

DUE RUOTE

EditorialeDomus



SOLO
€ 2,00

Prove&anteprime

- **KTM**, gamma cross-enduro 2008
- Italjet **Grifon 650**
- Mono: **Supermotard** a confronto
- Peugeot **Satelis 400 e 500**

Turismo

- Come **spedire** la moto
- Itinerari: **Romania e Salento**

L'inchiesta

- Occhio al cambio **pneumatici!**

All'Aquafan con

BMW HP2 Megamoto



- Cantop Ticino Fr.Sv. 6,00
- Austria € 4,80
- Belgio € 5,00
- Portogallo € 3,60
- Francia € 7,00

COMMUNITY

GUIDA SICURA

Il personaggio
Giorgio Faletti

84

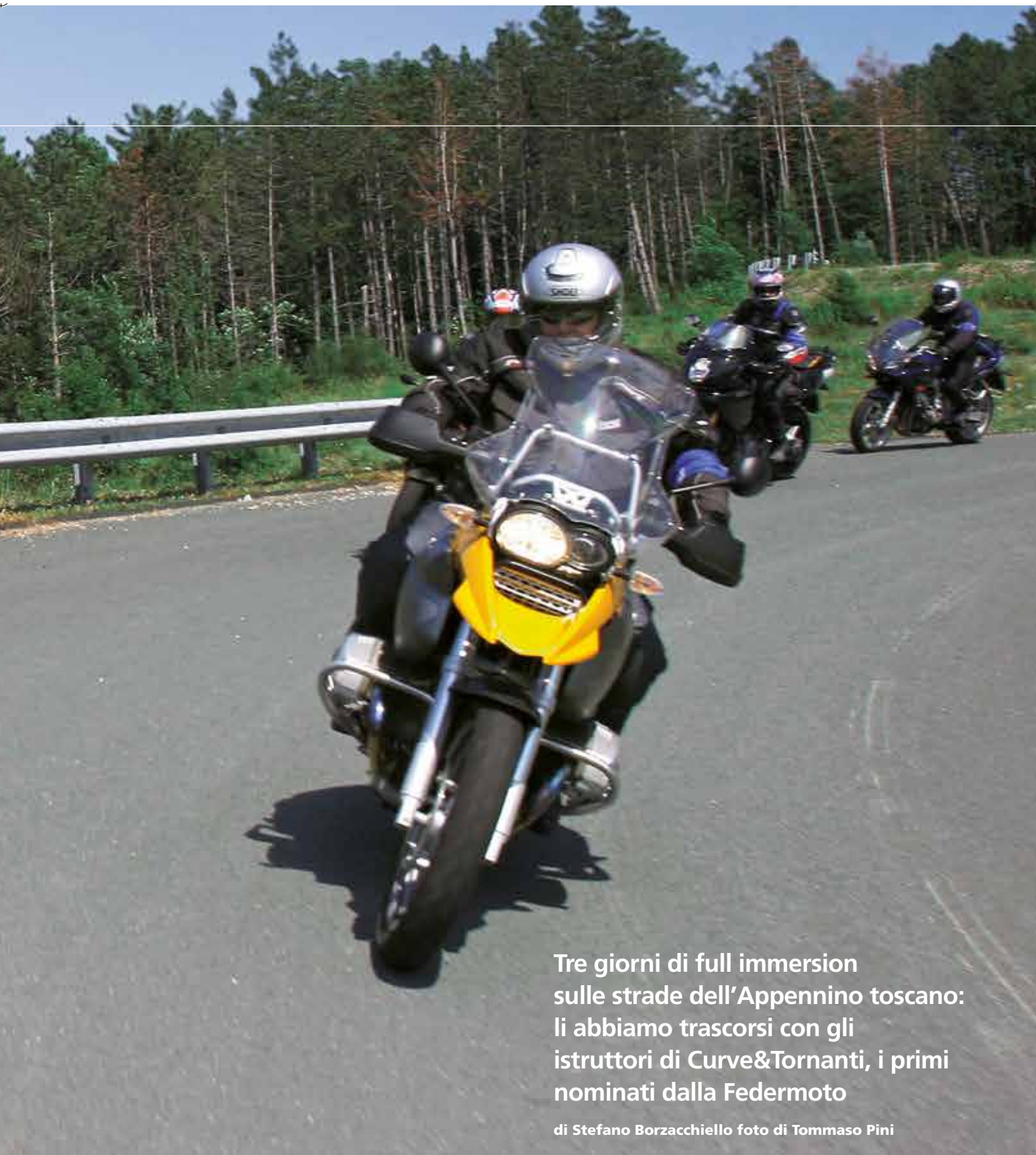
Inchiesta
Tutto sui pneumatici

88



CORSO FMI
A POLCANTO

La scuola



Tre giorni di full immersion
sulle strade dell'Appennino toscano:
li abbiamo trascorsi con gli
istruttori di Curve&Tornanti, i primi
nominati dalla Federmoto

di Stefano Borzacchiello foto di Tommaso Pini

della strada

La scuola
TRE GIORNI
DI PIEGHE



Il GSSS è aperto a tutti i motociclisti in possesso di moto in regola con il Codice della Strada. Ha come base il Centro Tecnico Federale di Polcanto, a una manciata di km da Borgo San Lorenzo nel Mugello. I corsi si svolgono sempre da mercoledì a sabato e ogni appuntamento prevede al massimo 21 partecipanti seguiti da tre istruttori FMI.

Il programma del corso prevede di norma l'arrivo il mercoledì nel tardo pomeriggio per le pratiche burocratiche, poi la cena per conoscere gli istruttori.

Giovedì, venerdì e sabato mattina, ci si alterna tra lezioni di teoria in aula e pratica sulle belle strade dell'Appennino Tosco Romagnolo. Il costo? 395 euro a cui va aggiunta la tessera FMI. I partecipanti godono di copertura assicurativa e hanno diritto al pernottamento e ad un trattamento di pensione completa. Curve&Tornanti organizza anche il GSSS on Tour e corsi di guida fuoristrada. Per informazioni www.curveetornanti.it o centro.tecnico@federmoto.it



Traiettorie rotonde, per guidare

Si va a scuola di tutto, di sci di tennis, di vela, di origami, ma quando si tratta di iniziare a guidare una moto il più delle volte si fa quasi sempre da soli. I motivi sono tanti tra cui l'orgoglio e la supponenza, ma anche una diffusa mancanza della «cultura» della **sicurezza** stradale.

La questione è semplice: una volta conseguita la patente si viene «abbandonati» al proprio destino. Ma quanti, magari anche dopo migliaia di chilometri, si possono ritenere dei motociclisti consapevoli, ovvero in grado di capire le reazioni del pro-

prio mezzo in ogni situazione? Questa **incoscienza**, sommata all'aumento degli utenti della strada, non fa che accrescere le possibilità che si verifichino incidenti.

La situazione è sempre più preoccupante e i dati che abbiamo pubblicato nella nostra recente inchiesta (Dueruote 27) parlano chiaro: non si può andare avanti così, bisogna cambiare e aumentare la **responsabilità** nella guida.

Predicare la sicurezza teoricamente va bene, ma fare qualcosa di concreto è forse l'unica soluzione per ridurre gli incidenti; occorre fornire

gli strumenti necessari per tentare di evitarli.

TUTTI A SCUOLA

Il corso di Guida Sicura Dinamica Su Strada organizzato dalla FMI con la collaborazione dello staff di Curve e Tornanti va in questa direzione: creare dei motociclisti responsabili, con uno stile di guida sicuro e rispettoso del Codice e degli altri utenti.

Un progetto ambizioso nella teoria, ma che funziona anche nella **pratica**, come abbiamo avuto modo di verificare partecipando allo stage presso il Centro Tecnico Fed-



Tra gli strumenti didattici adottati a Polcanto le utili riprese video

in sicurezza

rale di Polcanto, in Toscana.

Organizzare un corso di guida su **strade** aperte al traffico, e non in pista o in un piazzale è una scelta unica nel panorama italiano. E se è vero che non consente di svolgere prove di frenata o manovre di emergenza estreme, permette però ai partecipanti di confrontarsi con situazioni reali che si incontrano tutti i giorni. Con la differenza che durante il corso si è sempre sotto l'occhio vigile di **istruttori** preparati ed esperti.

Il programma è basato su una formula consolidata: alternare la teoria, nel primo

mattino, alla pratica nelle restanti ore della giornata.

In aula gli argomenti che si affrontano servono a inquadrare gli obiettivi del corso: primo tra tutti quello che la moto è un mezzo meccanico, ma richiede una condotta di guida attiva e **dinamica** per esprimere le sue potenzialità.

Questo concetto non è affatto scontato, specie per chi è abituato a una comoda e molto più sicura auto. In moto è vero il contrario, bisogna essere sempre pronti, non semplicemente seduti sulla sella con le gambe appoggiate sulle pedane e le braccia appese



SBAGLIATO



GIUSTO



SBAGLIATO



GIUSTO

In sella **REATTIVITÀ** PRIMA DI TUTTO

Una corretta posizione in sella consente di «sentire» meglio la moto, di essere più reattivi e di affaticarsi meno. Relativamente ai comandi al manubrio è sufficiente tenere solo due dita sia sulla leva della frizione sia su quella del freno. Il freno deve «mordere» dopo pochi mm di corsa evitando che la leva arrivi a sfiorare la manopola del gas nelle frenate più decise. Le braccia e i polsi non devono essere rigidi ma nemmeno passivamente appoggiati al manubrio, specie nell'inserimento in curva dove è necessaria una calibrata pressione. I gomiti devono rimanere larghi e piegati per consentire una migliore mobilità delle braccia. Il busto inoltre deve essere sostenuto dai muscoli addominali e non dalle braccia. I piedi devono poter cambiare con naturalezza la posizione sulle pedane, per caricare e spingere efficacemente sulle stesse. Non devono mai essere semplicemente appoggiati né con le punte rivolte verso l'esterno.

Il principiante VOLEVO UNA SPORTIVA



NOME: Alberto
ETÀ: 25 anni
MOTO: Yamaha YZF-R6
MOTOCICLISTA DA: 1 anno

«Da poco più di un anno sono proprietario di una R6, la mia prima moto, una scelta fatta col cuore più che con la ragione. Un mezzo non proprio adatto ad un principiante come me. Fino ad oggi più che guidare la moto, mi sono fatto trasportare da essa e mi sentivo quasi a disagio. Perciò ho deciso di partecipare ad un corso che mi permettesse di acquisire le tecniche fondamentali della guida su strada. E devo ammettere che ci sono riuscito. Non voglio dire che in tre giorni ho imparato a guidare, ma ho capito quello che nessuno ti insegna mai. Di solito sali in sella e vai, acquisendo postura e abitudini errate. Qui invece gli istruttori indicano passo passo come correggerti e migliorare. Sono molto soddisfatto e mi sento più sicuro nella guida, consapevole degli obiettivi da raggiungere, guidando ed esercitandomi tanto su ciò che gli istruttori hanno cercato di trasmettere. Un'esperienza stupenda, divertente che non esiterò a ripetere non appena possibile. Assolutamente da consigliare».



Obiettivo: **consapevolezza** su strada

che tengono senza convinzione il manubrio. Il proprio fisico deve essere parte integrante del «sistema moto» e solo acquisendo questa **consapevolezza** si riuscirà a guidare un mezzo a due ruote e non a farsi «trasportare» da esso.

Ampio spazio è dedicato ad identificare la corretta posizione in sella e a spiegare come possono influire nella guida anche movimenti apparentemente insignificanti - spesso compiuti senza rendersene conto - come la pressione della braccia sul manubrio o dei piedi sulle pedane.

Si arriva perfino a fare della «filosofia»: in moto si usano tutti i **sensi**, anche quelli che non si hanno. Lo sguardo deve essere sempre proiettato in avanti per registrare lo sviluppo della strada e anticipare even-

tuali pericoli: la moto va in direzione dello sguardo. Attraverso i punti di contatto con essa si riesce poi a percepire come varia il **fondo** stradale e con l'esperienza a valutarne l'aderenza. Rimanendo sempre vigili, inoltre, sarà più facile, specie su una strada di montagna, avvertire il rumore di altri veicoli o registrare le anomalie della propria moto. E poi c'è l'olfatto che può avvertire della presenza di macchie di gasolio, ad esempio, ed evitare spiacevoli scivolate.

LA LEZIONE TRA LE CURVE

Esagerato? Nemmeno troppo visto che tutte queste considerazioni sono emerse durante le lezioni a Polcanto, e che in molti casi fanno già parte del bagaglio culturale di ogni motociclista, magari inconsciamente.

Le strade su cui si svolge il

corso sono una vera e propria «**palestra** naturale» per un motociclista. Presentano curve di tutti i tipi con l'asfalto quasi sempre in buone condizioni; in più il paesaggio circostante ripaga la vista in ogni momento. Inoltre il traffico è pressoché assente nei giorni infrasettimanali del corso.

Le lezioni su strada sono qualcosa di diverso da quello che ci si può aspettare, specie se si ha l'idea - sbagliata - di affrontare un corso di guida veloce. Il GSSS è più simile ad un giro in moto ad **andatura** turistica, con il valore aggiunto di essere guidati da istruttori FMI che conoscono a memoria tutto il percorso e che possono indicare agli allievi le traiettorie più corrette.

Attraverso queste «gite» l'obiettivo è di far passare i

Traiettorie possibili

SU STRADA BISOGNA **SCORRERE**, NON CORRERE

In pista, per essere veloci, si frutta tutto il manto stradale, e a volte anche di più. Su strada, ovviamente, questa condotta di guida non può essere adottata.

È comunque possibile pennellare traiettorie rotonde adottando una guida fluida e godersi la moto in tutta sicurezza, senza fretta e stress.

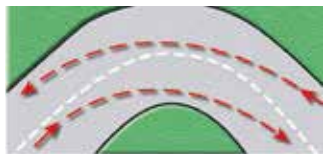
La regola principale è mantenersi sempre lontani dal centro della strada. Pensare alla linea di mezz'ora come ad un muro invisibile può essere d'aiuto. Per impostare bene una curva bisogna ritardare l'inserimento - iniziando la frenata col freno posteriore, agendo solo successivamente su quello anteriore - e sfruttare la propria carreggiata nella parte esterna, rimanendo lontani dalla linea di mezz'ora, questo anche per avere una migliore visibilità.

Quando si decide di inclinare la moto per andare verso il

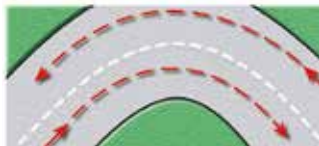
punto di corda, bisogna essere decisi, per poi mantenere un'inclinazione costante che consente di trovarsi al centro della propria corsia nella fase di percorrenza e in quella di accelerazione. Il consiglio è di guardare sempre il punto di uscita, la moto andrà proprio in quella direzione.

Per mantenere la traiettoria impostata può essere utile spostare il busto e la testa (ma non tutto il corpo, come fanno i piloti in pista) verso l'interno ed esercitare una leggera pressione sul manubrio e sulla pedana interni. Adottando questa tecnica, si inclina meno la moto e si evita di far lavorare le gomme al limite estremo della spalla, rischiando possibili perdite di aderenza.

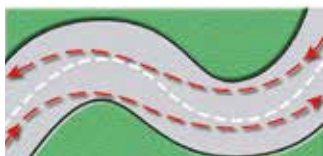
In certi frangenti può dare una maggior sensazione di sicurezza mantenere premuto il freno posteriore con il motore in tiro, specie nelle curve più strette e nei tornanti.



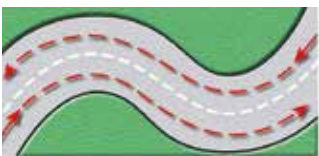
SBAGLIATO



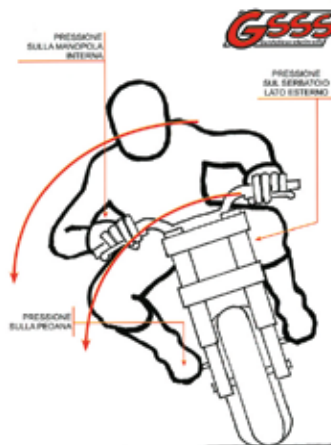
GIUSTO



SBAGLIATO



GIUSTO



L'appassionata HO REALIZZATO UN SOGNO



NOME: Fiorella

ETÀ: 34 anni

MOTO: Suzuki SV 650

MOTOCICLISTA DA: 4 anni

«Desideravo la moto da sempre, e finalmente quattro anni fa l'ho comprata. La uso solo nel tempo libero, proprio perché per me rappresenta uno strumento di relax e di evasione.

Lo scorso anno su consiglio di un amico ero venuta al GSSS ed è stata un'esperienza che mi ha arricchito molto. Tanto che sono tornata per la seconda volta quest'anno perché a mio avviso è la maniera più utile ed efficace di migliorare la guida su strada. Gli istruttori sono dei sofisti delle curve, a qualsiasi velocità infondono stile e sicurezza e in soli tre giorni riescono ad insegnare a disegnare traiettorie pulite e rotonde. Il risultato che si ottiene è una guida pulita, fluida e sinuosa. Più bella da vedere e sicuramente più sicura».



motonline.com

Su motonline.com
il video clip delle
lezioni del GSSS

L'afezionato
SI IMPARA
SEMPRE



NOME: Marco

ETA': 43 anni

MOTO: Yamaha Fazer 600

MOTOCICLISTA DA: 8 anni

«Ho iniziato ad andare in moto a 35 anni. In questi primi anni di motociclista «fal-da-te» ho percorso più di 50.000 chilometri, vivendo molte delle normali esperienze di ogni motard (incidente, scivolate, temporali, ghiaccio sulla strada, ostacoli e automobilisti distratti da evitare) cavandomela sempre senza conseguenze. Molte volte solo per merito della fortuna.

In poche parole sentivo (e sapevo) che in tante circostanze era la moto a portare me. Così nel 2005 ho partecipato al primo corso GSSS. E dopo il primo, in due anni, ne sono seguiti altri cinque: tre a Polcanto, uno «On Tour» sulle Alpi e uno «On-Off». Cosa ho imparato? A condurre la moto, ma in realtà anche molto di più. Al GSSS non insegnano solo le tecniche di guida, ma uno stile di guida basato sulla consapevolezza e sul rispetto. Perché sono tornato più volte?

Dopo il primo, il secondo e il terzo corso mi hanno consentito di verificare i progressi fatti e di migliorare ancora la tecnica e lo stile di guida. Direi quasi che siano stati ancora più utili e importanti del primo».



I partecipanti sono divisi in tre gruppi in base alle capacità di guida e affidati agli istruttori che li «mollano» solo a fine corso

Su strada la corsia è una soltanto

partecipanti da una guida incerta o nervosa ad una fluida che permetta di disegnare **traiettorie** rotonde. E che magari sia anche bella da vedere. Il motto della scuola infatti è proprio «scorrere non, correre».

Per facilitare l'apprendimento i partecipanti (circa una ventina) vengono divisi in tre gruppi in base alle attitudini dimostrate nel primo tratto di strada. In questo modo ogni istruttore può spostarsi col suo gruppetto sul percorso concordato osservando nel dettaglio ogni allievo e suggerendo le **correzioni** ad ogni sosta.

Su alcuni tratti, dove le condizioni di sicurezza sono più elevate, gli allievi possono ripetere il percorso più volte, sotto l'occhio vigile dell'istruttore.

Per tutti coloro che poi desiderano capire come la moto reagisce ad ogni comando, specie in frenata e nell'impostazione delle curve, l'istruttore porta con sé sul sellino posteriore l'allievo. Serve? A detta di tutti i partecipanti moltissimo perché infonde **fiducia** e consapevolezza sulle possibilità della moto, evidenziando i termini, altrimenti indescrivibili, di quanto tengano le gomme nelle manovre normali.

In soli tre giorni anche i motociclisti più «legnosi» acquisiscono scioltezza nei movimenti e iniziano a guidare la moto con più gusto e sicurezza.

LA PROVA VIDEO

Nella seconda giornata non si scappa, un istruttore riprende con una videocamera il

passaggio di tutti gli allievi su una curva poi il **filmato** viene commentato in aula facendo notare gli errori nell'impostazione della traiettoria o della posizione in sella. Osservandosi è semplice capire come si sta sulla moto e cercare di cambiare.

Il corso non termina con la consegna del diploma; inizia proprio quando il GSSS finisce e ognuno potrà impegnarsi per migliorare il proprio modo di essere motociclista.

Senza contare il ricordo dell'esperienza. Nei tre giorni si crea una bella **atmosfera** tra i partecipanti, tutto è reso vivace dal clima di collaborazione e dalla bellezza dei posti.

Merito anche degli istruttori che sono in grado di far «gruppo», un di più non previsto dal programma. **