

# ***ANATOMIA DI UNA CURVA***

A differenza delle auto (i cosiddetti mezzi di trasporto "necessari") qualsiasi moto, anche la più turistica o di impostazione tranquilla, o magari anche uno scooter, è in realtà un giocattolone da divertimento puro che può sempre essere utilizzato in maniera sportiva. Con un po' di sale in zucca la guida su strada può essere fioriera di esaltanti soddisfazioni, ma è soprattutto nell'affrontare le curve che sgorgano, incontenibili, fiotti di adrenalina e si assapora, prepotente, l'inimitabile gusto della piega.

## ***Qualche suggerimento per cominciare***

Ai principianti consiglio di utilizzare sempre una marcia in meno di quella che la svolta richiederebbe: si disporrà così di un motore più pronto e vivace che potrà essere di grande aiuto nei momenti di bisogno (in particolare per sostenere la traiettoria nel caso che la velocità di inserimento si rivelasse più bassa dei dovuto), e di un più sostanzioso "freno motore", preziosissimo per ridurre la velocità in curva senza ricorrere ai freni, notoriamente piuttosto critici da gestire a moto inclinata. Agli esperti suggerisco invece, quando possibile, una marcia più alta per curvare a velocità più elevata senza sentire il motore "impiccato", e per contare su una progressione più diluita in uscita di curva (anche se, talvolta, sarà più difficile stare alla corda e compensare la tendenza ad allargare in uscita).

Un altro paio di cose assolutamente necessario, specie nella guida su strada, è cercare di guidare nella maniera più rilassata possibile (ma pur sempre mantenendo il più elevato livello di attenzione) e soprattutto non contrarsi mai sul manubrio (il che può innescare oscillazioni o scuotimenti poco gradevoli), che va invece tenuto con dolcezza, lasciandolo libero, in collaborazione con l'avancorsa, di garantire la precisione direzionale della moto.

Nel caso non ci si senta sufficientemente collegati alla macchina, è molto più corretto e redditizio, stringere strettamente con le ginocchia i fianchi del serbatoio in rettilineo, oppure il solo fianco esterno quando si percorre una curva, lasciando l'altra gamba libera di "penzolare" all'interno.

## ***Quattro fasi ben distinte***

Semplificando parecchio l'analisi, la curva può essere scomposta in quattro momenti, ciascuno con la sua dinamica e i suoi più o meno delicati equilibri. L'inserimento, che dura fino alla "messa in appoggio della moto", è sicuramente la fase più delicata, sia per il rischio di cadere - sempre in agguato - se si eccede con l'azione sul freno anteriore, sia perché un errore di impostazione potrebbe penalizzare inesorabilmente le tre fasi successive. Come ho anticipato nei capitoli precedenti, la ricetta migliore su strada, è quella di ritardare il più possibile l'iscrizione in traiettoria, per "vederci chiaro" sull'andamento della curva, sulla presenza di ostacoli e sulle condizioni del fondo.

Nel caso invece di una curva nota, come quella di un circuito, se si è costretti a intervenire con frequenza sui freni durante l'inserimento, vuoi dire che l'individuazione della traiettoria, l'inclinazione prescelta, oppure la velocità di ingresso sono state in un modo o nell'altro imperfette. Se ci si accorge di essere effettivamente troppo veloci, il mio consiglio è di andare dritto (lo so che è difficile razionalizzare in certe situazioni...), se il traffico o lo spazio lo consentono, e limitare i danni: una brutta figura è sempre meglio di una frattura, col contorno di qualche migliaio di euro di danni alla moto.

## ***Un "appoggio" confortante***

Nell'azione successiva di "raccordo" o di "appoggio", si ricerca l'ideale punto di corda da dove si prepara l'accelerazione: in questa fase se non intervengono azioni perturbanti, la moto recupera progressivamente l'equilibrio della distribuzione dei pesi sui due assi, con l'aiuto e l'effetto equilibrante di una provvidenziale, dolce azione sull'acceleratore, che stabilizza la moto e precarica entrambe le sospensioni. Se tutto viene fatto a regola d'arte, la corda arriverà automaticamente al momento giusto. Nel caso ciò non si verifichi, bisogna agire prima di passare il punto di corda ideale, paralizzando l'acceleratore, spostandosi opportunamente col corpo e, contemporaneamente, agendo su manubrio e pedane.

## ***Vietato "mungere"***

La più pesante azione perturbante nei confronti dell'equilibrio acquisito, si manifesta nella fase successiva di accelerazione dal punto di corda, dopo che il pilota ha inquadrato con lo sguardo l'uscita: il retrotreno si schiaccia sotto l'impulso della potente accelerazione prodotta dal motore e la forcella si estende alleggerendo l'avantreno. In questa fase è molto importante gestire con la massima attenzione l'apertura dell'acceleratore, coordinandola all'azione sullo sterzo e al trasferimento di carico sulla pedana interna alla curva, per compensare la tendenza ad allargare della ruota anteriore. Se si esagera quando si spalanca la manetta (o si agisce troppo in anticipo), l'avantreno cabra e non si riuscirà più a indirizzarlo dove era previsto, se non al prezzo di un'ulteriore perdita di tempo e di ritmo. In buona sostanza si rischia di arrivare a quella che in gergo viene definita "mungitura", vale a dire la continua modulazione (cioè l'aprire e il chiudere continuamente) della manopola dell'acceleratore, per evitare di mettere malauguratamente le ruote sull'erba, ma anche per scongiurare l'eventualità di calare di regime in vista del successivo rettilineo, dove, rispetto ai "rivali" si soffrirebbe di una penalizzazione difficilmente recuperabile.

## ***Per concludere in bellezza...***

Anche l'ultima fase, quella dell'uscita di curva e del riallineamento, non è meno delicata perché si verifica una certa tendenza a rilassarsi dopo la tensione delle fasi precedenti per godersi appieno l'accelerazione, ed è per questo facile commettere grossolani errori.

Bisogna curare di collimare continuamente il punto dove la moto riassumerà la posizione verticale, e tenendo ben

d'occhio il cordolo decidere dove, se non lo si è già fatto, dare "piena potenza". Nel caso ci si trovi troppo veloci, accentuare l'inclinazione della moto potrebbe non rivelarsi sufficiente: aumentando l'angolo di piega, la diminuzione della circonferenza di rotolamento che si verifica verso l'estremità della spalla del pneumatico, riduce conseguentemente il rapporto di trasmissione, per cui il motore potrebbe avere comunque un aumento di regime, e quindi essere sottoposta a una certa accelerazione, pur mantenendo il gas costante. In questa situazione è conveniente parzializzare leggermente l'acceleratore quando si aumenta l'inclinazione. Un eccellente pilota si distingue da un collega "soltanto buono", se è in grado di tenersi sempre in tasca un piccolo margine per porre rimedio alle situazioni critiche.