quindi quando rilevò nel celebre mosaico pompeiano un errore dell'autore nella pigmentazione del suo pelo, dettaglio comunque del tutto trascurabile se rapportato all'assoluta bellezza di quella straordinaria opera.

Il cavallo di proprietà del padre di Alessandro, Filippo il Macedone, fu acquistato da un certo Filonico di Tessaglia per una consistente somma di denaro ma, a dispetto del suo aspetto massiccio e della rara bellezza, Bucefalo risultò essere alquanto vivace e turbolento al punto che nessuno riuscì a domarlo.

Tutti tranne lui: il giovanissimo Alessandro riuscì dove gli altri avevano fallito e con notevole arguzia e sagacia lo domò, tra lo stupore generale di tutti i presenti. Egli ebbe infatti la capacità di intuire che l'irascibilità del cavallo era determinata dalla paura per la propria ombra

e, pertanto, dopo averlo avvicinato e prima di iniziare a cavalcarlo, gli rivolse il muso verso il sole.

Da quel momento Bucefalo non ebbe altro cavallerizzo che Alessandro ed insieme affrontarono mille battaglie, conquistando tutto il mondo allora conosciuto.

Bucefalo morì per le ferite riportate contro gli elefanti del re indiano Poro nella battaglia dell'Idaspe ma non prima di aver speso tutte le forze che ancora aveva in corpo per portare per l'ultima volta il suo amato padrone alla vittoria. Venne seppellito con tutti gli onori e in quel luogo venne fondata una città che divenne anch'essa leggendaria, Alessandria Bucefala.

Nella nostra epoca, nelle nostre caotiche e trafficate città, esiste un solo mezzo capace di riproporci quelle sensazioni di velocità e libertà che un tempo fu unico appannaggio dei cavalli: la motocicletta!

Facile e scontato era quindi creare un parallelismo tra i due mezzi di trasporto che, pur segnando due epoche tra loro molto distanti, hanno entrambi avuto il merito di determinare un meraviglioso rapporto sinergico tra entità così diverse, tra l'uomo e il suo animale e tra l'uomo e la macchina, dando vita a una sorta di legame spesso indissolubile.

Tali analogie così forti mi hanno perciò portato ad una discutibile ma piacevole sovrapposizione tra le due figure, cavallo e moto, al punto da arrivare magicamente a confonderle!

La mia passione per le moto è iniziata nello stesso momento in cui sono nato, era qualcosa che avevo già nel DNA; una foto che mi ritrae a soli cinque anni in sella alla moto di mio cugino, che ancora tengo gelosamente tra i miei ricordi più cari, la dice lunga sulla precocità del mio interesse.

Ricordo però che solo al compimento del mio sedicesimo anno di età diedi materialmente sfogo alla mia smisurata dedizione per le due ruote, riuscendo ad ottenere in breve tempo la mia tanto agognata patente di guida. Tuttavia, non avendo il consenso dei miei genitori per l'acquisto di una moto, mi trovai in un situazione alquanto fastidiosa: ero, metaforicamente parlando, un cavaliere senza cavallo.

La fissazione è peggio della pazzia, e, dopo aver passato un'estate intera a lavorare, riuscii a racimolare i soldi necessari per l'acquisto di una piccola moto 125cc di seconda mano.

Da quel momento in poi il mio amore smisurato per le due ruote non ha conosciuto crisi o flessioni e la sua apoteosi venne raggiunta nel momento in cui riuscii a coniugare la passione per la moto a quella altrettanto forte per i viaggi e per la storia.

La storia è stato, ed è tutt'ora, un altro mio grande amore che ebbi la fortuna di coltivare e condividere già in età adolescenziale con il fratello di mio padre.

Uomo di smisurata cultura, mio zio era un noto collezionista e critico d'arte ed ebbe l'indiscutibile merito di farmi conoscere anche la filosofia: Seneca, Voltaire e Schopenhauer ricordo fossero i suoi autori preferiti.

Dopo essermi laureato in giurisprudenza venni chiamato alle armi e, potendolo decidere, scelsi di arruolarmi come ufficiale dell'esercito e per questo mi ritrovai a lavorare nella rinomata Scuola di Fanteria a Cesano di Roma, all'epoca la caserma più grande d'Italia.

Per ironia della sorte lì studiai la famosa tattica detta "dell'incudine e martello", inventata proprio da Alessandro Magno e da lui messa in pratica sia nella battaglia di Isso che in quella di Gaugamela. In quest'ultima mise a

segno una della più brillanti strategie di tutti i tempi, un autentico capolavoro che permise di realizzare il sogno dei greci di vendicare la precedente invasione persiana della loro terra, sconfiggendo un esercito stimato più di un milione di soldati a fronte di una piccola armata di neppure cinquantamila uomini.

Nel frattempo feci una discreta esperienza sotto il profilo motociclistico, a seguito della quale giunsi alla conclusione che la moto più adatta per i miei viaggi doveva essere stradale, protettiva per il pilota, capiente ed avere un motore potente, ergo una sport-tourer di razza.

La mia scelta cadde inevitabilmente sul motore plurifrazionato di stampo automobilistico della serie K della BMW, genere di moto di cui posso orgogliosamente sostenere di aver avuto tutti i più rappresentativi esemplari della categoria.

Tornato quindi da un lunghissimo servizio militare durato oltre tre anni, iniziai a svolgere la professione di avvocato che ebbe l'indiscusso pregio di garantirmi una discreta gestione del tempo che difficilmente un lavoro come dipendente avrebbe potuto permettermi.

Correva l'anno 1997 e dopo aver abbandonato la mimetica e aver indossato al suo posto la toga, non mi sarei mai aspettato che, da lì a qualche mese, avrei incontrato la donna della mia vita.

Il suo nome è Natascia, generosa e altruista, ha avuto il non secondario merito di riconoscere e soprattutto rispettare le mie esigenze di motociclista viaggiatore che, di tanto in tanto, si prende delle lunghe pause dalla vita di tutti i giorni, assaggiando quel profumo di libertà tanto amato da noi uomini.

Mai una volta mi sono sentito dire che non dovevo partire per qualche viaggio da me organizzato, anzi, quan-

do non poteva venire anche lei, mi ha comunque sempre incitato e supportato per andare via senza pensieri.

Dopo tre anni di convivenza ci siamo sposati nell'estate del 2004, in un caldo infernale che riuscimmo brillantemente a contenere utilizzando la mia moto del momento, una serie K della BMW con motore longitudinale di colore nero. Non avendo però considerato il capolavoro realizzato dal parrucchiere di mia moglie, ci ritrovammo a percorrere la considerevole distanza tra la chiesa e il ristorante senza il casco con l'agghiacciante consapevolezza, da uomo di legge quale sono, che se ci avesse fermato la polizia avrebbe potuto addirittura sequestrarci il prezioso mezzo. Con noi, muniti però del casco, c'erano gli altri invitati motociclisti che ci seguivano come in un corteo. Per loro sono sempre stato l'"Omo Nero", pseudonimo che sicuramente mi è stato affibbiato con poca fantasia, vista la mia totale dipendenza da quel colore, e che avevo sempre mal digerito perché nel mio subconscio mi ricordava uno spaventoso personaggio per il quale avevo avuto una certa avversione da bambino, ma, si sa, i soprannomi non si scelgono mai.

Anche a Natascia piace molto viaggiare e insieme abbiamo visitato diversi paesi dei cinque continenti, spesso con una moto che affittavamo sul posto. Non ho mai amato fare lo spedizioniere, pensare solo di dover trattare tutte quelle pratiche per lo sdoganamento di una motocicletta, sopraffatto dalla onnipresente burocrazia, mi faceva venire la nausea. Ma la vera ragione di tale scelta era di altra natura, passionale e romantica: la moto non si lascia mai sola e il viaggio deve essere realizzato nella sua interezza sulla sua sella, andata e ritorno, niente navigatore o gps, solo le vecchie cartine stradali.

In quello stesso anno venni a conoscenza che mamma BMW avrebbe presentato nell'imminente salone della moto di Monaco di Baviera la sua nuova creatura della serie K con un quattro cilindri frontemarcia dalle prestazioni esaltanti.

Fu subito amore a prima vista, le sue forme avveniristiche e la sua azzecatissima ergonomia mi conquistarono all'istante, la nuova moto battezzata k1200s non poteva mancare nel mio palmarès, e ciò nonostante non ne avessero prodotta una tutta nera per soddisfare la mia assurda mania.

Era l'anno 2005 e, al ritorno da un viaggio in moto in Russia in cui non feci altro che pensare a lei, non appena ebbi l'occasione di vederla, me ne innamorai perdutamente.

Intimorito però da un prezzo tutt'altro che popolare, trovai il mio Filonico di Tessaglia nella persona di un certo Flavio di Pienza, abile ristoratore della ridente cittadina toscana che mi vendette il tanto desiderato k1200s con soli tre mesi di vita e appena duemila chilometri percorsi, forse uno dei pochi veri affari che sono riuscito a concludere nella mia vita.

Non so bene descrivere la sensazione che provai nel guidarla per la prima volta, ma, oltre ad apprezzare le sue incontestabili qualità dinamiche, capii che sarebbe stata la mia moto per sempre.

Una volta portata dal carrozziere e averla fatta verniciare completamente di nero, il dado era tratto, la battezzai con il nome per me più evocativo ed appassionante: Bucefalo!

Per dirla come diceva Herbie, il maggiolino tutto matto del film prodotto nel 1968 dalla Disney: "Con un pò di fantasia anche le macchine hanno un'anima".

Proprio quella fantasia che iniziò da bambino, quando vidi per la prima volta la rappresentazione in un antico mosaico del celebre cavallo di Alessandro il Macedone, e che mi portò poi inevitabilmente a considerare questa potente moto come un vero essere vivente che aveva la sua anima.

Senza arrivare ad un eccesso di interpretazione del rapporto uomo-macchina sull'esempio di Enzo Ferrari, che sosteneva addirittura che se c'è un'anima è molto più probabile che ce l'abbia un motore piuttosto che un essere umano, ritengo più plausibile condividere il pensiero di un noto scrittore contemporaneo di nome Paolo Galina. Nel suo *L'anima delle macchine*, sostiene che l'anima non è tanto quella che una macchina possiede veramente, piuttosto quella che noi siamo le attribuiamo.

Da quel momento tutti i miei viaggi successivi con la moto ebbero come d'incanto un sapore diverso, più piacevole, avventuroso e coinvolgente, che mi portò conseguentemente ad intensificare nel tempo quel tipo di esperienze.

Un viaggio lo vivi tre volte: quando lo sogni, quando lo realizzi e quando lo racconti.

In questo libro cerco proprio di raccontare, riportando con la massima veridicità, i viaggi più rilevanti che ho fino ad oggi realizzato in sella a Bucefalo.

In più di una occasione si sono presentati consistenti problemi tecnici alla moto che avrebbero fatto desistere il più paziente dei proprietari nel continuare ad utilizzare un mezzo così tanto sfruttato. I costi dei vari interventi meccanici resisi necessari erano spesso così consistenti da non giustificarne la loro realizzazione ma l'amore per Bucefalo non mi ha mai fatto lesinare in nessuna circo-

stanza l'intervento più opportuno e sono sempre andato avanti.

In quei drammatici momenti in cui Bucefalo non voleva saperne di ripartire lasciandomi in panne in qualche sperduto luogo del pianeta non nascondo che come ultima carta da giocare ho provato anche a parlarci!

Sì, ricordo che provai a farlo quella volta che rimasi in mezzo al deserto del Sahara in Mauritania o un'altra volta nei pressi di Lubiana, mentre stavo andando in Armenia; in entrambi i casi Bucefalo era lì, pronto ad ascoltarmi e ad aiutarmi come nessun altro mezzo meccanico sarebbe stato in grado di fare.

Certo, si potrebbe obiettare che probabilmente viaggiando in compagnia rischi del genere verrebbero meno, ma come si potrebbe non dare ragione al grande Arthur Schopenhauer che diceva: "Chi non ama la solitudine non ama la libertà, perché non si è liberi che essendo soli". Pur non avendo mai disdegnato la compagnia di qualche buon amico, devo infatti riconoscere che i migliori viaggi in moto sono stati per me quelli in solitaria, con quel meraviglioso senso di libertà portato così all'ennesima potenza.

Ma quando la malasorte lascia il posto alla fortuna, possono anche succedere episodi straordinari altrettanto imprevedibili, come nell'estate del 2015 in cui, raggiunta quota 300.000 chilometri, mi ritrovai nemmeno a farlo apposta a Garmisch-Partenkirchen, nel raduno motociclistico più importante della casa dell'elica.

Con mia sorpresa io e Bucefalo venimmo convocati nella Events Arena insieme ad altri tre motociclisti stranieri, che, con le loro moto, avevano superato come me tale consistente chilometraggio, per essere tutti premiati con un attestato ufficiale firmato dal Presidente della

BMW Motorrad. Bucefalo era l'unica moto stradale del lotto e ha avuto l'onore di essere immortalata in un video ufficiale della casa bavarese.

Purtroppo però il motore era oramai giunto alla sua fine e, dopo avermi riportato a casa dopo un'ennesima escursione a Capo Nord, valutavo con tristezza se sostituirlo con un altro usato meno sfruttato o metterlo addirittura in pensione. Intervenire sul suo motore per farlo rivivere una seconda volta sarebbe stato nient'altro che un mero tentativo, una prova, un esperimento molto costoso.

Non essendo però Bucefalo una moto qualsiasi, ma un destriero fedele che faceva oramai parte di me, la scelta logica e razionale da seguire venne accantonata: il mio amico "veterinario", primario di spicco nel panorama internazionale, dott. Alberto Palma, doveva assolutamente intercedere e provare a farlo resuscitare.

Ancora ricordo il giorno in cui mi trovai di fronte a Bucefalo, posto nel bel mezzo della sala operatoria, con accanto Alberto che, dopo aver indossato i guanti in lattice, scandiva di tanto in tanto al suo fido collaboratore di nome Daniele le seguenti parole: bisturi... tampone... divaricatore.

Forse le parole suonavano più come: cacciavite, chiave da diciotto, ecc., ma la tensione era alle stelle e il pathos che si respirava in quel luogo era assai forte. Quando il dott. Palma iniziò a controllare uno per uno i vari organi, ehm componenti, del motore di Bucefalo, rimase letteralmente esterrefatto: molti di loro erano praticamente nuovi!

Come l'Araba Fenice, che risorge dalle sue ceneri, Bucefalo era tornato nuovamente in pista per percorrere con me ancora molti chilometri, regalandomi così ancora

altre soddisfazioni. Tutto il lavoro svolto sul suo motore venne poi immortalato in un filmato che ebbe l'onore di essere pubblicato in un importante sito web del mondo motociclistico.

In questo libro racconto i viaggi per me più significativi in sella a Bucefalo, in questi dodici anni insieme, fino all'attuale raggiungimento dei tanto agognati 400.000 chilometri.

Prima di scendere nel dettaglio vorrei però prima descrivere sommariamente una costante di ogni mia trasferta, perché i momenti immediatamente precedenti alla partenza sono diventati nel tempo un vero e proprio rito: qualche giorno prima di intraprendere un viaggio vado da Alberto Palma a ritirare il mio destriero che viene preparato a dovere per affrontare l'avventura, e non mi congedo mai da lui finché non lo sento scandire la sua consueta, rassicurante frase: "Francè, daje l'gas!".

La partenza vera e propria avviene invece dal mio garage, con un Bucefalo stracarico, davanti a mia moglie, che non riesce mai a trattenere qualche lacrimuccia e, da quando è più grande, anche davanti a mio figlio Ascanio, che con il suo solito solare sorriso mi dice: "Papà, torna presto, ti aspettiamo".

Anche se cerco di non darlo a vedere, mi sale sempre un po' di commozione e dentro di me sento una vocina coscienziosa che mi dice: "Francè, ma n'do vai? Chi te lo fa fare?".

A questo punto però abbasso lo sguardo, un rapida occhiata a Bucefalo e, dopo averlo affettuosamente accarezzato sulla carena, ingrano la marcia per partire recitando le leggendarie parole che il mitico Alessandro Magno pronunciava in sella al suo adorato cavallo prima di dare inizio a ogni sua epica battaglia: "Eia! Eia!".

Sempre uniti verso le ignote terre d'oltralpe, sempre
insieme, corri con me o mio amato Bucefalo... Eia! Eia!

L'Omo Nero



/ BUCEFALO /

(scherz., non com.) cavallo vecchio e malandato

Etimologia: dal lat. bucephālu(m), dal gr. βουκεφάλος o βουκεφάλας, comp. di βόυς 'bue' e κεφαλή 'testa'; secondo la tradizione letteraria medievale era il nome del cavallo di Alessandro Magno.