

## ***POSIZIONE DI GUIDA***

Partendo dal presupposto che è la moto (specie quella sportiva) a condizionare fortemente la posizione in sella, per ottenere il meglio un buon pilota dovrà semplicemente cercare di assumere l'impostazione e l'avanzamento verso il manubrio adeguati al passo che sta tenendo e soprattutto curare al massimo l'interfaccia fra il proprio corpo e la moto. Una posizione corretta in sella su una moto sportiva (o comunque adatta alla conduzione sportiva) non sempre coincide necessariamente con un'impostazione confortevole: in moto non ci si deve mai realmente rilassare, ma neppure la più esasperata race replica deve obbligare ad atteggiamenti da contorsionista...

Nella maggior parte dei casi la posizione sulle sportive dell'ultima generazione risulta decisamente caricata verso il manubrio per favorire la guida d'attacco e nel contempo la migliore aerodinamica possibile (vista anche l'irragionevole esiguità dei cupolini previsti in dotazione di serie), ma si può anche lodevolmente contare su un abbondante spazio per arretrare in sella, per distendere meglio le braccia e per dare un po' di sollievo alle gambe, immancabilmente angolate "a ranocchio".

Su una sportiva tutto deve essere sempre sotto controllo e a stretto contatto con le estremità o con le altre parti del corpo. Non è solo una questione di comodità, ma è l'unica maniera per potere essere fluidi nei movimenti e - all'occorrenza - immediati nelle reazioni. Senza considerare una cosa alla quale raramente si pensa: nella guida qualsiasi azione parte dal ponte di comando, che per questo deve garantire la massima efficienza e la miglior fluidità nei movimenti.

Dunque, sia se si ha voglia di farsi una sgroppata sul misto di montagna, sia - soprattutto - se si ha intenzione di correre in pista, consiglio prima di investire qualche minuto cercando di regolarsi tutto al meglio. A questo proposito, giova sicuramente tenere presente che, se la leva del freno anteriore è troppo alta, risulterà particolarmente difficile "pinzare" con la dovuta energia in situazioni di emergenza (e tanto meno azionarla con due dita, col resto della mano destra, quando sarebbe invece necessario dare dei colpetti di acceleratore per assecondare la scalata), mentre se magari la manopola del gas ha troppa corsa a vuoto, risulterà dannatamente difficile modulare l'erogazione nei "chiudi-apri", soprattutto a moto inclinata.

### ***"Zampe di papera"***

I problemi di adattamento alle leve del cambio e del freno posteriore, che solitamente possono essere mantenute ben sottopiede ruotandole sul proprio perno grazie a provvidenziali accoppiamenti millerighe, sono invece minori.

Permettetemi a questo punto una chiosa sull'impostazione dei piedi a "papera", cioè con la punta ruotata verso l'esterno della curva, adottata, forse senza neppure rendersene conto, da svariati piloti. Si tratta di un'abitudine (talvolta, lo dico per esperienza, può anche essere la conseguenza di una tuta particolarmente stretta...) decisamente sgraziata sul fronte estetico e dello stile, e pure poco redditizia sul piano della tecnica di guida. I piedi vanno infatti tenuti ben piantati sulle pedane in un punto a metà strada fra le dita e l'arco plantare: solo in questo modo si potranno attuare con maggior prontezza gli spostamenti del corpo, per assecondare le esigenze della guida.

Se si vogliono fare le cose sul serio con la pista, in commercio sono disponibili splendidi comandi a pedale regolabili, realizzati nei materiali più raffinati da Ditte specializzate (mi vengono in mente, fra le tante, Diapason Racing e Valter Moto), coi quali potrete migliorare enormemente il lavoro delle vostre estremità, e arrivare a disporre di una moto effettivamente tagliata su misura.

Mi sembra appena il caso di ricordare come, nella guida, e in particolare in quella sportiva, sia fondamentale la massima libertà di movimento, per cui è vitale scegliere l'abbigliamento tecnico con la massima cura. In una tuta stretta si guida malissimo, si è "legnosi" e poco duttili sul misto, senza contare che ogni spostamento in sella è un supplizio.

Anche guanti e stivali hanno un notevole peso: è importante che non stringano troppo e non tormentino le articolazioni. Sarà anche poco poetico, ma un callo o una vescica in corrispondenza del punto dove il piede deve esercitare il maggior carico sulla pedana negli spostamenti in sella, vi toglieranno ogni piacere di guidare, trasformeranno ogni piccola manovra in una sofferenza, e in definitiva penalizzeranno fortemente la vostra prestazione.

Un altro problema che probabilmente nessuno si pone riguarda la posizione del sedere: non voglio dire che normalmente ci si sieda dove capita, ma che si vada più che altro per intuito o per abitudine. Sarebbe invece meglio effettuare razionalmente la scelta seguendo le indicazioni che seguono. L'ideale è tenere una distanza di circa un pugno fra l'inguine e la parte posteriore del serbatoio, per conseguire due vantaggi: la possibilità di stringere perfettamente fra le gambe, senza spigoli, le sue incavature (trovandosi dunque impostati senza rigetto quando, appendendosi in curva, è necessario far forza sul fianco esterno), ed evitare, quando si scende in piega, la sbagliata tendenza a ruotare il corpo facendo perno attorno al serbatoio stesso, trovandosi così in una posizione poco naturale, col ginocchio interno troppo avanzato. Quando ci si sposta per assecondare la discesa in piega, infatti, è consigliabile traslare tutto il corpo lateralmente sulla sella, mai ruotarlo.



*La guitta coi piedi "a papera", cioè con la punta girata verso l'esterno, oltre a risultare decisamente sgraziata [foto in alto] limita i movimenti che spesso è necessario compiere sulla moto. Nelle due foto all'estrema sinistra sono mostrate la posizione sbagliata *tso-praJ* e quella corretta [sotto] del piede sulla pedana. Le due foto in basso ci aiutano a comprendere come relazionare la mano destra con la leva del freno anteriore; sopra, la frenata con due dita , l'indice e medio, oltre a risultare per certuni più sensibile senza perdere in vigore, permette di continuare a impugnare l'acceleratore con anulare e mignolo, e di effettuare l'utile "sgasata" in scalata.*

*Qui a fianco, ecco come verificare la corretta posizione in altezza delle levo: stendendo la mano e mantenendola in asse con polso e gomito, il comando [in questo caso del freno] deve trovarsi proprio sotto le dita.*

## **LA GUIDA SU STRADA**

Il piace pensare che chi ha inventato le curve fosse un motociclista. Perlomeno in fieri, data l'epoca alla quale presumibilmente risale l'invenzione. Mi rifiuto infatti di credere che le curve siano una sorta di "effetto collaterale", come la topografia oggi assicura, alle necessità di aggirare gli ostacoli naturali e di rispettare i confini dei vari fondi. Con qualsiasi veicolo, dalla bici al calesse trainato da una coppia di cavalli, dall'auto al camion, la curva è il momento più bello, quello che scuote - anche se non la si affronta a manetta - dall'apatia della marcia a velocità costante in rettilineo. Piegare in moto da troppo gusto! Amo pensare che la vocazione motociclistica si manifesti solo dopo che si è

assaporato quanto sia bello "pennellare" fluidamente, in armonia con la propria cavalcatura e l'ambiente circostante, una strada di montagna e si abbia avuto modo di percepire quanto sia intima e totale la connessione fra gli organi meccanici della moto e i muscoli del pilota: una sorta di ineffabile simbiosi cibernetica!

#### ***La strada insegna parecchio***

Certo è in pista che si approfondisce la tematica, si impara a viaggiare al limite e si migliorano nettamente le pure qualità di guida, ma la strada insegna tanto altro: sulle prime, quasi tutto. Solo se il ritmo che si acquisisce su strada è effettivamente fluido e disinvolto (e con un ragionevole margine...) si ha modo di gustare appieno ciò che rende le curve così godibili e divertenti. Il fatto che il contesto e le situazioni non siano mai uguali le une alle altre, e soprattutto il dubbio che dietro ogni svolta possa celarsi un imprevisto che va comunque affrontato, consiglia di tenersi sempre in tasca un buon margine di sicurezza, esalta le possibilità di improvvisazione, migliora la prontezza di riflessi e la duttilità mentale, e in buona sostanza la capacità del cervello nel rispondere in maniera adeguata alle più repentine sollecitazioni esterne.

#### ***Mai abbassare la guardia***

Per essere sempre pronti a far fronte alle situazioni impreviste, su strada è fondamentale la corretta valutazione della traiettoria in fase di impostazione: riuscire cioè a stabilire in anticipo la velocità e l'inclinazione con la quale percorrere una data curva.

Quindi, se la svolta o il tornante non sono del tutto visibili, è sempre conveniente cercare di stabilirne l'andamento, oltre che dal raggio di curvatura (che può essere costante, ma che può pure allargare o - peggio - chiudere repentinamente), aiutandosi con gli elementi che fiancheggiano la strada come pali della luce, alberi, case, terrapieni.

Se poi la curva è completamente cieca, cioè gira attorno a una collina senza alcun punto di riferimento, è sempre consigliabile aspettarsi il peggio, magari che chiuda di brutto, che nel mezzo della traiettoria ci sia una bella chiazza d'olio o un mucchietto di letame, o che si incappi in un trattore carico di fieno che arranca a 10-15 km/h nel bel mezzo della carreggiata... Una sana dose di pessimismo nella conduzione su strada non sarà né virile né eroica, ma aiuta parecchio a mantenersi in buona salute...

#### ***Capire e vederci chiaro***

Sulle strade più tortuose, specie quelle che non si sono mai battute (come pure nelle curve che non lasciano intuire nulla del loro sviluppo), paradossalmente è bene ritardare l'inserimento (proprio come si fa in pista...) e rimandare l'impostazione della traiettoria ideale solo dopo averne decifrato il raggio di curvatura. Se si vuole godere a lungo del piacere di andare in moto (nel senso di mantenersi in buona salute...) bisogna acquisire altri elementi, come le condizioni del fondo, la presenza di ostacoli o di altri veicoli: solo dopo averli valutati si può decidere la traiettoria ideale, quanto piegare, dove cominciare ad accelerare in uscita.

Mentre si imposta la curva e c'è una ragionevole visuale, conviene sempre tenere d'occhio l'uscita della curva, coincidente grossomodo col punto in cui il margine esterno e quello interno arrivano a sovrapporsi: se è relativamente vicino significa che il raggio di curvatura è stretto, se invece appare lontano, significa che il raggio è largo e si può spalancare senza remore.

#### ***Per concludere, l'ennesimo suggerimento***

Come affrontare nel migliore dei modi le varie tipologie di curve e relative traiettorie, lo vedremo più avanti. Per ora, concludiamo questo capitolo con un suggerimento importante: a differenza di quanto succede in pista, per la guida su strada è meglio tenere il motore sempre in tiro utilizzando marce opportunamente corte, specie sui percorsi di montagna. Questo non solo per sostenere prontamente la traiettoria nelle curve strette e nei tornanti (dove, per la ridotta velocità, non si può contare sul provvidenziale ausilio del carico centrifugo), ma perché ci si può trarre d'impaccio da svariate situazioni critiche, potendo disporre di maggior prontezza nel modulare la trazione al variare delle condizioni di aderenza del fondo.

## ***IMPOSTAZIONE NELLA GUIDA SPORTIVA***

Fra i quesiti proposti dai piloti alle prime armi, il più ricorrente è quello relativo all'impostazione di guida più redditizia per guidare sportivamente e, in particolare, se sia conveniente quella dei piloti della MotoGP, sbilanciati all'interno della curva, quindi tutti in fuori e "appesi" alla moto: la risposta è affermativa ma solo se il primario obiettivo è quello di ottenere, in pista, il miglior tempo sul giro. Nella maggior parte dei casi, è invece pressoché inutile, a meno che ci si voglia gratificare (o impressionare gli "spettatori") con lo stile alla Haga.

#### ***La guida "appesa" paga?***

Un pilota in gamba sul misto, dove si deve potere contare su una buona aliquota di improvvisazione, andrà sempre più forte stando seduto bene al centro della sella (assecondando al massimo la piega aprendo il ginocchio interno), piuttosto che con stile da MotoGP (dove si spreca più tempo nel concentrarsi ad assumere la posizione plastica "appesa" e a spostarsi da un fianco all'altro della moto che a guidare...)- E inevitabilmente si rallenta. A più di un novizio è capitato - anche se pochi lo ammettono - di percorrere, impegnatissimo sulla propria ipersportiva, un tornante tutto giù dalla moto (concentrato nello strisciare il ginocchio a terra), di essere sfilato all'esterno, magari da un pilota non più giovanissimo, con le gambe ben serrate negli incavi del serbatoio e perfettamente composto, magari in sella a una Moto Guzzi V7 Sport..,

Per trovare una spiegazione all'asserto, fate questa prova: scegliete un percorso misto isolato e affrontatelo ripetutamente adottando entrambi gli stili. Alla fine preferirete quello tradizionale. In pista invece, dove si conoscono bene le condizioni dell'asfalto e come girano le curve, il discorso è completamente diverso.

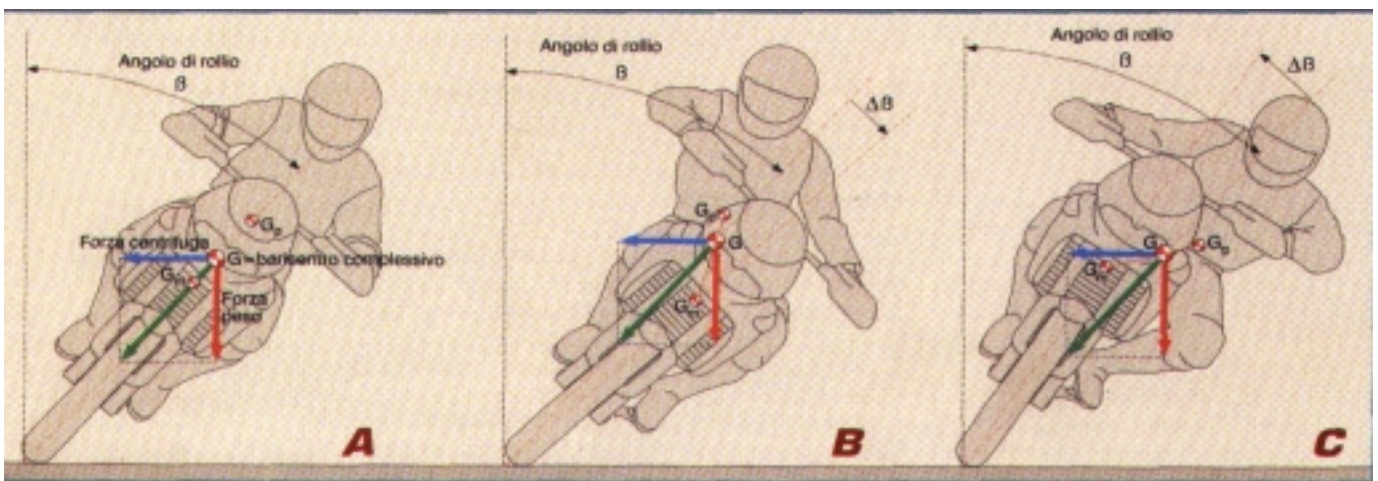
### **Meglio stare composti...**

Da quanto esposto si desume che la posizione più corretta, efficace e redditizia, soprattutto per la guida su strada aperta al traffico (o comunque per imparare più lestamente), che garantisca il miglior controllo della moto in curva, sia indiscutibilmente quella col sedere ben centrato sulla sella (figura A) e con le ginocchia che si aprono eventualmente come flap o bilancieri, alla bisogna.

In questo modo il pilota, essendo direttamente informato senza "intermediari" (mi riferisco al braccio che si origina in conseguenza al decentramento del suo sedere sulla sella) delle condizioni di aderenza del retrotreno, ha modo di attuare con maggior rapidità le correzioni. Solo aumentando il ritmo e la decisione negli inserimenti in curva, si sentirà la necessità di "scendere" maggiormente dalla sella e di spostare anche il resto del corpo, o magari la spalla, all'interno per abbassare il baricentro (figura C) e piegare conseguentemente di meno, a parità di velocità di percorrenza, o se si preferisce, per curvare più veloci a parità di piega.

Volete due esempi da corsa? Pierfrancesco Chili, che fa cose turche nella Superbike con la sua Ducati 998 R, e il mio amico Helmuth Danne, il "Re del Nürburgring", che è giustamente famoso per essere stato in grado di girare in tempi paragonabili a quelli delle più quotate racer, in sella alle BMW bicilindriche boxer, che notoriamente difettano parecchio in fatto di possibilità di piega...

Sul tema dello spostamento del corpo all'interno della svolta, mi sembra il caso di ripetere che l'operazione consente di inclinare meno la moto a parità di velocità di percorrenza, mentre il ginocchio a terra, si può definire come una sorta di sensore esterno del pilota, che valuta l'inclinazione e aiuta, anche psicologicamente, a gestirla



Sopra, i tre stili di guida fondamentali che si possono assumere in sella a una moto, con la stessa velocità di percorrenza netta curva determinano pieghe differenti, ma alla fine portano allo stesso angolo di rollio complessivo (oltre che a uno spostamento del baricentro). Con quella tradizionale perfettamente seduti a centro sella non si devia dall'asse del veicolo (A); con quella "crossistica", si inclina di più la moto e si stressano maggiormente i pneumatici (B); con quella racing, spostando il peso all'interno, si ha il vantaggio di piegare meno la moto (C). [disegni da: "Dinamica e tecnica della motocicletta" - di G. Cocco - Nada Editore]

### **Vietato ispirarsi al cross**

Dalle considerazioni appena espresse, emerge quindi che l'impostazione di guida crossistica, piegandosi cioè la moto sotto il sedere (figura B nella pagina accanto), sia la più sbagliata di tutte su una moto sportiva. Qualcuno, specie gli insicuri o i novizi, la adotta basandosi su una falsa percezione di sicurezza: la piega viene più facile e sembra di guidare con maggior disinvoltura nelle variazioni di inclinazione. Insomma, per il fatto di trovarsi più distanti dall'asfalto, per alcuni, psicologicamente, si origina la sensazione di essere più lontani dal pericolo, ma in realtà succede esattamente il contrario: il fatto di disporre la massa del proprio corpo nella parte sbagliata della moto in piega, cioè spostando nella maniera meno corretta e conveniente il centro di gravità, impone un maggior angolo di piega a parità di velocità di percorrenza, riduce la possibilità di sfruttare conseguentemente la trazione e rende la moto meno stabile. Come se non bastasse si gode di un minor controllo sulla moto in caso di emergenza e la caduta è quasi assicurata.

Per concludere dunque, la posizione ideale, anche se meno "plastica", sembra proprio quella tradizionale, con il busto verticale e il sedere centrato in sella e con le braccia ben distese a impugnare il manubrio, quindi con le migliori possibilità di effettuare correzioni di traiettoria. Con l'impostazione crossistica invece si sta con un braccio disteso e uno flesso, per cui la duttilità di manovra in emergenza viene pesantemente compromessa.



In queste tre serie di foto sono rappresentate la posizione perfettamente in asse per la marcia rettilinea e sul misto (A), quella per le curve con un buon ritmo su strada, con un leggero spostamento e lieve apertura del ginocchio (B), e quella estrema, tutta di fuori, da impiegare in pista (C)