

su strada

Come si guidano le sportive



Affrontiamo

▶▶ | seconda puntata

la curva



■ Inserimento, percorrenza e accelerazione: tre fasi distinte che vanno legate l'una all'altra con la massima precisione. Vediamo come

di Claudio Corsetti
foto Ciesse

AVETE GIÀ COMINCIATO ad applicare alcuni dei consigli di guida che vi abbiamo dato la scorsa settimana? Siete riusciti a mettere a punto le sospensioni della vostra moto? Se avete delle domande da porci, riguardo agli argomenti trattati, fate pure. Come annunciato la settimana scorsa, nella terza e ultima puntata che pubblicheremo tra sette giorni, avremo spazio per tutta una serie di consigli aggiuntivi con i quali riprenderemo tutti gli argomenti trattati nelle tre puntate.

Ma adesso, passiamo al tema di questa settimana, che spazia lungo tutto l'arco di una curva: inserimento, percorrenza e accelerazione in uscita.

Vale la pena ricordare che tutto quello che abbiamo già detto e tutto quello che diremo in seguito è riferito all'uso di una moto sportiva stradale (tutt'altra cosa rispetto ad una moto da corsa) equipaggiata con pneumatici "freschi" (meno di 4-500 km) e con sospensioni nuove o revisionate di recente. Se non siete in possesso di questi requisiti minimi, dovrete fare la "tara" ai nostri consigli per adattarli alle condizioni della vostra moto.

DUNQUE, ci eravamo lasciati, la settimana scorsa, nel momento in cui sta per terminare la staccata. Se avete seguito alla lettera le indicazioni, vi ritroverete molto larghi, in prossimità del bordo esterno della pista.

Siete lì con le braccia che spingono fortissimo sui semimanubri e le piante dei piedi che fanno altrettanto sulle pedane e avrete già scalato il numero necessario di marce. In linea di principio, se parliamo di rapporti di trasmissione standard, sappiate che il 90% delle cur-

ve di qualsiasi pista nel mondo si percorrono in seconda o in terza marcia. Non ci sono, in Italia, curve da prima, tranne forse il tornantino di Vallenga con alcune Ducati (se avete uno stile di guida molto aggressivo che proprio non si addice alle bicilindriche bolognesi).

Siamo quasi pronti all'inserimento, bisogna solo scegliere il punto giusto in cui iniziare a piegare.

Siamo abituati a dare il via all'inserimento molto prima di quanto in realtà sia corretto fare. Più ritardiamo questo momento, più tempo e spazio avremo, in precedenza, per frenare in tutta sicurezza (cioè con moto perfettamente perpendicolare al terreno). E questo è già un primo grande vantaggio. Ma in più, nel momento in cui comincerete la piega, scoprirete che davanti ai vostri occhi si apre un'autostrada larghissima, che poi è la curva della pista che è sempre stata lì, ma che anticipando l'inserimento vi è sempre sembrata stringersi dannatamente nel momento di iniziare la piega.

Bene, imparate subito questa "regola": quando la pista non si "stringe" più, vuol dire che state cominciando ad inserire nel posto giusto.

Scelto il punto, si può dare il via alla parte più divertente e gratificante della guida: In quel preciso istante dovete mollare completamente la leva del freno (non lasciate appoggiate le dita, perché, come abbiamo spiegato la scorsa settimana, anche un tocco leggerissimo mette in pressione il circuito). La moto reagirà a quest'azione con la forcella che immediatamente si solleva. Questo provoca un gradevole alleggerimento dell'avantreno ed è proprio ciò che ci serve per impartire l'ordine cruciale: una spinta decisa della mano sul semimanubrio interno alla curva (niente altro), e la moto scenderà giù in piega ad una velocità che sarà di lì in poi direttamente proporzionale alla spinta che continuerete ad applicare.

È in questo frangente che si commettono una serie infinita di errori che sporcano e rendono poco gradevole, oltre che pericolosa la guida.

Il primo l'abbiamo già accennato. Si rimane con i freni in mano (per vizio o per paura) e così la forcella non può distendersi. «Questa moto non va giù neanche a calci». Sì, ma spessissimo è colpa nostra, perché non molliamo il freno!

Secondo errore: cerchiamo di indirizzare la moto guidandola con il corpo, spingendo con le ginocchia sul serbatoio o peggio ancora spostando il peso del busto e della testa, con le braccia passive che si aggrappano in modo più o meno evidente al manubrio, tirandolo ►►

►► Come si guidano le sportive



inserimento

CHE MARCIA USARE?

La marcia giusta per una curva, in relazione alla vostra velocità di percorrenza è quella che vi permette di trovarvi al punto di corda (che, semplificando, possiamo definire come il "centro" della curva) ad un regime il più possibile vicino a quello di coppia massima.

Quindi 5-6.000 giri per una bicilindrica, 7-9.000 giri per una quattro cilindri. Vi sembrano regimi troppo alti? Sì, perché uno dei tanti errori che si commettono è quello di arrivare lì con il motore "morto", perché abbiamo paura a sfruttarlo. In realtà, se non avete manomesso niente nella centralina e se il motore è di serie, abituatevi a pensare che fino all'intervento del limitatore lo si può — e in pista lo si deve — sfruttare senza problemi.

giù. Vi ricordate ciò che abbiamo accennato la scorsa settimana? Spingere va bene, tirare è sbagliato e pericoloso.

Per far scendere la moto in curva docile come un agnellino e veloce come un puma, non dovete far altro che spingere sul semimanubrio interno alla curva. Solo questo, nient'altro che questo.

Ma dovete farlo con convinzione, perché la discesa in piega deve essere effettuata ad una velocità enormemente più elevata di quella a cui siete abituati. Se tutto è stato fatto con ordine, seguendo passo passo i consigli fin qui espressi, non c'è alcun pericolo ad effettuare l'operazione. La moto è in perfetto assetto con le ruote allineate (per favore, dimenticate le entrate in derapata, quella è roba buona per la televi-

sione, fatta da piloti professionisti con moto da corsa e con freni, gomme e sospensioni che non sono nemmeno lontani parenti dei nostri), si può piegare veloci e tanto. Dobbiamo farlo in fretta, perché ci dobbiamo ritrovare a centro curva con il frontale della moto già puntato verso il rettilineo successivo e non, come accade spesso, verso lo spazio di fuga esterno alla curva.

Per ottenere questo c'è una sola soluzione: piegare decisi e quanto serve in relazione alla velocità di ingresso.

MA QUAL'È la giusta velocità d'ingresso? Difficile spiegarlo, perché è diversa per ognuno di noi. In linea di principio, però, sappiate che se vi viene voglia di dare gas nel primo tratto di curva, tra la fine della frenata e il pun-

to di corda, bene, quello è un segnale inequivocabile: siete entrati troppo piano. Perché la curva (e badate bene che la curva finisce al punto di corda, tutto quello che c'è dopo lo dovete già considerare rettilineo se volete veramente andare forte) va affrontata assolutamente a gas chiuso. E vi possiamo assicurare che se entrate alla giusta velocità mai e poi mai vi verrà voglia di dare gas...

Altro segnale che ci si sta avvicinando alla corretta velocità di inserimento lo si ha dallo sterzo: quando lo sentite resistere alla vostra spinta in modo consistente (perché state spingendo tanto, perché serve piegare dannatamente veloci per chiudere quella curva che sta finendo dannatamente in fretta), bé, non siete lontani dal limite del-



percorrenza

GAS COMPLETAMENTE chiuso, spinta decisa sul semimanubrio interno testa alta, spalle sopra il piano dei semimanubri, piedi che spingono sulle pedane: questa è la tecnica corretta per una buona percorrenza di curva.

fine frenata



Rilascio completo della leva

Staccata decisa

Tocco leggero sulla leva del freno

direzione



E IL FRENO POSTERIORE?

Qualcuno potrebbe obiettare che fino a questo momento non abbiamo mai parlato del freno posteriore. Vero. Per guidare forte in pista e per fare una buona staccata non serve. Sempre che si sia adottata la tecnica corretta. Usarlo può essere certamente utile se si ha una grandissima sensibilità in modo da evitare il bloccaggio della ruota. Perché se la ruota si blocca, la moto comincia a sbandierare e saltellare, sporcando l'inserimento, e facendoci perdere tempo prezioso. Per un pilota non professionista, consigliamo piuttosto di concentrarsi sulla posizione del piede sulla pedane che favorisca la spinta (sotto).



Non pensate al ginocchio a terra

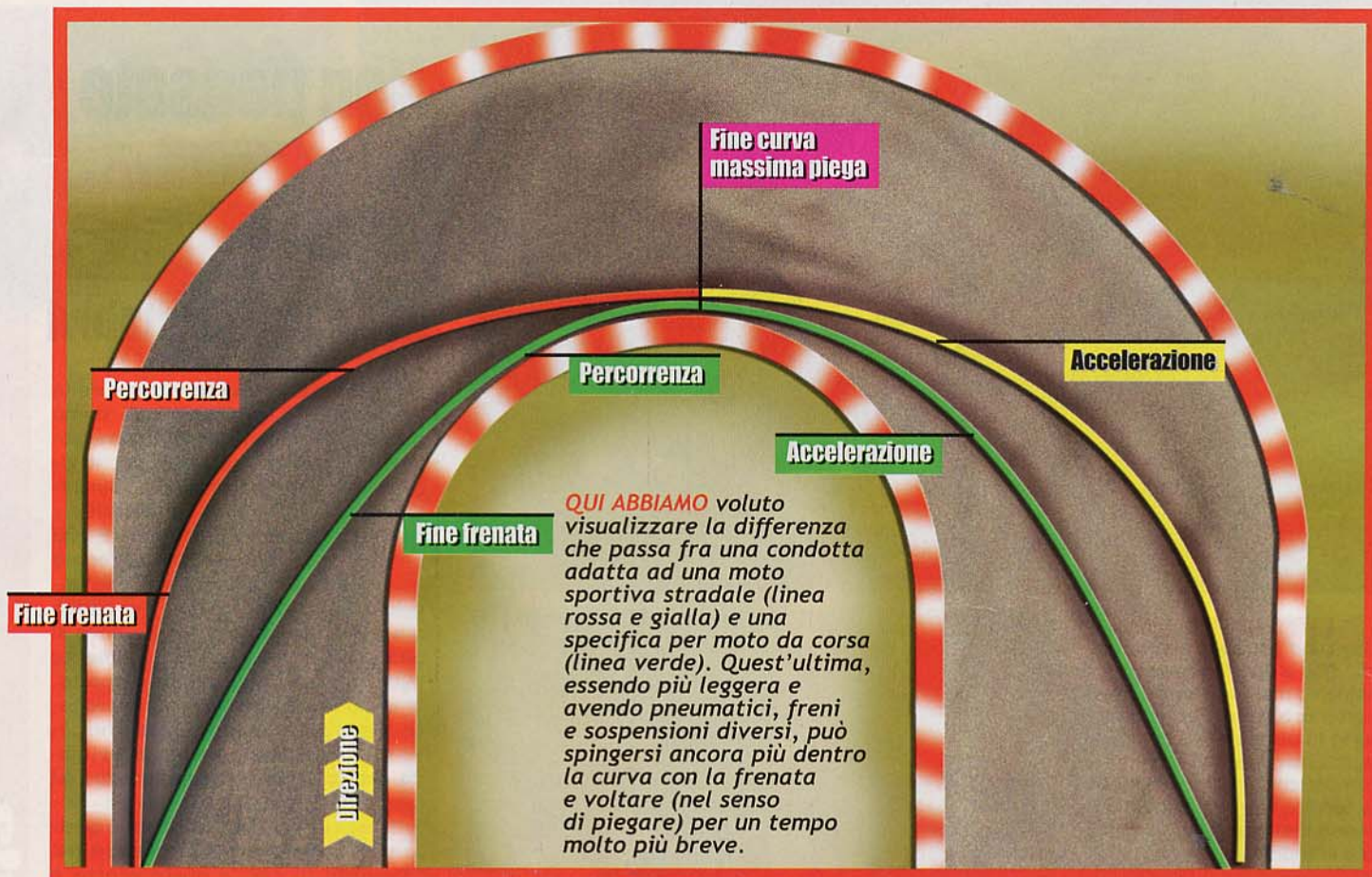
■ ...e non avvitatevi

DITE la verità: siete vittime della "sindrome del ginocchio". Ci siamo passati tutti, non c'è di che vergognarsi. Però, fate attenzione: il ginocchio che tocca terra non è sinonimo di velocità. Anzi, se pensate a quello, rischiate di non guidare mai bene. Il ginocchio appoggiato a terra è uno strumento, un "sensore" dell'angolo di inclinazione. Serve per capire dove si è arrivati e valutare dove si può ancora arrivare. Più raramente può diventare un ulteriore supporto, in aggiunta alle pedane, per esercitare quella pressione con i piedi che deve sostenere il peso del busto, evitando che lo si faccia aggrappandosi al manubrio.

Ecco, ci siamo. Il manubrio: è quello su cui vi dovete concentrare dal momento in cui, a busto eretto e sguardo alto, vi accingete a mollare i freni per inserirvi in curva. È il manubrio che disegna la traiettoria, sotto la spinta delle braccia. Braccia che quindi devono essere sempre libere di muoversi, e questo lo si realizza solo se le spalle rimangono su un piano ben al di sopra dei semimanubri e trovano supporto nel busto che, seppur leggermente decentrato verso l'interno della curva, deve assolutamente evitare di "avvitarsi". L'avvitamento del busto (determinato dalla mancanza di spinta sulle pedane, perché scendiamo "flaccidi" verso l'interno della curva), è uno dei vizi più usuali in chi non ha grande esperienza di pista. Fra l'altro contribuisce ad aggravare la "sindrome del ginocchio", perché con l'avvitamento il ginocchio invece di scendere verso l'asfalto sale verso la carenatura e diventa praticamente impossibile toccare terra con la saponetta. Insomma, tutto corretto se, fino al punto di corda, vi siete mossi quasi impercettibilmente, solo il sedere spostato di mezza sella verso l'interno e la gamba interna che si è allargata a bandiera. Nient'altro. ■

▶▶ la posizione di guida

► Come si guidano le sportive



la vostra moto e del vostro "cuore".

Arrivati così alla fine della curva (che, lo ripetiamo, per noi è quello che comunemente viene chiamato punto di corda), si deve cominciare a ragionare sul rettilineo che si apre da lì in poi. Definiamo inizio del rettilineo quella che comunemente viene ancora immaginata come la seconda parte della curva, perché dalla corda in poi è necessario cominciare ad accelerare, se si vogliono ottenere buoni tempi sul giro. Ma non potete farlo se, com'è usuale in chi non ha una grande dimestichezza con la pista, da lì in poi state ancora godendovi la piega, cercando di scendere ancora di qualche grado per ritornare su una traiettoria corretta dopo essere finiti irrimediabilmente larghi per colpa di un inserimento lento, indeciso, anche se non caratterizzato da una elevata velocità di percorrenza.

Insomma, se non si è costruita bene la curva, si è in un irrecuperabile ritardo per l'accelerazione. Molti, rendendosi conto perché magari si vedono sfilare dagli altri, non se ne preoccupano, aprono il gas lo stesso e... nella migliore delle ipotesi allargano ancora

di più fin quando non si decidono a mollare l'acceleratore, ma spesso capita anche di perdere aderenza sul posteriore, perché aprire il gas con la moto alla massima inclinazione è un errore che neanche il più pivello dei piloti professionisti commette.

QUANDO la moto è al massimo della piega, il battistrada posteriore lavora su una superficie ridottissima, che va già bene se ci garantisce la tenuta necessaria a sostenere la piega. Prima di andarlo a sollecitare con una accelerazione, bisogna rialzare la moto di qualche grado. Un movimento quasi impercettibile, ma che risulta determinante per poi aprire il gas — dolcemente — in tutta sicurezza. Come si realizza? Semplice: se fino al punto di corda avete spinto sul semimanubrio interno per tenere giù la moto, da quel punto in poi cominciate a spingere, leggermente, sul semimanubrio esterno.

Ma così, direte voi, la moto tende immediatamente ad allargare! Sì, è vero, ma c'è un altro trucchetto da applicare per poterla tenere sulla linea desiderata mentre aprite il gas: spo-

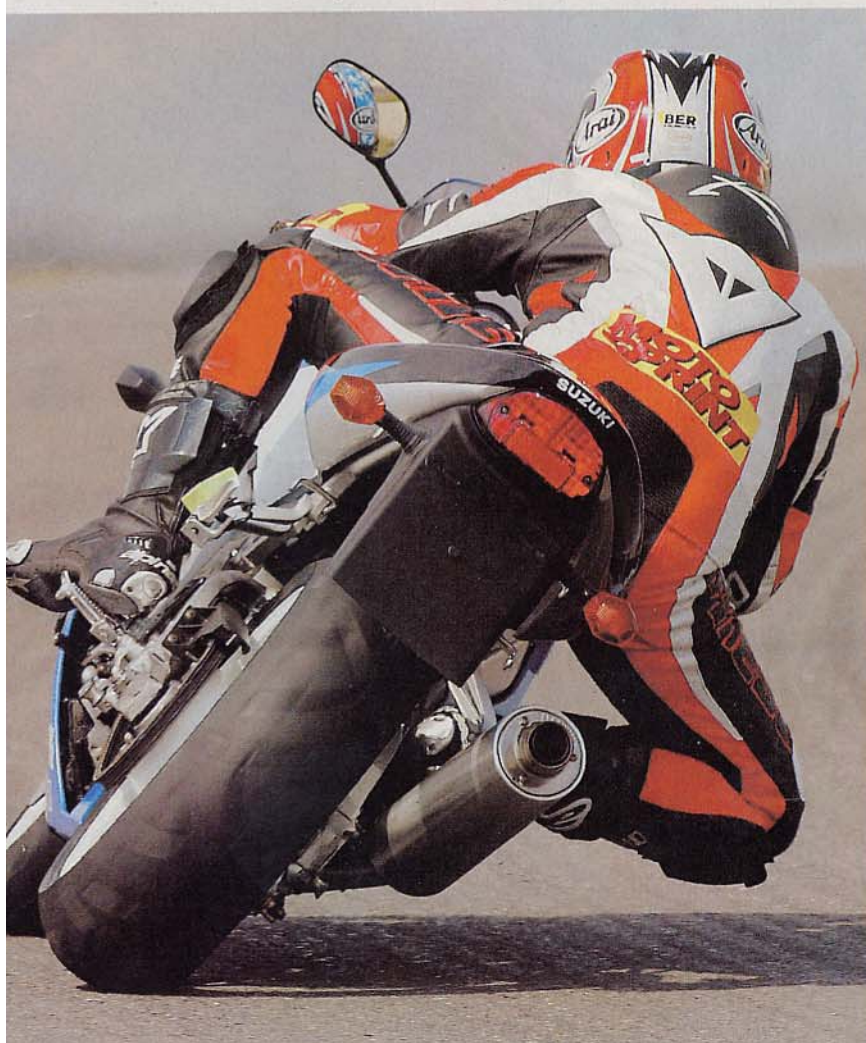
stare, adesso sì, il peso del busto e della testa, verso l'interno della curva, di quel tanto che serve. Puntate con lo sguardo lo specchietto retrovisore interno, e cercate di avvicinarvi il più possibile con la testa, spingendovi in avanti puntando i piedi sulle pedane, meglio se spingendo un po' di più su quella esterna, in modo da innescare anche un leggerissimo sovrasterzo che aiuta a rimanere in traiettoria. Mai e poi mai dovete fare questo tirandovi su con le braccia sul manubrio (ricordate? Spingere sempre, tirare mai). Questo spostamento del peso del corpo tiene sulla traiettoria la moto anche se l'avete rialzata (per offrire più superficie d'appoggio al pneumatico) e anche se state accelerando.

Il gioco è fatto. Siete già in rettilineo, guadagnando decimi preziosi laddove prima ne perdevate a manciate rischiando molto di più.

Tutto questo, naturalmente, è lo svolgimento generico di una curva. Poi ci sono casi specifici per i quali bisogna integrare i consigli di base con altre indicazioni. Per quelle vi rimandiamo alla prossima settimana. ■



LA CURVA È FINITA, bisogna accelerare, ma prima di tutto si deve rialzare di qualche grado la moto, per far lavorare il pneumatico su una maggiore superficie. Se serve, richiamare la moto in traiettoria spostando il busto in avanti e verso l'interno, spingendolo con i piedi, mai tirando con le mani.



L'assetto piatto è meglio

■ ...per la curva

FRA L'INIZIO della frenata e l'accelerazione in rettilineo, passiamo attraverso tutte le situazioni di assetto che può esprimere la nostra moto. Situazioni che richiederebbero regolazioni distinte l'una dall'altra. La scorsa settimana abbiamo detto che in frenata servirebbe un freno idraulico in compressione piuttosto sostenuto per evitare il repentino affondamento della forcella, e che non si può esagerare con il precarico della molla posteriore perché diventa poi facile innescare saltellamenti della ruota motrice. L'errore principale che si commette, pensando al momento di transizione fra frenata e inserimento, è proprio quello di alzare troppo il posteriore agendo sul precarico molla. Invece in questo frangente servirebbe proprio il contrario, una moto "lunga", che dia una maggiore sensazione di stabilità perché stiamo ancora pinzando. Finalmente si molla la leva e si scende in piega, se abbiamo esagerato con il freno idraulico della forcella, riceviamo brutti segnali, perché l'avantreno comincia a saltare sulle asperità e stressa troppo la gomma.

Se il freno è troppo poco, la moto ha reazioni violente, e tende quasi a contrastare la discesa in piega, allarga.

A centro curva serve una moto il più possibile neutrale, né sottosterzante né sovrasterzante. Se abbiamo già trovato un buon compromesso con le regolazioni per le fasi precedenti, per questo settore si può cominciare a lavorare sulle geometrie, ed è preferibile lavorare sull'altezza dell'avantreno piuttosto che sul retrotreno, perché quest'ultimo avrebbe influenza, magari negativa, anche in frenata e in accelerazione. Quindi si possono sfilare le canne della forcella verso l'alto per rendere la moto più agile o verso il basso per renderla più stabile, a seconda delle necessità.

In accelerazione bisogna evitare che il posteriore si "sieda". Si aumenta magari il freno idraulico in compressione e, dove possibile, si regola l'altezza dell'attacco dell'ammortizzatore, che è sempre meglio che esagerare con il precarico molla, perché non crea con la stessa gravità il fenomeno del saltellamento in frenata. Tutto questo va sempre studiato in relazione ai pneumatici utilizzati. Cambiando solo una gomma, si può stravolgere tutto l'assetto. E bisogna ricominciare da capo... ■

▶▶▶ le sospensioni