

su strada

Come si guidano le sportive

■ **Mai aggrapparsi al manubrio se non si vuole una moto nervosa. E nei curvoni non cambiate marcia. Sceglietela bene prima**

di **Claudio Corsetti**

PER QUESTA terza e ultima puntata della nostra sintetica carrellata di consigli sulla guida sportiva, dopo aver analizzato la settimana scorsa il tema "curva" in generale, vi avevamo promesso che ci saremmo occupati di come affrontare alcuni particolari tipi di curve.

La curva più difficile per il pilota e più critica per la moto, le sospensioni e le gomme, è quella veloce in appoggio. In genere si tratta di un segmento di circuito dove si è costretti a piegare ma dove si deve tenere il gas aperto sin dal momento dell'impostazione e adottare una percorrenza in accelerazione piena. A volte succede anche che non si deve effettuare una vera e propria staccata in ingresso. Non ci sono molte curve di questo tipo in giro per il mondo, ma sono curve importanti, quelle che "fanno il tempo". Come il "Curvone" di Misano, o come il tratto finale del "Tamburello" a Imola o ancora la prima e la seconda dell'"Arrabbiata" al Mugello.

Curve veloci, dove è necessario agire con precisione millimetrica nella scelta della traiettoria e dove si deve essere sempre pronti a correggere velocemente eventuali errori.

Abbiamo ribadito più volte le settimane scorse, che l'azione corretta in moto deriva da una spinta, mentre quella sbagliata è figlia di un movimento "a tirare". Proprio nell'affrontare una curvone, o un tratto veloce in accelerazione anche in rettilineo, vi potete rendere conto del perché ci teniamo a ribadire ogni volta questo consiglio.

Tirare, aggrappandosi al manubrio, è un'azione che ci viene istintiva in ogni accelerazione, se continuiamo a star seduti in moto come il famoso palloncino pieno d'acqua a cui abbiamo già accennato nelle puntate precedenti.

Il problema è che tale movimento va a influire ne- >>>



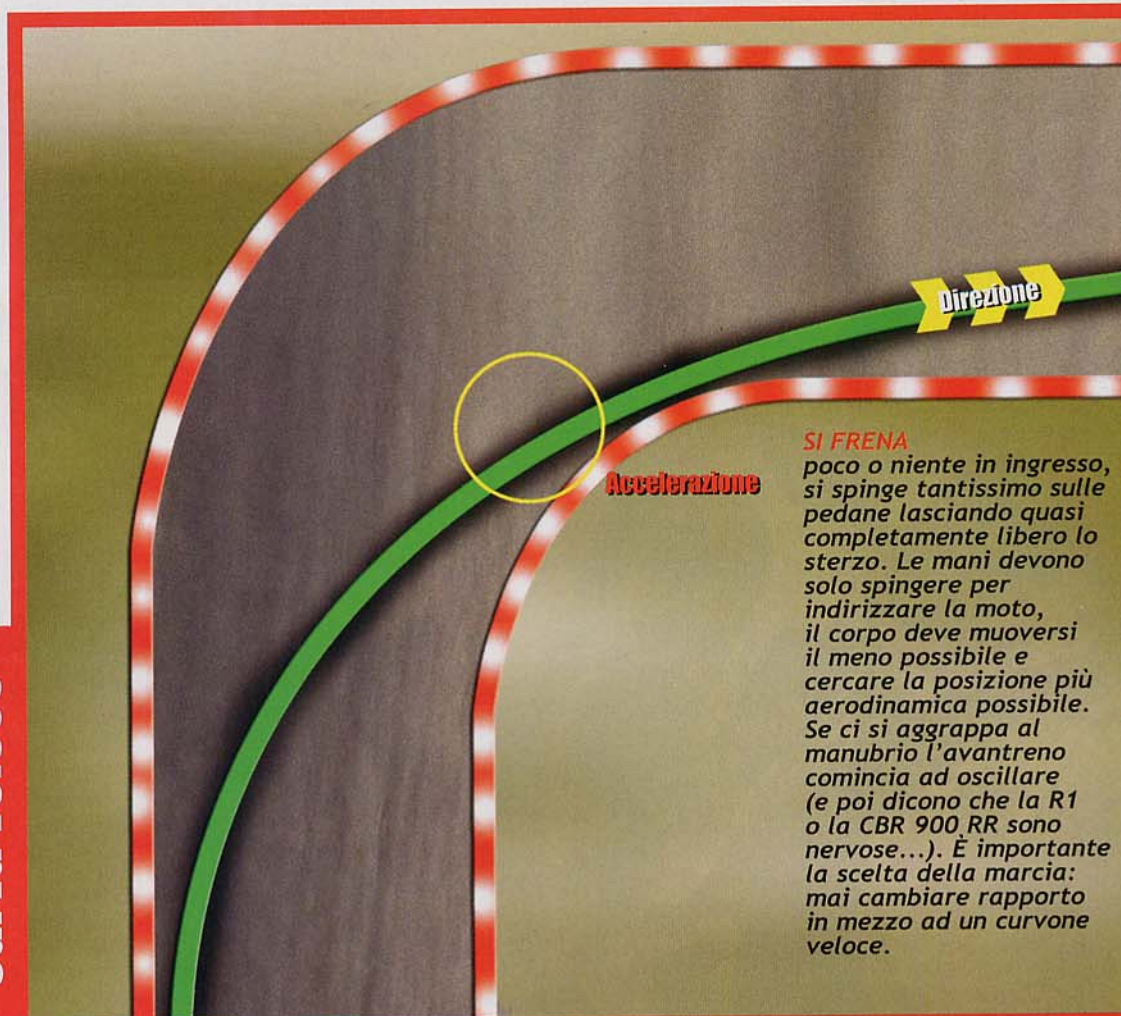
Veloci senza

>>> terza puntata

paura

▶▶ Come si guidano le sportive

Curva veloce



SI FRENA

poco o niente in ingresso, si spinge tantissimo sulle pedane lasciando quasi completamente libero lo sterzo. Le mani devono solo spingere per indirizzare la moto, il corpo deve muoversi il meno possibile e cercare la posizione più aerodinamica possibile. Se ci si aggrappa al manubrio l'avantreno comincia ad oscillare (e poi dicono che la R1 o la CBR 900 RR sono nervose...). È importante la scelta della marcia: mai cambiare rapporto in mezzo ad un curvone veloce.

gativamente sulla stabilità dell'avantreno, che ha già il suo bel daffare a rimanere incollato a terra per effetto dell'accelerazione che tende ad "alleggerirlo". Il risultato è che si innescano quelle brutte sbacchettate dello sterzo che la leggenda vuole spesso imputabili a un difetto di stabilità della moto ma che in realtà, nella stragrande maggioranza dei casi, sono nient'altro che la prova dei nostri errori di guida.

Non avete idea di quanti ammortizzatori di sterzo ci si potrebbe risparmiare se solo si imparasse a spingere forte puntando i piedi sulle pedane per tenere il busto in avanti, lasciando così le braccia libere di rimanere appena appoggiate sul manubrio, non "aggrappate".

Questa è la condizione essenziale per guidare nel modo appropriato sul veloce. Dovete mettervi quasi nella condizione di lasciare il manubrio, tutto il peso deve gravare sui piedi (o sul cuscino che si mette come supporto del sedere) le mani libere, sciolte, pronte, eventualmente,

a spingere sul manubrio, per impostare il curvone e per cambiare, se necessario, traiettoria quando si è all'interno. Così impostati, anche quello che fino ad oggi vi era sembrato estremamente pericoloso, diventa facile da fare. La moto è precisa, sicura in traiettoria fintanto che i vostri piedi spingeranno sulle pedane, e per correggere la linea di percorrenza si può pian piano prendere confidenza anche con il comando del gas: togliendone un po' la moto stringe, accelerando di più la moto allarga. Queste operazioni sul gas, unite alla spinta sui semimanubri, di daranno tutte le possibilità di guida di cui avete bisogno, senza dover muovere il corpo. Già, perché sul veloce è meglio starsene il più possibile in carena. Ogni centimetro del vostro corpo esposto all'aria è un chilometro all'ora in meno nella velocità di percorrenza...

Altre cose importanti: il curvone veloce va affrontato con la marcia giusta e per tutta la sua percorrenza non si deve cambiare rapporto. Quell'operazione in-

fatti, alle alte velocità, destabilizza in modo sensibile l'assetto, e ciò è assolutamente da evitare. Meglio magari sacrificare un po' l'accelerazione nel tratto precedente, ma la marcia va messa assolutamente prima di entrare. Un esempio classico di come si deve operare in questa situazione è proprio riferito al circuito di Misano. Dalla prima Curva del Carro fino all'uscita del Curvone si è sempre in piena accelerazione, piegati a sinistra. La prima Curva del Carro si fa in seconda. Con le moto di serie, la seguente seconda Curva del Carro, che è forse ancora più critica del Curvone, richiede spesso la quarta marcia. fra le due non c'è un rettilineo, quindi il consiglio è: usciti dalla prima Curva del Carro, buttate sù subito due marce. Dalla seconda alla quarta. Avrete una accelerazione meno pronta all'inizio, ma godrete di una superiore tranquillità nell'affrontare la seconda Curva del Carro con la marcia giusta e la traiettoria più veloce. Usciti di lì, si mette la quinta prima di in-



QUANDO si comincia ad andare veramente forte, la curva, che "scolasticamente" abbiamo diviso in tre parti (frenata, percorrenza e accelerazione) viene divisa in due soli fasi: frenata e accelerazione. Nel senso che si arriva pinzati fino al punto di corda e di lì si comincia già ad aprire il gas. È una tecnica a cui si deve arrivare per gradi, e ci si deve fidare un bel po' della moto, dei freni, dei pneumatici. In accelerazione può tornare utile il freno posteriore, che alcuni usano come "antispin". Se si ha la giusta sensibilità (da qui la richiesta di alcuni piloti di avere il comando al manubrio da azionare con il pollice), si può aprire il gas e controllare le perdite di aderenza della gomma frenandola leggermente. Chi arriva a questi livelli è già pronto per vincere gare importanti.

filarsi nel Curvone. Sul veloce, naturalmente, è importante anche l'aerodinamica. Spesso non c'è bisogno di uscire troppo con il corpo, anzi, è meglio evitarlo per non frenare troppo la moto. E una volta arrivati in rettilineo, c'è un trucchetto ad uso e consumo dei piloti bassi, per spuntare qualche chilometro orario in più. A livello aerodinamico, infatti, i piloti alti con la schiena arcuata completano meglio il disegno superiore della carenatura. Quelli bassi possono ottenere gli stessi vantaggi alzando letteralmente il sedere dalla sella (ancora una volta è importante il lavoro dei piedi che devono spingere) e appoggiarlo, eventualmente, sul codone, distendendosi il più possibile.

IN OGNI circuito, poi, trovate altri tipi di curve: le "esse" e le "varianti", che sembrano la stessa cosa, ma i realtà vanno affrontate con traiettorie molto diverse.

La "esse" è rappresentata da due cur-

ve in direzioni opposte intervallate da un breve rettilineo.

Date per scontate e assimilate tutte le tecniche di guida che vi abbiamo descritto la settimana scorsa, concentriamoci qui sulle traiettorie. Dunque, nell'affrontare la prima curva della "esse" bisogna ritardare ancora di più il momento dell'inserimento, si deve impostare larghi e, una volta dentro, bisogna cercare con lo sguardo un punto di riferimento sul breve rettilineo, riferimento che deve essere esterno alla curva che segue, tenendo ancora per un po' la moto in piega spingendo con la mano sul semimanubrio, come se, paradossalmente, doveste puntare la moto nella direzione opposta a quella che ha la curva successiva. Così vi ritroverete nel punto giusto per l'impostazione della curva seguente, che dovrete eseguire, a questo punto, come una curva qualsiasi, scegliendo la traiettoria più veloce, puntando dritti alla corda dopo aver effettuato un velocissimo cambio di direzione. ▶▶

Pieghe "intense" e brevi

■ per andar forte

UNO DEI concetti di più difficile assimilazione per un motociclista è il seguente: per andare forte (nel senso di tempi sul giro) bisogna piegare per il minor tempo e nel minor spazio possibile. Più tempo — e spazio — si perde in piega, meno se ne farà con il gas aperto. Non è facile da accettare, perché siamo abituati a pensare alla piega come momento di massima esaltazione e di più evidente dimostrazione di coraggio e capacità di guida. Ma il problema è che quasi sempre ci mettiamo il doppio del tempo necessario a fare una curva perché tiriamo staccate assurde, arrivando all'inserimento lentissimi, riprendiamo in mano il gas per ridare velocità alla moto, quindi ritardiamo troppo la discesa in piega, e la completiamo solo dopo il punto di corda, quando invece sarebbe già il momento di aprire il gas. Bisogna ridurne i tempi. Attenzione: stiamo parlando di tempo e spazio, non di angoli di piega. Questi sì che devono essere notevoli, ma possono esserlo solo se si sostiene la piega con la velocità di percorrenza. Più si entra veloci, più si può aumentare l'angolo di inclinazione (compatibilmente con la capacità di tenuta delle gomme...) e prima bisogna rialzare la moto. Insomma, la curva è un momento di guida di alta intensità, ma deve durare poco. Importante, per raggiungere lo scopo, diventa anche la ricerca della traiettoria che ci fa percorrere meno strada possibile. Tra un pilota e l'altro ci possono essere anche 50 o più metri di differenza nello stesso giro di pista, a parità di moto e di gomme. Indovinate un po' quale dei due avrà più possibilità di fare il giro più veloce? ■

▲▲ I tempi della curva

► Come si guidano le sportive

LA ESSE



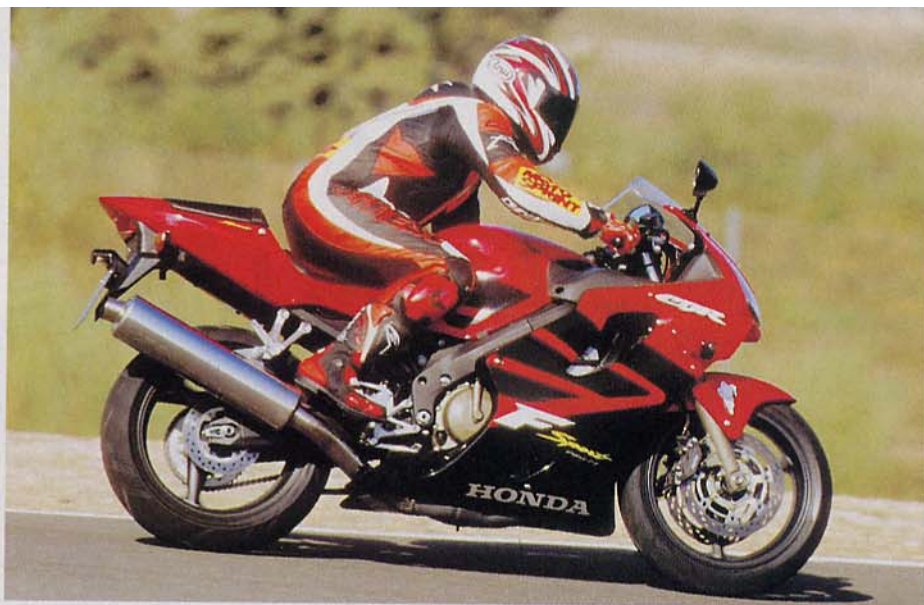
LA LINEA verde è quella corretta. In blu abbiamo segnalato la traiettoria che si percorre quando non si ha esperienza. Si entra forte ma si esce lentissimi o si va fuori nel prato...

Ecco, il cambio di direzione: è questo il punto debole di un pilota non esperto. Siamo lentissimi, ci mettiamo una vita a sollevare la moto dalla prima piega e ad impostare la seconda. Sapete perché? Perché non siamo reattivi con la testa e perché non spingiamo con le braccia sul semimanubrio esterno rispetto alla prima piega e lasciamo le gambe mollemente appoggiate sulle pedane. Invece no, bisogna essere carichi come molle dentro una curva e, quando avrete acquisito un po' d'esperienza, dovrete anche schizzare come delle molle! Infatti, nel preciso momento in cui cominciate a spingere sul semimanubrio esterno rispetto alla prima piega, per impostare il cambio di direzione, potrete anche arrivare al punto di sollevare completamente il sedere dalla sella, spingendo forte con le gambe, per liberare la sella dal "peso" del vostro corpo e aiutarvi così nel trasferire tutto il carico laddove vi è utile per velocizzare la svolta: manubrio e pedane. Attenzione però: questo movimento deve essere sincronizzato al millesimo di secondo con gli ordini che il vostro cervel-

La variante



LE VARIANTI sono sempre molto più veloci di quanto sembri. Bisogna stare stretti sul primo cordolo e cercare di raddrizzare la linea il più possibile. Il cambio di direzione deve essere rapidissimo, e ci si può alzare in piedi per facilitare la manovra (foto nella pagina accanto).



lo impartisce alle mani e ai piedi, altrimenti si ottengono effetti contrari a quelli desiderati. Inoltre bisogna sincronizzare e "addolcire" anche il successivo ritorno in sella, che deve essere rapido, prima di arrivare alla corda della parte finale della "esse", ma non deve destabilizzare l'assetto delle sospensioni, già in difficoltà per il veloce cambio di direzione.

PER VARIANTE invece si intende quel tratto di circuito costituito da curve in direzioni opposte che però non sono inframmezzate da un rettilineo, seppur breve, come avviene per le "esse". In questo caso conviene entrare molto stretti sulla prima curva (ma non fate i furbi come quelli che alla variante alta di Imola arrivano addirittura a saltare con tutte e due le ruote sul cordolo interno, perché in quel caso i tempi sono da... squalifica), quasi senza piegare, cercando con lo sguardo di costruirvi poi una linea retta che unisce quel punto di corda con quello della curva successiva. All'interno di quella linea retta effettuate il

cambio di direzione velocissimo con la stessa tecnica descritta per le "esse", e poi via, gas spalancato in accelerazione. Nelle varianti si piega poco e per pochissimo tempo.

Ci sono infine i tornanti. Rari quelli strettissimi, da prima marcia. Qui valgono tutte le indicazioni date la settimana scorsa per la curva standard, con in più un consiglio. Dato che la velocità di percorrenza è bassa, non si riesce sostenere la piega e c'è il rischio di far chiudere lo sterzo. Allora si può operare in questo modo: tenere il gas leggermente aperto per dare motricità alla ruota posteriore anche in inserimento e quindi per poter piegare senza rischio che l'avantreno prenda sotto. In questo modo però la moto tende subito ad allargare. Bene, la si può tenere "dentro" usando il freno posteriore. Già, toccando la leva del posteriore, la moto resta giù e chiude la curva sulla traiettoria desiderata. Questa tecnica è ben conosciuta ai motociclisti incalliti che sono spesso alle prese con i tornanti stretti di alta montagna, ma anche in pista va benissimo. ■

Quali gomme per stare tranquilli

■ ed essere veloci

ABBIAMO accennato la scorsa settimana al fatto che uno degli elementi più importanti per ottenere buoni risultati nella guida veloce sono i pneumatici. Ogni costruttore ha in listino gomme "racing" eccezionali, gomme il cui potenziale è quasi sempre oltre le capacità di guida del pilota. Tutte queste gomme determinano caratteristiche di guida particolari e possono sposarsi più o meno bene a questa o quella moto. È difficilissimo dare dei consigli a occhi chiusi su quali montare e dove. Però possiamo dire che, in generale, conviene montare un 120/70-17" anteriore e un 180/55-17" posteriore. Per quanto riguarda l'anteriore, il 120/70 è praticamente l'unica misura racing disponibile. Per il posteriore si trova anche il 190/50-17", ma secondo noi non serve. Rende più difficile l'inserimento, la moto allarga più facilmente a centro curva, e in appoggio non si ottiene un vantaggio evidente rispetto al 180.

Una cosa che però sconsigliamo è l'uso dei pneumatici racing (per intenderci i vari Pirelli Supercorsa, Michelin Pilot Sport Race II, Metzeler Rennsport, Dunlop GP stella, Bridgestone SS ecc.) su strada. Queste gomme lavorano bene solo entro un arco ristrettissimo di temperature, che già facciamo fatica a fargli raggiungere in pista. Su strada non è quasi mai possibile. E quando non raggiungono tali temperature, le loro prestazioni sono inferiori a quelle di fascia intermedia (tipo Pirelli Diablo, Metzeler Sportec, Michelin Pilot Sport Cup, Dunlop D 207 RR, Bridgestone BT 010), che consigliamo caldamente a tutti coloro che devono usare la moto sia in pista che su strada. ■

▲▲ La scelta più importante