

# “IO FACCIO COSÌ”

**Off-road... *La strada che non c'è.***

**Leggi qui è importante, prima di tutto il resto.**

- Rispetta la natura.
- Non uscire dai sentieri.
- Non violare il codice stradale e forestale (divieti, ecc).
- Rispetta gli altri “utenti della natura” (ciclisti, pedoni, cavalli, animali)
- Non andare per campi coltivati.
- Non spaventare gli animali (piuttosto fermati)
- Non metterti in pericolo. Sii prudente.
- Viaggia sempre almeno in coppia (due moto – **assolutamente no due in moto**).
- Lascia detto dove vai (indicativamente la zona)



**così non si deve fare!**

## **Premessa**

# **Sole, primavera, bel tempo.**

Molto spesso alcuni amici mi dicono: andiamo a fare il fuoristrada, andiamo per campi e boschi, andiamo sul greto del fiume. Abbiamo i mezzi, belli e potenti, utilizziamoli.

Quanti "andiamo", ma servono davvero tutti?

Solitamente l'argomento viene dopo un bel giro stradale e durante la pausa pranzo si parla della potenzialità della moto mista, strada/sterrato, da utilizzare anche per la seconda parte, l'off-road ovvero il fuoristrada. Ho pensato così di mettere su carta ciò che di solito si parla.

Prendo spunto e copio anche, da una scrittura fatta da Giuseppe Boitano nel 2003, non lo conosco, ma mi è piaciuto molto come scrive, soprattutto per la grande quantità di consigli per i neofiti dell'off-road. Lo ringrazio da qui, purtroppo non ho alcun riferimento per contattarlo.

Ne ricopio alcune sue parti e ne aggiungo altre, qualche cosa delle mie esperienze. Cambia la località, ma la terra resta la stessa e la voglia di andare in moto pure.

Il fuoristrada è un miscuglio incredibile di diverse situazioni. Laddove, per un tipo di moto può essere particolarmente divertente, per un'altra può essere una catastrofe. Cambia il terreno e la situazione s'inverte.

La mia semplice esperienza è frutto di un divertimento senza farmi male, tante belle paure sicuramente, ma nessun intervento d'officina e carrozzeria, purtroppo nessun deserto alle spalle.

Può esser utile a chi si vuole cimentare per le prime volte fuori dell'asfalto con moto oltre i 200 kg., senza dover gareggiare, animato solo dalla passione di un contatto diretto con la natura e tornare a casa sano.

Tutto il testo andrà letto con un abbondante "secondo me" tenendo conto del tipo di moto che si ha e dell'esperienza individuale.

### **La moto Honda Africa Twin**

Io ho usato e utilizzo l'Honda Africa Twin XRV 650 RD03 del 89.

Vecchiotta certo, ma merita una particolare menzione è una moto eccezionale.

E'una maxi enduro di vecchia generazione, un solo freno disco anteriore (già la A.T. 750 ne ha due). Alimentazione a carburatori, una ciclistica eccezionale, ne sono innamorato. Potenza quanto basta a toglierti dai guai, bilanciata e ubbidiente ai comandi.

Le analogie con altri modelli ci sono, ma in particolare con bicilindrici. Le cilindrata maggiori influiscono in maniera efficace solo sulla manetta e sulla frenata.

## **Le altre moto**

La marca non influisce su ciò che scrivo, bisogna usare il buon senso. Faccio un esempio: non tutte le Bmw possono fare off-road, anche se sono state costruite come presunte tali, la serie GS qualcosa può fare, ma se cade poi si passa dal meccanico ..., e vai! con i potenti (anche troppo) KTM.

Per le Honda, ok per il Transalp, ma non pensate di fare qualche cosa con il Varadero, dopo l'Africa Twin non ne hanno più fatte. Non farò un elenco di marche o specifiche tecniche per ogni modello, scrivo solo ciò che ho visto di persona con questi tipi di moto.

Ok. Se sei arrivato fino qui, vuol dire che ti interessa e possiamo partire insieme.



## Regola n° 1 - Come ti vesti?



Non uscire in fuori strada, senza essere protetto.

- Casco (buono, possibilmente da enduro per la leggerezza e la visibilità), evita l'integrale da strada: non si vede niente.
- Occhiali di protezione o visiera.
- Pettorina e protezioni consigliate. Per un semplice off-road le giacche/giubbotto da strada hanno già delle protezioni di plastica all'interno delle maniche e sulle spalle.
- Stivali piccoli o grandi e guanti sempre indossati. Le mani sono il primo approccio con il terreno in caso di caduta e sbuciarle fa tanto male.

Non andare mai in maglietta e scarpe da tennis e pensare: tanto a me non succede niente. (Lo abbiamo fatto tutti, ma il principio conta molto)

## Regola n° 2 - Prepariamo la moto

Per prima cosa togliamo il superfluo: le valigie laterali e bauletto. In caso di caduta si rompono. Servono per altri usi, inoltre sono fatte apposta per rompersi nel caso d'incidente o urti accidentali contro ostacoli. Il bauletto in caso di caduta, può rivelarsi un'arma micidiale per le gambe.

Gommini delle pedane, togliamoli se ci sono, avere grip e sensibilità è fondamentale. I gommini bagnati sono scivolosi e quindi pericolosi.

Per chi ha il manubrio regolabile, deve essere regolato a metà tra il tutto alto e il tutto giù. Le leve devono essere leggermente inclinate in basso per permettere la guida in piedi.

Gomme. Possibilmente monteremo delle tassellate. Eviteremo di usare le miste stradali, quando servono per mordere il terreno, non sono più tanto, adatte. La pressione consigliata per l'uso normale 1,6 anteriore – 1,7 posteriore.

Sospensioni. La moto sarà sicuramente con assetto stradale. Non va bene per il fuoristrada.

Il terreno generalmente è duro, la regola sostiene che più è duro, più devono essere molle le sospensioni e viceversa.

*idraulico a metà .*

Per chi ha l'ABS, disattivarlo sempre, in fuoristrada. Le nostre dita saranno l'ABS.

### **Siamo pronti. Bene ora possiamo partire.**

Propongo un viaggio virtuale, dove guideremo insieme su vari terreni. **E' un viaggio di fantasia**, ricordandomi di percorsi già fatti. Vedremo le varie situazioni un po' alla volta e magari rendere la lettura un po' più piacevole e non solo tecnica, e qualche foto per visualizzare .

Siamo saliti in moto dopo aver compiuto tutte le operazioni preliminari. Parlerò come stare sulla mia moto, ma spiegherò in termini generici anche per altri tipi di moto. Per coloro che non hanno mai usato la gabbia, le protezioni e stivaloni, si troveranno inizialmente a disagio o impacciati, questione di poco tempo e si abitueranno subito. Faccio la prima parte di trasferimento su asfalto, gas leggero. Non mi dimentico che ho sgonfiato le gomme e che la moto è meno stabile su strada asfaltata. Ora imbocchiamo uno sterrato pianeggiante, con qualche buca, ma con poche curve e



senza pendenze.

Vi ho visto! State fermi con l'acceleratore. Nessuno deve arrivare primo. Questo, invece è quello che succede di solito, con conseguenze spesso nefaste.

Andiamo piano. Siamo in terza. Poco gas. Siamo ancora seduti e sentiamo l'anteriore che scarta di qua e di là. E' normale. Teniamo il gas costante e guidiamo leggeri. Senza dare accelerate o frenate brusche. Lasciamo che la moto marci dritta per la sua strada.

Il nostro sguardo sarà sempre rivolto lontano.

Quando viaggiamo in fuoristrada non possiamo permetterci sorprese. Dobbiamo sapere prima cosa sta per succedere. Si chiama "leggere il terreno", ed è quello che fa la differenza tra un buon pilota e un cacciavite.

Non ci sono ostacoli ed è venuto il momento di prendere confidenza con la giusta posizione. Quella in piedi.

Però non vogliamo commettere sciocchezze, così scendiamo una marcia e ci mettiamo tranquilli in seconda.

Tranquilli e consapevoli che se "tiri" la seconda, arrivi ad una velocità pericolosa.

Ora ci mettiamo in piedi. Il peso non sarà sugli avambracci, come viene naturale, ma sulle gambe.

Le gambe saranno i nostri ammortizzatori. Per questo è importante che siano leggermente flesse, pronte ad assorbire eventuali buche.

I polsi non devono essere rigidi, ma presteremo attenzione a non lasciarli troppo piegati, non avremo controllo e rischieremo di farci male. Devono insomma restare paralleli il più possibile con l'avambraccio ma morbidi (non flaccidi).

La schiena sarà un po' piegata in avanti, pronta ad assorbire eventuali colpi e il sedere sarà un pochino indietro.

Tutto il peso del corpo grava sulle gambe. Su tutte e due in ugual modo.

I piedi appoggiano in punta, quando dovremo frenare sposteremo leggermente in avanti il piede destro. Per cambiare idem con il sinistro. In generale però staremo con i piedi che appoggiano sulle pedane con le punte.

Bene. Tutto va per il meglio, continuiamo a guardare avanti e non ci sono ostacoli, così decidiamo di cambiare un po' l'andatura e di rimetterci in terza.

La frizione la comandiamo con due dita e teniamo stretta la manopola (ma non siamo rigidi), nello stesso modo, terremo due dita (sempre ) sul freno anteriore.

Ogni movimento sulla moto dovrà essere fluido, mai frettoloso ma deciso.

Insomma in moto non si dorme, ma i comandi (tutti) non vanno strapazzati.

Se acceleriamo bruscamente, la ruota perderà aderenza e rischieremo la caduta, se freniamo troppo forte, rischiamo il bloccaggio e di finire a terra. Ecco perché le azioni in fuoristrada devono forzatamente essere dolci (non lente, dolci) e coordinate.

## **Iniziamo a prendere confidenza con i freni.**

Non a caso uso il plurale. Per ciò che faremo noi, i freni vanno usati in azione combinata entrambi.

Tenendo conto che sarà il freno anteriore a dare forza decelerante e quello posteriore ad aiutarci negli inserimenti in curva e a mantenere direzionalità.

Sul dritto freniamo con entrambi (70% anteriore e 30% posteriore; fatta 100 la nostra forza frenante.)

In curva non freneremo e se dovessimo farlo, la forza frenante andrà ripartita 30% anteriore e 70% posteriore.

Facciamo qualche breve frenata per sentire l'effetto che fa.

Un ipotetico campo di frumento appena trebbiato, il terreno è libero da ostacoli.

Se sul dritto acceleri troppo, poi frenando ti accorgi che con un doppio disco anteriore, ti si blocca subito la ruota anteriore. Senti che il peso della moto si scarica sulla gomma, l'ammortizzatore è a fondo corsa e l'equilibrio va a farsi friggere, probabile caduta.

Proviamo con una velocità ridotta, tutto funziona come deve.

Siamo morbidi e non strappiamo con la moto, quando diamo nuovamente gas.

Se la velocità scenderà troppo le due dita sulla frizione, ci serviranno ad evitare il blocco della trasmissione secondaria o il cardano per le BMW, e al limite "pelando" un poco la leva a riprendere velocità.

Non abbiamo mai smesso di guardare dove mettiamo le ruote. Ma soprattutto non abbiamo mai



smesso di guardare lontano.

## **Regola n° 3 – La moto va dove noi stiamo guardando! e non il panorama**

Ricordiamocelo sempre. Proseguiamo per la nostra stradina. Se vediamo un sasso e continuiamo a fissarlo, 9 su 10 lo becchiamo in pieno; ecco perché l'ostacolo va visto fin che è lontano, poi si sceglie la traiettoria da tenere e si guarda quella, non l'ostacolo. Sempre che non si voglia salirci sopra, ma non è il caso nostro, per il momento.

Le corsie fatte dai trattori sono spesso insidiose, specie se ricoperte d'erba. Si trasformano in binari dove la ruota anteriore non riesce ad uscirne, talvolta con conseguente caduta.

### **Buca.**

Questa SI che c'è sempre!

Accidenti, vediamo a 30 metri una buca più profonda delle solite pozzanghere. E' asciutta. Non c'è fango, il fondo è ben visibile. Se non fosse così ci penseremmo due volte prima di affrontarla, potrebbe nascondere un sasso o una spaccatura nel terreno lasciata da un trattore.

Questo ci porta a buttare sul tavolo la regola d'oro n. 4: dove non vedo, non metto le ruote. Mai. Ricordiamocelo, è importante.

Ricordiamocelo, è importante, ma torniamo alla nostra buca.

Intanto che parliamo, la nostra buca si avvicina. Allora chiudiamo un filo di gas, ma teniamo la trazione, entriamo nella buca ammortizzandola con le gambe e usciamo con un po' di gas. Non l'abbiamo sentita.

## **Regola n° 4 – Dove non vedo, non metto le ruote.**

Gli ostacoli (brevi o lunghi che siano) vanno affrontati essendone già fuori. Che cosa vuol dire? Semplicemente che ogni singolo ostacolo, (ne faremo di ben più difficili) deve essere visto come un mini-viaggio. Partenza, transito e arrivo. Spesso la velocità di entrata, di percorrenza e di uscita (e le posizioni in sella) sono molto diverse. Ma noi, dobbiamo avere già la sequenza delle operazioni che andremo a fare ben impressa nella mente. Prima di affrontare l'ostacolo stesso.

Vedremo nella sezione salti, che può aiutare anche nell'affrontare delle buche.

### **Curva.**

Anche di queste ce ne sono

Più viaggiamo e più ci sentiamo sicuri, però si avvicina una curva a 90°. La vediamo. Facciamo "ballare l'occhio" e vediamo che la strada prosegue proprio a 90° sulla nostra sinistra. Sarebbe più



facile se davanti a noi ci fosse qualcuno. Ci terremo a distanza di sicurezza ( che in fuoristrada è doppia o tripla rispetto alla strada), così da non mangiare la polvere e vedere la strada, ma permettendoci di “leggere la sua polvere”. E’ di grande aiuto, per capire che “giri fa” una strada, seguire con lo sguardo anche la polvere delle moto davanti. Ma sempre con riserva e il solito “secondo me”.

Se vanno nel fosso, cercheremo di non seguirle.

Abbiamo tutto il tempo. Non siamo così folli da andare più veloce di quanto vediamo. Bene, mancano 100 metri, possiamo iniziare le manovre.

La curva si affronta con la giusta velocità di entrata. Non importa quanto sia lunga o dove ci porta.

A noi interessa per prima cosa non andare lunghi e non dover fare manovre di emergenza quando ci siamo in mezzo. Rallentiamo, mettiamo la seconda e ci sediamo.

Non daremo retta a chi dirà che le curve si fanno stando in piedi. (almeno per ora, poi vedremo come fare). Il novellino o il neofita deve prima “capire” e poi fare ciò che vuole.

Siamo seduti e già in seconda, il nostro peso che prima era tutto sulle gambe, distribuito equamente, ed il nostro sedere un po’ indietro ora si appoggiano alla sella. Ma non siamo sacchi di patate. Le gambe restano sempre pronte. Il busto in avanti e carichiamo gli avambracci. Non troppo, dobbiamo rimanere elastici. La gamba sinistra si stacca dalla pedana ed il piede va a cercare il fulcro della curva, senza toccare il terreno. Occhio a non prendere sassi sul tallone del piede sospeso, fa male. Incliniamo appena la moto. Il busto rimane perpendicolare al terreno. Il peso è tutto sulla pedana esterna alla curva.

Passato il punto di corda, raddrizziamo e diamo gas (con dolcezza) per allineare la moto. Forse il posteriore deraperà un pochino, ma non ci spaventiamo, il piede è ancora pronto a dare la “zampata” per ridarci l’equilibrio. Siamo quasi dritti. Riportiamo il piede sulla pedana e diamo ancora gas. Fatta. Possiamo rialzarci sulle pedane.

Cosa è successo?

Abbiamo trasferito il peso del nostro corpo sulla pedana esterna alla curva, abbiamo abbassato il baricentro, abbiamo caricato un po’ l’anteriore (il busto è andato in avanti) ed abbiamo permesso alla moto di curvare, mantenendosi schiacciata a terra.

Strano? Sì, lo è

Bene. **Stiamo guardando lontano.**

Ci accorgiamo che la nostra stradina sale. Inizia a 10° circa di pendenza, ma tira sempre di più fino ai 40°.

Il terreno è buono. Abbiamo aderenza. Se fosse solo per il primo pezzo, non ci preoccuperemmo, ma 40° iniziano ad essere “da attenzione”.

Ci prepariamo, vediamo che la salita è piuttosto lunga, ma non ci preoccupiamo, abbiamo coppia da vendere, con i nostri bicilindrici. Decidiamo di affrontarla in prima (o in seconda) gas a metà, in

piedi sulle pedane ma con il busto in avanti. Le gambe sempre flesse ed elastiche. Le dita sulle leve. Abbiamo “più gas” ora di, quando saremo in alto.

Lo doseremo a dovere per arrivare in cima con poco acceleratore. Quanto basta.

Perché?

Perché non vediamo cosa c'è dopo e vogliamo evitare di fare un salto pericoloso.



## **Regola n° 5 – Se non vedo, non credo.**

Un po' Auricchio come regola, ma efficace... naaaaaa. Palle, anche se l'abbiamo fatta 100 volte. Non c'interessa.

Noi andiamo solo dove vediamo e se ci viene voglia di prenderla a manetta per fare il salto. Beh, ce la facciamo passare.

Oppure, uno dei due aspetta su, controlla che non arrivi nessuno, che la strada sia libera e allora ne parliamo (per i neofiti, aspettate prima di fare rischi inutili, la moto ammaccata è sempre triste.) Non fidatevi ciecamente del vostro compagno, il giudizio è sempre molto soggettivo ed è frutto d'esperienza o d'incoscienza.

Dicevamo: gas piuttosto aperto, il peso è tutto sulle pedane e spingiamo sui piedi per caricare il posteriore. Il busto invece è in avanti. Non vogliamo metterci una moto per cappello. Le braccia sono flesse, pronte, morbide. Attutiscono i colpi.

Ci accorgiamo di una roccia in mezzo alla strada, come facciamo a schivarla?

Come quando abbiamo fatto la curva, **ma tenendo il gas aperto**. Se ci fermiamo non partiamo più (a causa - probabile - dello slittamento della gomma posteriore sul terreno).

Scartiamo, ma questa volta senza gamba fuori. Dobbiamo impostare uno spostamento di 1 metro “senza curvare”.

Ipotizziamo di passare a destra.

Premiamo sulla pedana a destra, la moto si inclina un po' a destra, la aiutiamo con lo sterzo e con un apri e chiudi del gas (che aiuta l'inserimento). Incliniamo un poco la moto a sinistra, **non mollare il gas**. Il posteriore della moto esce un po', ma non fai a tempo ad accorgerti che sei già passato. Siamo in equilibrio. Il busto in avanti. Il posteriore caricato. Siamo passati e arrivati in cima.

Iniziamo a chiudere e lasciamo che sia l'inerzia a portarci su.

Ora siamo in cresta. La strada è finita. Abbiamo finito la nostra prova in salita.

Ora, dove andiamo?

## **Regola n° 6 – Non vado mai dove non ho la certezza di uscire o di tornare sui miei passi.**

Con una moto da oltre 200 kg si fatica a farla girare su un sentiero, farla scavalcare su un tronco a terra e così via. Il cellulare ha poco campo e non sai dove il sentiero porta, meglio desistere.



Noi, torniamo giù da dove siamo venuti.

Si, ma come?

# Le discese.

Già, ci sono anche loro!

Dobbiamo affrontare la discesa con prudenza. Lentamente, ma dobbiamo guidare anche in discesa.

Lasciemo correre i consigli da bar del tipo: “butto la moto di traverso”, “inchiudo e la faccio a ruote bloccate”, etc. Le ruote ci sono, sono rotonde e devono girare il più possibile.

Ora dato che noi siamo giocherelloni, ma non sciocchi, seguiremo una traiettoria, fin da subito, che ci permetterà di lasciarci a destra o a sinistra la roccia che abbiamo trovato nel venire su. Ripercorriamo la strada di prima. Cercheremo di mantenere una traiettoria rettilinea il più possibile. Affronteremo la discesa con la stessa marcia (o una in meno!) con cui abbiamo fatto la salita.

Con l’AfricaTwin, in seconda è tutto fantastico. Useremo anche il freno motore. Il freno anteriore sarà dosato con dolcezza, sempre in trazione quasi costante. Mai strapazzato. Quello posteriore ci consentirà di variare le traiettorie.

In linea generale, se c’è un cambio d’inclinazione e tocco il freno posteriore, la gomma tenderà ad andare verso l’esterno della curva ed a far chiudere l’anteriore. Anche piccole pressioni aiutano a dare piccole deviazioni.

**Il gas sarà chiuso**, i freni sfiorati, la seconda marcia o meglio la prima inserita.

Noi saremo in piedi, con il sedere rivolto verso il portapacchi, flessi sulle gambe e con le braccia quasi distese (quasi, perché restiamo morbidi).

Lasciamo scorrere la moto.

La strada quando diventa meno ripida, possiamo dare un po’ di gas e magari cambiare marcia. Ricordarsi la regola n° 3 - La moto va dove stiamo guardando.

Oramai siamo sul piano. Gli ostacoli sono bene affrontarli senza dover cambiare marcia. Si evitano reazioni alle masse di rotazione (frizione) che possono influenzare la guida.

Certo, non sempre è possibile, ma cercheremo di farlo dove possiamo.

**Immaginiamo ora di dover affrontare una curva di 90° in salita o in discesa.**

In entrambi i casi preoccupiamoci di due cose: la trazione (della ruota posteriore) e l’aderenza (di quella anteriore) per avere direzionalità.

In salita adotteremo la tecnica che usiamo sul piano, ma con il busto più in avanti e peso a spingere bene sulle pedane. Poi faremo attenzione a dosare il gas. Dovremo “sentire” il terreno e dare tanto gas quanto serve, ma senza far slittare la gomma.

Se fossimo davvero bravi potremmo adottare un’altra tecnica. Arriveremo alla curva un filo più veloce di quanto faremmo da seduti, il nostro peso (non il corpo) si sposterebbe sempre in avanti ed all’esterno (avanzando con il ginocchio), ma questa volta resteremo con i piedi entrambi sulle

pedane. Cercheremmo insomma di imprimere più forza possibile verso il basso, di portare i ns. 80 Kg. (magari fossero i miei) di corpo a caricare la ruota posteriore.

Perché? Perché avremo inclinato meno la moto facendola curvare con il nostro peso, ma non con il suo. Ecco perché dovremo buttarci più all'interno con le spalle (ma con il peso sempre sulla pedana esterna, o meglio, come già detto 80/20).

## **La curva in discesa è un po' diversa**

Il nostro peso all'indietro. Abbiamo il sedere sulla sella del passeggero o quasi.

Solo quando impostiamo la curva, carichiamo un po' con le braccia, ma lasciamo il peso dietro.

Dobbiamo avere spazio per la manovra.

Arriviamo molto piano e lasciamo il freno anteriore non appena incliniamo la moto. Il posteriore può restare ancora un po' a favorire l'ingresso, ma anche se sembra strano, anche se è contro natura, anche se ci farà paura, anche in discesa curveremo con il gas.

Ecco perché entriamo piano.

Dobbiamo dare un filo di gas per "chiudere" (nel senso di finire) la curva. Una moto in trazione è una moto che si governa, se le sue masse sono esposte alla forza centrifuga diventa più difficile.

E' evidente che non ci servirà un'accelerata, basterà mollare il freno e dare un filo di gas per allineare la moto e poi saremo pronti a riprendere i freni in mano.

Non lasceremo mai che la moto "scappi". Deve andare sempre un po' più piano di quanto vorremmo. Eventuali variazioni di assetto (la moto scivola in avanti, anche se non lo vogliamo) si correggono mollando un po' i freni (e con piccoli colpi di gas) e cercando prima, di non doversi mettere in quelle situazioni.

Cercheremo, anche se siamo bravi piloti, di tenere sempre le ruote a monte della strada (salvo che a valle non ci sia un terreno più favorevole) o dove ci sarà più asciutto.

E' importante che tutte le manovre che si andranno a fare, sia in salita sia in discesa, saranno già impresse nella nostra mente. Le traiettorie dovranno essere precise prima di iniziare qualsiasi manovra.

Bene siamo stati bravi e in quella curva in discesa ci siamo spaventati un po'.

Ok, va bene così. È il suo bello.

## GRETO DI UN FIUME.



Ora ci spostiamo sul greto di un fiume e ci facciamo un po' di sassi.

Ogni sasso ha una storia a se, e solo l'esperienza v'insegnerà a distinguere il sasso cattivo da quello gentile. Dicesi sasso cattivo quel sasso che sotto la nostra ruota decide che anche se per anni è rimasto in quella posizione, oggi no, oggi si sente euforico e cambia. Ne incontreremo molti sassi con questo caratteraccio. Meglio abituarsi all'idea.

*Nota: la nostra moto pesa troppo e anch'io se fossi un sasso e mi passasse sopra un 350 kg. di roba mi girerei nel letto!)*

Noi guardiamo in avanti e cercheremo di passare dove i sassi sono più piccoli, ma non dove sono più piccoli tra un metro, più avanti, dove la traiettoria, tra tutte le traiettorie possibili, sarà quella che ci permetterà di prendere meno colpi. Per noi e per la moto.

I sassi piccoli si possono affrontare stando in piedi ed usando le braccia e le gambe ad ammortizzare i colpi, dove però il terreno diventa più accidentato consiglio di sederci, così da essere più pronti a mettere giù i piedi.

*N.b. ....e qui ci vuole una precisazione. Occhio dove li mettiamo, i piedi. L'appoggio può essere molto instabile. Abituiamoci quindi a mettere giù il piede il più lontano possibile dalla moto, perché se dovesse cadere e per di più ci lasciamo il piede sotto (specie sui sassi) potremmo farci male davvero. La zampata dunque va data fuori dalla sagoma del motore.)*

Questo fiume lo affrontiamo piano piano. Cluc cluc cluc. Questo è quello che dobbiamo sentire, oltre che il ciuf ciuf ciuf delle sospensioni anteriori. Niente botte. Niente fondo corsa. Niente salti.

**Se volessimo fare veloce il letto di un fiume, avremo sbagliato moto, ma ad essere sinceri si può fare a velocità sostenuta. Se la luce a terra è scarsa il rischio di “spanciare” esiste. Con la direzionalità precaria gli spostamenti di corpo e di peso, più si va veloce, più devono essere rapidi ed energici. Ci vuole fisico. Riflessi. Esperienza. Insomma ci vuole “Arte” per portare un maxienduro a spasso per il greto di un fiume in terza piena ... ed è pericoloso.**

Non esiste una regola precisa per affrontare i sassi, faremo solo sì che i nostri comandi siano ancor più gentili.

Siamo in piedi. I sassi lo permettono. Lasciamo anche che la moto scarti un po' qui e un po' di là, senza paura, senza volerla per forza instradare. Resteremo morbidi sui polsi (non flaccidi) ma con la presa molto salda al manubrio e lasceremo che le sospensioni facciano il loro lavoro. Le dita sono sempre sulla frizione ad aiutare il freno, anche se lo useremo poco). Caricheremo bene le pedane e la nostra gomma posteriore sarà la nostra maggiore preoccupazione, è lei che ci dà trazione.

Il corpo si muoverà molto di più che sullo sterrato normale, dovrà contrastare le tendenze della moto. La moto butta a destra? Sedere a sinistra. Spalle a seguire il manubrio (parallele, come nel trial) ma che si spostano insieme a sinistra. Peso 80/20 verso sinistra e poi subito bilanciati di nuovo in centro.

In realtà quando sposteremo le spalle, dovremo spostare un po' anche le gambe. Il ginocchio esterno allo scarto (in questo caso il sinistro) deve avanzare per permettere alle spalle di restare parallele al manubrio.

In questo caso le gambe non saranno strette al serbatoio o alla sella, ma lasceranno un po' di spazio alla moto per muoversi. Sarà solo equilibrio, tra una pedana e l'altra. Un po' più in avanti e un po' più indietro. Spalle e ginocchia che si muovono leggere.

*Nb: Un endurista a sentire certe cose forse non sarebbe d'accordo, ma qui parliamo di 250 kg. di moto, non di 110. Il nostro peso non sono il 50% del peso totale dell'insieme uomo-macchina, sono il 30%! E' bene usarli per darsi equilibrio e non per provare a fare una forza di prova con la moto. Vincerebbe sicuramente lei!*



### ***ORA C'E IL GUADO.***

Per arrivarci abbiamo un **ghiaione** di 200 mt davanti. Non è sabbia, è ghiaia. Tanta ghiaia.

I casi sono due:

- se abbiamo abbastanza velocità, in piedi sulle pedane e con il sedere a sfiorare la sella posteriore, entriamo in seconda piena e cerchiamo di arrivare là. Un po' brutalmente.
- Se siamo lenti, se ci sono sassi, se ci sono buche, se dobbiamo farci una mezza curva, allora il discorso cambia. Useremo tutto il nostro "equilibrio generale" per portarci fuori di lì.

Cosa vuol dire?

Che avremo bisogno di creare una simulazione sul corpo macchina tale da permettere alla ruota posteriore di fare presa, a quella anteriore di galleggiare (se si impunta, addio ghiaione), alle sospensioni di lavorare, ecc. Il nostro obiettivo è arrivare di là senza fermarci. Allora via, con il sedere sulla sella posteriore a caricare la ruota che deve avere trazione, i piedi a spingere sulle pedane verso il basso (non verso la ruota, se si carica "troppo" e si è lenti, scava e non procede) una seconda costante e con il gas che aumenta progressivamente a cercare il galleggiamento.

Si parte con il gas a 1/3 di corsa e si cerca di portarlo a 2/3. Progressivamente.



Se la moto scava e non va, si porta il peso centrale. (in prima marcia, non bruceremo la frizione inutilmente) e si imprime alla moto una spinta in avanti (di spalle), intanto si molleggia sulle ginocchia, così da caricare / scaricare la ruota posteriore. Se anche così non procede, vuol dire che ci siamo inghiatiati.

**NON INSISTEREMO CON IL GAS.** Solo i cacciaviti terribili insistono quando sono insabbiati. Più spingiamo con il gas e più si affonda. Faremo più fatica a uscire. L'unica cosa da fare è scendere e spingere.

Se non riuscissimo nemmeno così, dovremmo farla alla Rallysta. La moto si butta a terra da un lato, si riempie la buca fatta dalle ruote e la moto si riporta in piedi. Non è così semplice farlo da soli

A mali estremi, una lunga corda e aiutati dai compagni di giro l'impaccio viene risolto.

**COME SI SOLLEVA UN MAXI-ENDURO A TERRA.**

C'è solo un sistema e va eseguito a moto spenta. Dobbiamo girare il manubrio tutto dalla parte opposta di dove è coricata la moto. (la moto sul fianco dx, sterzo tutto a sx). Poi prendiamo con due mani la manopola a terra, ci pieghiamo sulle GINOCCHIA e ci alziamo in piedi con tutta la moto.

Nb. La schiena deve restare diritta (!!!!) o ti becchi uno strappo da ricovero!

Ora siamo in piedi. Sudati. Con un po' di parolacce in meno in tasca. Dobbiamo ripartire.

Questa è poesia. Non è più andare in moto. La frizione, il gas, la gomma devono vibrare all'unisono.

La gomma non deve fare 1/10 di giro che sia utile, la frizione non deve sforzare o slittare inutilmente, il gas è leggero. Poi inizia un po' di trazione, la frizione lascia il posto al gas ed alla gomma.

Saremo sulle pedane, fin da subito, caricheremo il posteriore quanto basta, le braccia "aggrappate" al manubrio si muoveranno con leggerissima forza e la moto inizierà a fare strada. Prima piano. Poi più forte. Mettiamo subito la seconda e lasciamo che la coppia faccia il suo sporco mestiere: tirarci fuori dalla cacca! Fino a galleggiare. Siamo un mito!

*Nb. Se hai qualcuno che spinge la moto da dietro, occhio a non tirargli sassi sui denti. La gomma posteriore quando spara, spara davvero. Meglio una fune e si tira dal davanti*



## IL GUADO

Prima di affrontare il guado è bene seguire queste due dritte su come fare le curve nella ghiaia (sulla sabbia vale lo stesso, solo più accentuato.).

I movimenti sono gli stessi che sul terreno duro, ma la nostra attenzione sarà rivolta tutta a non far “puntare” la ruota anteriore. Nei terreni morbidi (ghiaia e ancor di più la sabbia) uno dei maggiori problemi è mantenere la direzione in quanto la ruota anteriore affonda ad ogni chiusura di gas. Figuriamoci in curva.

Figuriamoci niente, la curva si fa, ma a gas aperto.

L'anteriore non si carica più come sul duro (al massimo si pela il gas per ottenere l'effetto di caricare), la moto si inclina usando il terreno di appoggio (per quel poco che cede) ed il nostro sedere resterà sulla sella posteriore (o quasi), le braccia saranno tese (non del tutto) il gas costante e sarà aperto sempre più (in progressione).

Il peso è tutto sulla pedana esterna. L'anteriore deve veleggiare. E' solo un timone, per contro sterzare. La curva la fa tutto il posteriore e il corpo. Fuori della sagoma della moto, dalla parte esterna alla curva nella prima fase, ed interna nella seconda. Come in salita.

Insomma un bel problema. Provare per credere.

E quando dico provare...proviamo! La teoria vale solo se poi confermata dalla pratica.

Il GUADO è una delle situazioni più difficili dopo il sottobosco fangoso e le dune.

Per le dune, passo la mano, me lo dicono ci c'è andato, perché purtroppo io non ci sono mai andato in Africa, ma solo un pochino sulla spiaggia italiana.

Bene è il momento di parcheggiare la moto e bagnarsi un po' i piedi.

A meno di non esserci già passati e sapere com'è. Lo specchio d'acqua, se è limpido, ci permette di vedere dove andiamo, ma a causa della rifrazione dell'acqua stessa non abbiamo la percezione esatta del fondale. In nessuna delle sue forme: profondità e consistenza.

Ecco perché una perlustrazione a piedi è consigliata.

Solitamente dove non ci sono sassi sembra assai più facile, ma potrebbe essere molto molle (forse troppo) e dove ci sono i sassi, potremmo trovarci a "fondo" senza volerlo.

Lo scarico ed il filtro dell'aria sono posizionati alti apposta per permettere i guadi, ma non bisogna esagerare. Per quanto riguarda il fondale rimando il lettore al greto del fiume, solo di aspettarti maggiori scarti delle ruote. I sassi sono più scivolosi e la fanghiglia della moto solleva al passaggio non rende agevole vedere dove si sta andando, peggio ancora per chi segue.



Ecco perché in questo caso, più che mai, la traiettoria che vorremo tenere dovrà già essere nella nostra mente. Tutta. Dall'entrata nel guado alla sua uscita.

Affronteremo questo ostacolo con l'anteriore un po' più leggero che sull'asciutto, ben flessi sulle ginocchia e con gas costante. Una prima marcia o al massimo una seconda sono sufficienti. Non ci sono variazioni di andatura nel guado. Si passa più veloci (ma sempre piano) solo dove è un po' più profondo. Se il guado è costante, anche noi saremo costanti.

Note:

- Non fare guadi con corrente elevata.
- Non fare guadi più alti di 30/35 cm.
- Non fare guadi che non hai perlustrato prima.
- Non passare a manetta in un guado.
- L'acqua è una cattiva cliente per elettronica e meccanica.
- Se tutto questo dovesse avvenire su una spiaggia con acqua salata. Lava la moto con tanta acqua dolce, altrimenti arrugginisce e l'alluminio si ossida.
- La sabbia è molle, ma il bagna-asciuga è duro come l'asfalto e si viaggia come treni.



Questo guado è proprio fuori dalle regole, ma tanto divertente!

# IL FANGO

Il fango per un maxi-enduro è una brutta bestia. Noi l'abbiamo e la usiamo! Almeno in questo viaggio virtuale. Il fango è una brutta bestia, ma anche noi non scherziamo! A noi due allora.



In realtà non c'è una tecnica specifica per il fango (a parte quella di non andarci) e tutta la nostra abilità sarà nel dosare al meglio l'acceleratore. Come nel ghiaione anche in questo caso sarà molto importante che la gomma non giri a vuoto. Non tanto per la buca che può fare (ormai dopo la sudata per tirar fuori la moto dalla ghiaia non sprofondiamo più), ma perché più giri a vuoto e più è dura tenere la moto in equilibrio.

Freni e acceleratore vanno usati come sul ghiaccio. Dolcemente. Non ci fideremo a passare veloce nel fango, le differenze di aderenza tra un tratto e l'altro (uno più bagnato, l'altro più asciutto) possono portare a delle sbandate difficili da controllare. Anche in questo caso l'anteriore deve essere leggero e guideremo arretrati. Se possibile eviteremo di entrare nei canali già scavati, ma in alcuni casi sarà indispensabile.

Le moto maxi-enduro sono generalmente alte e pesanti, non possiamo permetterci di guidare "in costa" e per correggere dover mettere il piede a terra, se la terra non c'è (perché c'è il canale).

Tanto vale entrare nel canale e avere buona presa. Nel fango, se ce n'è tanto, la spinta con i piedi è all'ordine del giorno. Buone soles, così le gomme adatte risolvono il 50% dei problemi. Ma è sul fango in discesa ed in salita che le cose si fanno ancor più complicate.

E' difficile che riesca dare consigli su una situazione che potremmo **immaginare** in modo troppo diverso. L'unico vero consiglio che posso dare al lettore è di evitarlo oppure è avere sempre abbastanza spinta per far sì che l'inerzia lo porti fuori dalle situazioni difficili (se sono brevi) o in alternativa di affrontare con prudenza e lentamente il difficile.



**questo è fango da passione**

## **REGOLETTA D'ORO: tutti cascano. Solo chi non va in moto non casca mai.**

Nel fango questo è ancora più probabile, specie con gomme poco adatte lasceremo che sia la moto ad avere la peggio. Non cercheremo di tenerla per forza sono troppo pesanti. Bene, magari andremo ancora nel fango un altro giorno.

Chiudo qui il mio tutorial del viaggio immaginario, leggilo più volte. Metti in pratica le nozioni di base.

Se sbagli ...ripeti la procedure e intanto allenati.

Ora direi di spostarci sul terreno migliore: la trattoria.



Poi .....

devi attendere .....



intanto allenati.



**e sogna l'impossibile.**

ciao

Consigli utili: Cosa non si deve fare ... guarda e impara bene dal video a [scuola di enduro](#)

creato dagli amici della Lissta (gruppo del Transalp)