

ALLACCIARLO BENE È IMPORTANTE, UN ESPERTO LO SA

Capita spesso di vederli, sui loro amati motorini, girare per le strade con il casco slacciato. È una stupidaggine da principianti, perché in questo modo la protezione diventa quasi del tutto inutile: al primo urto salta. Un motociclista esperto lo allaccia sempre, e ben stretto.

- 1 Scegliete un casco della giusta taglia, provandolo in negozio prima dell'acquisto: deve aderire saldamente su tutta la superficie interna, senza fare male. L'imbottitura cederà un po' con l'uso, quindi attenzione a non sceglierlo troppo largo. Due indicazioni pratiche: non dovete riuscire a far passare il dito tra testa e imbottitura e il casco non deve muoversi se girate la testa rapidamente. Se portate gli occhiali, indossateli durante la prova e verificate che la astine ci stiano senza darvi fastidio.
- 2 Allacciate sempre bene il casco, stringendo quanto basta (sotto il cinturino deve poter passare solo un dito). Non portate mai il casco slacciato né allacciato male.
- 3 Indossate sempre il casco, anche per percorsi brevissimi: del resto è quanto prescrive il Codice della Strada, se non lo fate rischiate una multa.
- 4 Occupatevi periodicamente della pulizia della visiera: se è sporca (o graffiata) riduce la visibilità e crea riflessi di luce fastidiosi. Per pulirla non usate prodotti abrasivi: la soluzione ideale è acqua tiepida con sapone neutro, applicata con un panno morbido. Non usate alcol per pulire la visiera e l'esterno del casco.
- 5 Se l'interno del casco è estraibile, lavarlo è più semplice: lo si può fare usando acqua tiepida e un sapone neutro. Se l'interno è fisso, potete proteggerlo indossando una calottina copricapo. Un lavaggio in un negozio specializzato costa 20 euro circa.
- 6 Quando non lo usate, riponete il casco in locali non umidi (no al box o alla cantina), al riparo dal sole e dalla polvere. Soprattutto d'estate, quando il sole picchia, è meglio non lasciarlo a lungo nel bauletto della moto, perché il caldo non gli fa bene.



Chiusura automatica a scatto



Chiusura automatica con dentatura



Chiusura a doppio anello

cedura di omologazione, cui li abbiamo sottoposti. Visti i risultati complessivi del test, abbiamo preferito premiare con giudizi migliori i caschi che passano anche le nostre prove aggiuntive, piuttosto che penalizzare troppo severamente quelli che, pur non superando le prove extra, comunque hanno superato quelle previste dallo standard di omologazione. La buona notizia, in un panorama così deludente, è che il test ha identificato diversi modelli che offrono un livello di sicurezza adeguato, superando sia le prove di omologazione sia quelle aggiunte da noi. E non sono neanche sempre i più cari del test.

Promossi senza merito

Come per altri prodotti, tenuti ad avere determinate caratteristiche che chi acquista non può valutare da sé, anche i caschi, prima di essere messi sul mercato, devono superare un test di omologazione. Questo significa che devono superare una serie di prove che verificano le loro caratteristiche. Già in passato (vedi il nostro test sui caschi integrali, *AC 225, aprile 2009*) abbiamo denunciato che le prove previste per ottenere l'omologazione, benché periodicamente aggiornate, non sono sufficientemente severe. In particolare, contestiamo il fatto che i test di impatto limitino la valutazione della resistenza dei caschi in quattro punti specifici (cinque per i caschi integrali), considerati particolarmente delicati: come l'area frontale e la parte superiore della calotta. Questo potrebbe portare i produttori a curare in modo particolare le resistenze solo nei punti dove è previsto il controllo. Per altri tipi di caschi non si procede così:

INTEGRALI E JET: TROPPI NON PASSANO LE PROVE

Il casco integrale protegge meglio e non sempre è più pesante. C'è anche in versione modulare, che consente di sollevare la mentoniera: per essere utilizzati aperti durante la guida, però, devono avere la doppia omologazione.



Li abbiamo messi alla prova con un test pubblicato su Altroconsumo nel 2009.

Su 18 prodotti testati, solo quattro avevano meritato la promozione a pieni voti e quattro erano stati bocciati perché non avevano superato le norme previste per l'omologazione. Avevamo denunciato i risultati al ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.



I modelli scelti per questo test, definiti jet, si distinguono da quelli integrali perché si fermano all'altezza delle mascelle. Non proteggono il mento e sono meno efficaci anche rispetto al viso. Tipicamente sono utilizzati da chi usa motorini o scooter, per esempio per percorrere brevi tragitti cittadini. Per questo, sono tipicamente molto usati dai giovanissimi.