

ITALIAN
MAGAZINE

Riders

velocità stile passioni

LUCIO CECCHINELLO

Da Stoner a Crutchlow
vi racconto la mia MotoGP

FLAT TRACK STARS

Bayliss, DesmoDovi & Co.
tutti matti per il traverso

BONNEVILLE

➤ **CON UNA MOTO FUORISERIE
PER AGGUANTARE IL RECORD
E SFIORARE LA FELICITÀ**



9 771972 413006



LA STRADA NON MENTE

📍 Nicolò Marangoni 🏠 Gianluca Panella

Piccoli gruppi, istruttori esperti, riprese video individuali e tanta pratica: è la formula vincente dei corsi GSSS presso il centro federale FMI di Polcanto, in Toscana. Siamo andati a provare di persona in sella a una Triumph Street Twin

Guardo lontano, alla prossima curva. Le mani stringono appena il manubrio della mia Triumph Street Twin, lasciata libera come un cavallo a briglie sciolte. Con un movimento fluido e preciso sposto il corpo all'interno della curva, i gomiti larghi, per assorbire eventuali buche, o movimenti improvvisi della moto. Non c'è più peso, solo un gioco di forze contrapposte, che diventa precisione, bellezza.

Non sono ammesse pause tra una piega e l'altra sul passo della Colla. Sono in coda a un gruppo di 5 allievi; seguiamo il nostro istruttore distanti cinque, sei metri uno dall'altro. Danziamo tra le curve toscane perfettamente sincronizzati: ognuno ripete i movimenti di chi lo precede, con un ritardo di qualche decimo di secondo. Come un pennello su un foglio di carta, disegniamo traiettorie perfette sull'asfalto, senza mai oltrepassare la linea di mezz'ora. Non si corre come in pista, ma la velocità c'è, la senti, ci giochi, la gestisci, sempre, però, in piena sicurezza. Sorrido sotto il casco mentre continuo a guardare lontano, alla prossima curva. Non è facile trovare il centro federale di Polcanto, in provincia di Firenze,

STREGATI DALLE CURVE

Sul Passo dell'Appennino
tesco-romagnolo si
trovano molte tipologie di
curve: tornantino stretto,
curvone veloce,
e le esse in successione,
insieme ai tratti in salita e
in discesa, ideali per un
corso di guida su strada.





passi dalle curve del Mugello. Mi fermo sotto un cartello che indica "autodromo". La tentazione è quella di seguirlo... Proseguo invece nella direzione che mi porta verso un piccolo paese. Prima di una curva a destra, scorgo un segnale nascosto tra i rovi, rallento per poterlo leggere meglio. Intravedo solo la parola "Centro" e intuisco che ci sono. Una stretta strada bianca si inerpica in mezzo al nulla. Dopo un'ultima ripida salita sterzata, ecco un campo da cross, incastrato tra i boschi, e due costruzioni gialle che fungono da dormitorio, mensa e uffici.

È il centro tecnico della Federazione Motociclistica Italiana, dove si formano tecnici e istruttori, ma anche dove ogni anno allievi provenienti da ogni parte d'Italia convergono per seguire i corsi GSSS: tre giorni di lezioni teoriche e tanti chilometri sui passi che hanno reso famose queste zone: Futa, Colla, Muraglione, Faggiola, Eremo, e la panoramica del Monte Morello, dalla cui sommità si può ammirare Firenze.

Giunti all'undicesimo anno di attività, i corsi di guida sicura dinamica su strada hanno già formato oltre 3000 allievi. Sicurezza, conoscenza del codice e, soprattutto, rispetto nei confronti degli altri centauri sono gli obiettivi. La prime parole che sento da uno degli istruttori mi colpiscono: «Ricordatevi che il primo pericolo su strada sono gli altri motociclisti».

Dietro la sigla GSSS ci sono storie e volti che raccontano quello che di più autentico il motociclismo ha da offrire: condivisione, passione, umiltà e una tecnica di guida volta a massimizzare il piacere di andare in moto in piena sicurezza. Nasce tutto nel 2000 con un libretto intitolato *Curve&Tornanti*, nel quale Carlo Cianferoni e Gianni Giorgi suggeriscono i percorsi più belli dell'Appennino Tosco-Romagnolo. I due, art director il primo, reporter il secondo, sono motociclisti di lungo corso, che vengono da realtà professionali diverse, ma che spesso si trovano a dialogare. La pubblicazione, nata quasi per gioco, ha un successo inaspettato. I due amici non si fermano, pubblicano altri itinerari e sono ingaggiati dalla case motociclistiche per far da guida durante le presentazioni stampa dei nuovi modelli. Carlo e Gianni si trovano a gestire gruppi di motociclisti eterogenei, e toccano con mano quanto, spesso, la ricerca esasperata della prestazione prevalga sul piacere di guida.

«Accompagnavamo sulle strade gruppi di 50-70 motociclisti, molti dei quali guidavano, diciamo, in modo approssimativo. Non erano in grado di apprezzare le doti delle moto e tantomeno di gustarsi una strada di montagna» afferma Carlo.

Il numero di motociclisti che chiedono consigli aumenta via

TUTTO INCLUSO

Il corso GSSS Classic alterna lezioni teoriche e pratiche su strada. Le quote di iscrizione (590 euro per la bassa stagione, 625 per l'alta) comprendono anche la pensione completa per 3 notti in camere doppie. Per partecipare ai corsi bisogna avere la patente di guida (cat. A) e una moto propria, ed è obbligatoria la tessera FMI 2016.



via, così Gianni e Carlo sono elevati, per acclamazione, al rango di istruttori. Il progetto *Curve&Tornanti*, nato come semplice guida, si trasforma nel 2005, quando il marchio GSSS, Guida Dinamica Sicura su Strada, viene registrato dalla FMI, e il centro tecnico di Polcanto diventa la sede ideale per questa nuova realtà. L'offerta comprende diverse tipologie di corsi, on e off-road, che tengono conto del livello di guida dell'allievo. C'è anche la possibilità di seguire un preciso iter, dalle nozioni di base al diploma di istruttore. Attualmente il progetto GSSS conta 21 istruttori federali, e più di 13 corsi, distribuiti lungo tutto l'arco dell'anno.

Durante i tre giorni a Polcanto respiro un'aria pulita. Certo, grazie alla natura pressoché incontaminata che mi circonda, ma anche per via della genuinità degli allievi, che diventano presto amici, e della preparazione degli istruttori. In fondo, come ha tenuto a sottolineare Giorgi: «La moto è un mezzo, non un fine». Durante le lezioni, i pranzi, e le centinaia di chilometri percorsi su e giù per i passi toscani, la moto si è dimostrata il mezzo ideale per mescolare esperienze ed emozioni, per capire dove si sbaglia e dove è possibile migliorare.

Il gruppo di allievi è eterogeneo, con moto di ogni tipologia, naked, maxi enduro, sport tourer. Ragazzi e ragazze

provenienti da tutta Italia che hanno percorso centinaia di chilometri per arrivare in questa isola verde che è Polcanto: l'esperienza che questo corso offre, comincia nell'esatto momento in cui mettiamo le ruote fuori dai nostri garage. Massimo è partito dalla Sardegna con la sua Multistrada, si è imbarcato su un traghetti sbarcando a Civitavecchia ed è arrivato fin qui.

«Ero nei pressi di Roma e all'improvviso la moto sale di giri. Non capisco bene cosa è successo. Mi giro e vedo che ho perso qualcosa per strada. Ho visto la corona e il coprimozzo della mia Multi rotolare sull'asfalto. Ho dovuto chiamare un meccanico, farmi riparare la moto e poi ripartire verso Firenze» racconta Massimo. Stento a crederci ma lui mi fa vedere una foto sul suo cellulare. Tutto vero. Sorrido: anche questo fa parte del motociclismo.

Macino strada dietro gli istruttori e capisco che la forza del metodo GSSS è racchiusa in questi luoghi e nel connubio tra la strada e la moto. Entrambe non ti danno la possibilità di mentire, ti sbattono in faccia i tuoi limiti. A differenza della pista, l'errore causato dalla voglia di mettersi in mostra non è contemplato. Sia chiaro, non dovrebbe essere normale nemmeno in pista lo strafare, ma un errore in un circuito è meno



IL CONSIGLIO

SU STRADA È BUONA NORMA ABITUARSI A USARE IL FRENO POSTERIORE, IN CURVA, NEI TORNANTINI STRETTI, PER LO PIÙ. DOSANDO IN MODO ADEGUATO IL PIEDE SUL FRENO, SI PUÒ FAR GIRARE AGILMENTE LA MOTO.



SE IL MONDO FOSSE COMPOSTO SOLAMENTE DA MOTOCICLISTI, SAREBBE SICURAMENTE UN MONDO MIGLIORE

pericoloso di un errore su una strada aperta al traffico. Umiltà è la parola d'ordine che gli istruttori ci ripetono a ogni sosta.

Dopo 18 anni che vado in moto mi ritrovo a dover resettare il cervello, a bloccare automatismi che non si sposano con una guida pulita su strada. Gli istruttori ci seguono chilometro dopo chilometro, aggiustando le nostre posizioni di guida, mostrandoci quanto il peso del nostro corpo sia fondamentale, o ancora spiegandoci l'utilità del freno posteriore per far girare la moto in un tornante stretto. Ci accompagnano su strade che hanno fatto la storia delle gare in salita di un tempo, e ci fanno riscoprire il piacere di un guida fluida, pulita, che non oltrepassa mai quel limite dettato dal buon senso.

Durante le lezioni in aula, la fisica della moto è associata alla bellezza dei movimenti, la sicurezza al principio stesso di essere veri motociclisti, consapevoli e rispettosi. A Polcanto si insegna una cultura motociclistica troppo spesso dimenticata. Umiltà e autenticità prendono il sopravvento su assolutismi e chiacchiere da bar.

«Se il mondo fosse composto solamente da motociclisti

(che hanno partecipato a un corso GSSS, aggiungo io), sarebbe sicuramente un mondo migliore», sentenza Paolo, uno degli istruttori, durante la consegna finale degli attestati.

Dopo tre giorni di corso porto con me due parole: "bellezza" e "qualità". Le ha citate più volte Carlo: «Credo che la bellezza non possa mai esistere senza la qualità, in un gesto, in un oggetto, in una persona. La bellezza dobbiamo assolutamente difenderla con tutte le nostre forze, la bellezza che abbiamo il dovere civile e morale di contrapporre alla bruttezza, purtroppo dilagante nella nostra società».

Risalgo in sella alla Triumph, stanco ma consapevole di essere cresciuto ancora un po' come motociclista. Percorro il passo della Futa per poi proseguire verso Bologna. Un centauro mi sorpassa all'esterno in una curva a destra, invadendo la carreggiata opposta. Rimango sulla mia traiettoria, pulita. Sfrutto tutta la corsia. La strada gira decisa a sinistra. L'altro motociclista arriva lungo ed è costretto a frenare così forte da bloccarsi a centro curva. Lo sorpasso in tutta sicurezza, sorrido dentro il casco. L'aria di Polcanto ha fatto effetto. ☘

PERSONAL TRAINER

Il fatto di poter contare su un istruttore ogni, massimo, sette partecipanti fa la differenza: si impara per davvero.

Sopra: **Un gruppo di allievi con Jordy Manzoni, uno degli istruttori del GSSS, ex pilota di motocross, oggi commentatore mediaset del Mondiale Motocross.**

Nella pagina accanto: **La Triumph Street Twin al corso GSSS Classic.**



ALLA FRUSTA TRIUMPH STREET TWIN

Modern-Classic: due parole, un concetto, che descrivono al meglio la Street Twin, la piccola Bonneville di casa Triumph. La ciclistica, semplice ed efficace, permette subito molta confidenza. La sella bassa è ideale per le donne, ma se superate il metro e ottanta vi troverete un po' sacrificati.

Alla posizione di guida classica si associano dotazioni elettroniche moderne, quali ride-by-wire, traction control disinseribile e ABS. Quest'ultimo non è mai troppo invasivo, nemmeno quando si spinge la ciclistica della moto vicino al suo limite. Il punto forte di questa piccola Bon-

neville è certamente il propulsore, un bicilindrico 8 valvole da 865 cc. La potenza non è esagerata, 55 cavalli, ma la coppia di 80 Nm, già ai 3200 giri, riesce a spararti fuori dalla curva senza problemi.

Se lo si fa "frullare", sfruttando al massimo la gran coppia che offre, questo bicilindrico permette di togliersi delle belle soddisfazioni anche sui passi di montagna. Sulle curve del Muraglione e della Futa, la ciclistica non è quasi mai andata in crisi; solo spingendo tanto sulle pedane ha cominciato a soffrire. Il cambio risulta molto fluido negli innesti, tranne quando si guida la moto con

un manico più sportivo. L'impianto frenante è abbastanza ben calibrato per le prestazioni della moto, anche se si sente la mancanza di una risposta più pronta, soprattutto all'anteriore. L'estetica della Street Twin è decisamente ispirata ai canoni classici di Triumph: basta osservarla per capire immediatamente che questa moto è una vera Bonneville.

Il propulsore, che pur essendo raffreddato a liquido, riprende le forme di un tradizionale motore raffreddato ad aria, ha un sound che vi farà stampare un sorriso sotto il casco. Il mood modern-classic non viene mai tradito. A conti fatti, la

Street Twin è il mix perfetto per un uso quotidiano della moto: un motore vivace, la posizione in sella comoda e una ciclistica che non mette mai in difficoltà, nemmeno chi è alle prime armi. E poi si può contare sul plus di una gamma di 150 accessori dedicati per la personalizzazione. Mica male.

Motore bicilindrico parallelo, 8 valvole Cilindrata 865 cc **Potenza** 55 cavalli a 5.900 giri **Coppia** 80 Nm a 3200 giri **Ruote** 18" ant 17" post **Altezza** sella 750 mm **Peso** a secco 198 kg **Prezzo** 8.700 euro