

su strada

Come si guidano le sportive

■ Dedichiamo questa prima puntata dei nostri consigli di guida alla definizione dell'assetto ciclistico e a come affrontare la staccata

di Claudio Corsetti
foto Ciesse

ABBIAMO a disposizione moto sportive sempre più sofisticate. Una qualsiasi maxi di serie, oggi, si permette, nelle mani di un buon pilota, di girare su qualsiasi circuito con tempi che corrispondono a circa il 90% del potenziale di una MotoGP nelle mani del campione del mondo. E le ultime 600 supersport non sono poi tanto da meno.

Rendimenti eccezionali, sofisticazione tecnica esagerata, prestazioni incredibili.

Ma noi, siamo in grado di sfruttarle? Non sempre. Anzi, forse è meglio dire quasi mai. Per una lunga serie di motivi (primi fra tutti il traffico caotico, le condizioni e la pericolosità delle strade e i sacrosanti limiti di legge) è difficile oggi avere la possibilità di spremere fino in fondo tutto il potenziale delle attuali sportive.

Ma quando scendiamo finalmente in pista, dove il livello di sicurezza ce lo permetterebbe, arriviamo al limite?

Difficilmente si riesce a farlo in modo consapevole (cioè senza rischiare), a meno che non si abbia la fortuna di allenarsi continuamente e di accumulare giorno dopo giorno l'esperienza necessaria. Troppo spesso ci si affida al caso, ci si lascia guidare dall'istinto o ci si fida di suggerimenti assolutamente fuorvianti, perché derivati magari da esperienze passate (quando le moto, le gomme le sospensioni e i freni non erano nemmeno lontani parenti di quelli attuali) o semplicemente travisati dal mondo delle corse, che, in quanto tale, è lontano anni luce dalle tecniche di guida corrette per le moto di serie.

segue a pagina 66 ▶▶

L'assetto e la frenata



▶▶ | prima puntata

►► Come si guidano le sportive

Le gomme sono importanti

NON VORREMMO spaventarvi, ma prima di scendere in pista è meglio dare un'occhiata allo stato di salute della vostra moto.

Gomme: hanno più di 4-500 km? non controllate la pressione da una settimana? La valvola e il tappuccio (usate sempre quello metallico) hanno più di due anni?

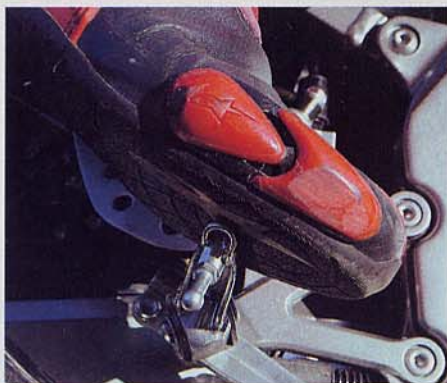
Sospensioni: non le fate revisionare da più di 5-6.000 km?

Bé, sappiate che se rispondete "sì" ad almeno una di queste domande, sicuramente la vostra moto non è in condizioni ottimali per scendere in pista. Potrete farlo, naturalmente, ma sappiate che sarà un azzardo chiederle di dar fondo al suo potenziale.

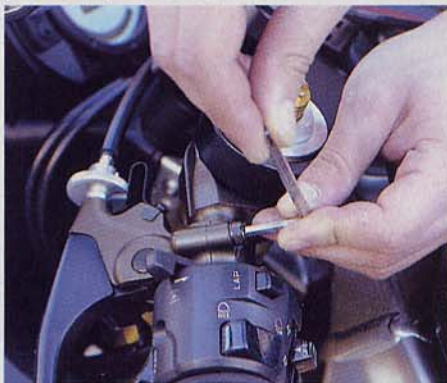
Andrà usata al 90%, 80%, 70% e via di seguito, a seconda di quanti siano i "sì" e di quanto grave sia la situazione.

Le gomme, ad esempio, sono oggi l'elemento di maggiore importanza quando si gira in pista. Ad esse affidiamo la nostra sicurezza e il nostro divertimento ancor più che a tutti gli altri componenti della moto. Vale molto di più una gomma in ordine che venti cavalli in aggiunta nel motore. Per girare tranquilli in pista ci vuole una gomma fresca e regolata alla giusta pressione. E qui sfatiamo subito una leggenda: scendere troppo con la pressione ha il solo effetto di aumentare i rischi (la moto diventa instabile e meno sicura in generale nelle situazioni più critiche, come la frenata e l'inserimento) senza dare alcun vantaggio al pilota medio. È vero che i "professionisti" girano anche con pressioni sotto le 2 atmosfere, ma vi siete mai chiesti con che moto e con che ritmi lo fanno? Le loro moto pesano dai 30 ai 40 chili meno delle nostre, e i tempi sul giro che staccano portano le gomme a temperature elevate (cosa che consente anche un innalzamento della pressione interna). Noi, con le nostre moto e i nostri ritmi, non possiamo pretendere di girare con quelle pressioni.

Anche usando i pneumatici con struttura della carcassa più rigida (generalmente lo sono quelli del gruppo Pirelli-Metzeler che hanno all'interno una spirale in filo di acciaio) conviene partire con pressioni dell'ordine del 2,1 anteriore e del 2,3 posteriore. E poi salire o scendere leggermente a seconda della moto (se è pesante aumentate, se è leggera diminuite), della temperatura dell'asfalto (più fa caldo più si può, entro certi limiti, calare) e della morfologia della pista (con piste veloci qualche decimo in più ci vuole).



PIEDE rilassato in rettilineo (foto in alto), ma pronto a spingere in frenata e nelle altre situazioni che analizzeremo in seguito (sopra). Per regolare l'inclinazione delle leve basta allentare i braccialetti (sotto). Due dita bastano per frenare (in basso).



►► | posizione

State comodi per poter spingere

LA PRIMA cosa da fare, quando ci si accinge ad una sessione di guida veloce, è sistemare tutti i comandi affinché ogni movimento risulti naturale, senza impedimenti.

Le sportive moderne hanno leve al manubrio regolabili nella distanza dalle manopole (è importante soprattutto per quella del freno, che deve essere facile da azionare con il dito indice e il medio ma non deve schiacciare il mignolo e l'anulare durante la staccata). A proposito delle leve, quasi sempre conviene farle ruotare leggermente verso il basso rispetto alla posizione standard — basta allentare le viti che serrano il relativo braccialetto al manubrio — per avere una presa più facile nella guida al limite.

Pedale del cambio e del freno, quando non sono regolabili per mezzo di snodi a eccentrico sulla "testa" o con altri sistemi, possono comunque essere alzati o abbassati agendo nell'attacco alla base.

Non tutte le sportive permettono di regolare la posizione dei semimanubri, quindi, se siete particolarmente alti o comunque non riuscite a guidare in modo naturale, è senz'altro consigliabile provare qualcuna delle tante proposte "aftermarket".

SAPPIATE che, come spiegheremo anche nelle prossime settimane, ogni azione positiva e corretta in moto deriva da una spinta del pilota sui semimanubri e sulle pedane, mentre ogni azione dannosa, scorretta e spesso pericolosa, è provocata dal pilota che "tira".

Sistematemi quindi in sella affinché sia sempre possibile spingere e non sia mai necessario tirare o aggrapparsi al manubrio. A questo



di guida

scopo, sono spesso utili quei cuscini spessorati che i piloti sistemano nel codone. servono a tenere in avanti il busto (e quindi evitano al pilota di tirarsi su facendo leva sul manubrio) durante le accelerazioni.

Le braccia e le gambe devono sempre essere libere da impedimenti —intesi anche come il peso del corpo che grava su di loro — durante qualsiasi azione di guida, e per ottenere questo c'è un solo consiglio. Spingere, spingere e spingere quanto più si può con le gambe sulle pedane (ecco perché nelle moto da corsa le pedane sono così indietro: in quella posizione l'azione di spinta avviene in modo naturale, viene generata dal peso stesso della pilota, senza troppa fatica per i muscoli).

Un errore gravissimo è quello di sedersi sulla sella con lo stesso atteggiamento rilassato che si usa sulla poltrona del divano di casa o sul sedile di un'automobile. La guida sportiva della moto richiede una concentrazione assoluta (mai guidare forte se non si ha veramente voglia di farlo) e una presenza fisica costante. Non servono muscoli, ma una ferrea volontà e nervi sempre in tensione, pronti allo scatto, ad impartire un ordine. Abituatevi e pensare che lo stare seduti in sella è un atto sporadico, una brevissima pausa, in rettilineo, tra la fine di un'accelerazione e l'inizio della staccata. Per tutto il resto del tempo, dovete spingere con tale convinzione sulle pedane da arrivare quasi a sollevare il sedere dalla sella.

In quel famoso attimo di rettilineo bisogna raccogliersi il più possibile dentro la carenatura ma tenendo sempre a mente due fattori che hanno la priorità sull'aerodinamica: la visibilità e la mobilità degli arti. Il casco, la visiera e il plexiglass del cupolino devono avere forme e posizioni tali da permettere sempre allo sguardo di puntare in avanti con una visuale chiara della pista. Gomiti e ginocchia non si devono ostacolare a vicenda. Le mani appoggiate sui semimanubri, rilassate, con due dita (indice e medio) appoggiate sulle leve di freno e frizione. I tacchi degli stivali con l'incavo appoggiato sulle pedane.

Siete pronti per iniziare la staccata... ■

Frenare prima, frenare meglio

DURANTE la percorrenza del rettilineo bisogna portare la moto sulla traiettoria ideale per la staccata, che è quella parallela al bordo esterno della pista (rispetto al verso della curva che vi preparate ad affrontare), a non più di un metro di distanza (spiegheremo nelle puntate seguenti perché).

Un attimo prima di trapiantare il punto di riferimento per l'inizio della frenata bisogna tirare su velocemente il busto e cominciare a spingere fortissimo con le braccia sui semimanubri e con i piedi sulle pedane. Il problema più grande che si riscontra nella frenata è il trasferimento di carico sull'avantreno che si genera non appena tocchiamo il freno. Questo enorme carico supplementare che va a gravare sulla forcella determina un veloce affondamento, che neanche il più robusto freno idraulico in compressione può evitare. Ma più la forcella affonda, più il posteriore si "scarica", più avremo difficoltà a tenere la moto in linea e a controllarne la traiettoria durante la frenata. La spinta dei piedi sulle pedane, serve, per quel poco che è possibile, a limitare il fenomeno. Ma c'è un altro truccetto che aiuta molto di più. Poco prima di iniziare la frenata vera e propria, bisogna appoggiare con un tocco leggerissimo le due dita della mano destra sulla leva del freno, muovendola di qualche millimetro, anche mentre si sta continuando a tenere aperto il gas. Anche se non avvertirete una vera azione frenante, il movimento della leva mette sempre in pressione il circuito idraulico dei freni, e questo provoca un leggero trasferimento di carico che fa scendere in modo dolce la forcella nel primo tratto di escursione, che è, per scelte costruttive irrinunciabili, il punto in cui è minore la resistenza della forcella a scendere. Subito dopo, senza interrompere l'azione delle dita, si può iniziare la frenata decisa vera e propria. Con questo sistema andiamo a sollecitare con decisione la forcella solo in un punto in cui lei è già predisposta a resistere con più vigore, quindi l'affondamento è meno violento. Nel frattempo bisogna intensificare al massimo la spinta delle braccia sui semimanubri, per contrastare il più possibile il

trasferimento del busto verso l'avantreno. Pochissimi hanno l'abitudine a spingere, ma quest'azione è determinante, anche per essere sempre nella situazione di totale controllo del mezzo che abbiamo detto essere indispensabile. La maggior parte di noi, invece, sta seduto in sella con la stessa consistenza di un palloncino riempito d'acqua, e questo è assolutamente da evitare.

La sezione centrale della frenata deve essere decisa. Generalmente non utilizziamo la potenza dei nostri impianti frenanti per più del 50-60% del loro potenziale. Se siete arrivati al punto di staccata nelle condizioni e con la convinzione sopra descritte, potete tirare veramente la leva (con un'azione decisa ma mai violenta, attenzione), non semplicemente tenere appoggiate le dita. Dovete frenare, non decelerare.

Anche per frenare forte, due dita sono più che sufficienti. Le altre tre (pollice, anulare e mignolo) sarebbe bene tenerle sulla manopola. In questa configurazione si ha sempre un perfetto controllo di tutti i comandi. Importantissimo: la frenata deve essere iniziata e terminata con una sola azione. Richiamare più volte la leva è dannosissimo per l'assetto. Abituatevi a pensare che l'azione di rilascio del freno è una sorta di "slancio" verso la curva che state per affrontare. Come e perché lo vedremo la prossima settimana.

Una tecnica utilissima per imparare a costruirsi i riferimenti della staccata è quella di stabilizzare la velocità nei metri che precedono l'inizio della frenata. In questo modo si elimina il fattore "accelerazione" dai calcoli che il nostro cervello deve fare in una situazione così carica di tensione. Altro consiglio: meglio, molto meglio imparare a fare una staccata di qualità (cioè imparare a fare tutto con la massima scioltezza e tranquillità), che ritardare la frenata nella errata convinzione che più tardi si frena migliore sarà il tempo sul giro. Ultimo avvertimento: la scallata va iniziata solo dopo aver iniziato a frenare con decisione, mai prima. E la frizione, nei quattro tempi, va rilasciata ogni volta con gradualità. ■



▲ la staccata ▲

▶▶ Come si guidano le sportive

▶▶ segue da pagina 62

Noi abbiamo la fortuna di guidare queste moto tutti i giorni, spesso in pista e con ogni condizione climatica, e per correttezza professionale (prima ancora che per piacere personale) siamo costretti a usarle sempre al limite.

Ci sentiamo quindi in dovere di trasmettervi tutta l'esperienza che il nostro lavoro ci ha permesso di accumulare, attraverso le semplici nozioni e i suggerimenti che cominciamo a pubblicare da questa settimana.

Si tratta degli stessi consigli che già centinaia di voi hanno avuto modo di sperimentare, in diretta, durante i nostri corsi di guida veloce "Motosprint High School". Un fantastico momento di incontro fra noi tester di *motosprint* e voi amici lettori, che ha riscosso lo scorso anno un successo superiore alle più rosee aspettative e al quale daremo seguito quest'anno con un maggior numero di appuntamenti e numerose iniziative speciali (la prima dovrebbe essere un corso dedicato ai lettori del sud Italia, a Binetto, in marzo, che stiamo definendo proprio in questi giorni).

In attesa di scendere in pista, potete quindi cominciare a scaldarvi leggendo questa prima puntata, nella quale parliamo dell'impostazione di guida, delle regolazioni di base delle sospensioni, e della frenata.

Nella seconda puntata, fra una settimana, parleremo dell'inserimento, della percorrenza e dell'accelerazione in uscita dalle curve, mentre nella terza puntata si parlerà delle traiettorie da ricercare nei vari tipi di curve e vi daremo alcuni consigli pratici che riassumeranno quanto detto nelle tre puntate e vi potranno essere utili anche per cercare di regolare l'assetto in modo da raggiungere il necessario equilibrio ciclistico per avere una moto dal comportamento accettabile in tutte le situazioni. ■

Mai esagerare con le regolazioni

PRIMA ANCORA di salire in sella, bisogna provvedere ad una regolazione delle sospensioni che sia adatta all'uso estremo.

Questo è il momento in cui si commettono i più gravi errori, per dar retta alle "leggende" da bar o per imitare le regolazioni usate dai piloti. Chiariamo subito una cosa: i piloti, usano moto completamente diverse dalle nostre, con gomme diverse e su ritmi decisamente superiori. Quello è un mondo al quale non dobbiamo assolutamente far riferimento. Anche se abbiamo una 600 sportiva o una superbike replica, è controproducente cercare di "carpire" le regolazioni di una supersport o di una moto superbike clienti.

La prima cosa da fare è sistemare il precarico della forcella e dell'ammortizzatore.

Altra leggenda da sfatare è quella secondo la quale bisognerebbe semplicemente aumentare il precarico all'inverso, portandolo al massimo, «Perché la

moto in pista deve essere rigida». Niente di più errato, con le gomme e le sospensioni moderne.

Il precarico va aumentato o diminuito il meno possibile (rispetto alla posizione standard scelta dalla Casa) solo ed esclusivamente per adeguarlo al peso del pilota.

Per far questo si usa un sistema che nell'ambiente del cross è conosciutissimo.

Si misura innanzi tutto la distanza fra perno del forcellone e un punto fisso della moto (il codone, ad esempio), con la ruota sollevata da terra. Stessa cosa per la forcella, prendendo a riferimento il perno ruota e, ad esempio, la piastra inferiore della forcella.

Poi, si effettuano le stesse misure (attenzione che i riferimenti siano gli stessi) con il pilota in sella.

L'esperienza e i suggerimenti degli specialisti in fatto di sospensioni ci hanno insegnato che la differenza espressa in millimetri fra queste due misure deve atte-



PER ARRIVARE ad una corretta regolazione del precarico molla basta un centimetro. Si misura l'estensione della sospensione a ruote sollevate da terra e poi si prende la stessa misura con il pilota in sella e ruote appoggiate. La differenza fra queste due misure va riportata entro i valori suggeriti nella tabella qui a fianco, aumentando o diminuendo il precarico.

REGOLAZIONE DEL PRECARICO MOLLA

		strada	pista
600	anteriore	30/35 mm	25/30 mm
	posteriore	25/30 mm	20/25 mm
1000	anteriore	35/40 mm	30/35 mm
	posteriore	30/35 mm	25/30 mm

starsi entro i valori che riportiamo nella tabellina qui allegata. Come agire nel caso la vostra moto non fosse entro questi valori? Semplice: aumentando il precarico la sospensione si "estende", quindi la differenza diminuisce, togliendo precarico alla molla la sospensione si "comprime", quindi la differenza aumenta.

Sistemato il precarico, si passa alle regolazioni di freno idraulico in compressione e freno idraulico in estensione. Per queste due regolazioni è ancora più difficile dare suggerimenti di base. Il primo consiglio è partire sempre dalla posizione standard e regolare una cosa alla volta cambiandola per valori molto bassi. Fare un giro di prova per capire se la regolazione ha ottenuto l'effetto voluto, e poi, eventualmente, passare al "problema" successivo".

Ma quali sono i "problemi"?

Dunque: se la forcella affonda in frenata troppo velocemente, bisogna aumentare il freno idraulico in compressione e viceversa. Se quando si molla il freno torna su troppo violentemente, bisogna aumentare il freno idraulico in estensione e viceversa. Per quanto riguarda l'ammortizzatore, se, in accelerazione, la moto si "siede" sul posteriore in modo eccessivo,

si deve aumentare il freno idraulico in compressione. Se, affrontando degli avvallamenti o delle esse veloci, il posteriore "spara" troppo velocemente in alto, si deve aumentare il freno idraulico in estensione. Però fate molta attenzione. Ogni minima variazione delle regolazioni, ha influenze, negative o positive, anche sulla guida. Cambia il comportamento della moto in tutte le situazioni, non solo in quella desiderata.

UN ESAGERATO freno idraulico in compressione e troppo precarico tolgono feeling di guida, rendono la moto rigida, più sensibile alle malformazioni dell'asfalto e aggravano il lavoro dei pneumatici, che sono costretti a sostituirsi alla sospensione nell'atto dell'assorbimento delle asperità.

Troppo freno idraulico in estensione non permette alle sospensioni di tornare alla posizione originale (quella che dà le necessarie garanzie di assorbimento e di neutralità di comportamento dinamico della moto) e nei casi peggiori (cioè un susseguirsi di sollecitazioni in brevi spazi di tempo), costringe la sospensione a lavorare con sempre minore corsa utile a disposizione fino all'azzeramento di que-

st'ultima e al susseguente saltellamento della ruota (il famoso "chattering").

Consigli di massima: partendo dal presupposto che di solito le case fanno in modo che le regolazioni standard siano più o meno a metà delle possibilità di lavoro della sospensione, aumentate il freno in compressione di un altro quarto, e, per partire, lasciate così com'è il freno in estensione, per poi eventualmente aumentare anche quello di un altro quarto.

Se vi rendete conto che per la vostra stazza siete costretti ad arrivare a fondo corsa con le regolazioni di precarico molla e freno in compressione, è meglio cambiare la molla con una di maggior carico e far vedere le sospensioni ad uno specialista che potrebbe cambiare le tarature interne in modo da adattare al vostro peso senza dover dar fondo alle possibilità di regolazione. Sappiate che un ammortizzatore tutto chiuso come regolazioni, lavora sempre al massimo delle sue possibilità (è come un motore sempre a limitatore), quindi durata e rendimento ne soffrono.

Per il momento questo dovrebbe bastarvi per iniziare a studiare il comportamento della vostra moto. Altri consigli pratici sulle sospensioni e sulle regolazioni in generale li esporremo nella terza puntata. ■

