

GUIDA
IN PISTA

COME
PREPARARE
LA MOTO

di **CLAUDIO CORSETTI**
foto **DELTA**



IL SOGNO

Ginocchio a terra
e cronometro che
corre: non
è difficile
realizzare
il sogno di tutti
i motociclisti
sportivi.

108

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

"SONO appassionato di moto sportive, guido la moto stradale prendendomi le mie soddisfazioni, e ho uno sfrenato desiderio di cominciare a girare in pista. Ma non so niente di quel mondo, a parte ciò che vedo in televisione o leggo sulle riviste. Vorrei farlo con cognizione di causa. Vorrei sapere cosa serve, cosa devo fare, ma anche come mi devo comportare dentro e fuori della pista, come si guida ginocchio a terra..."

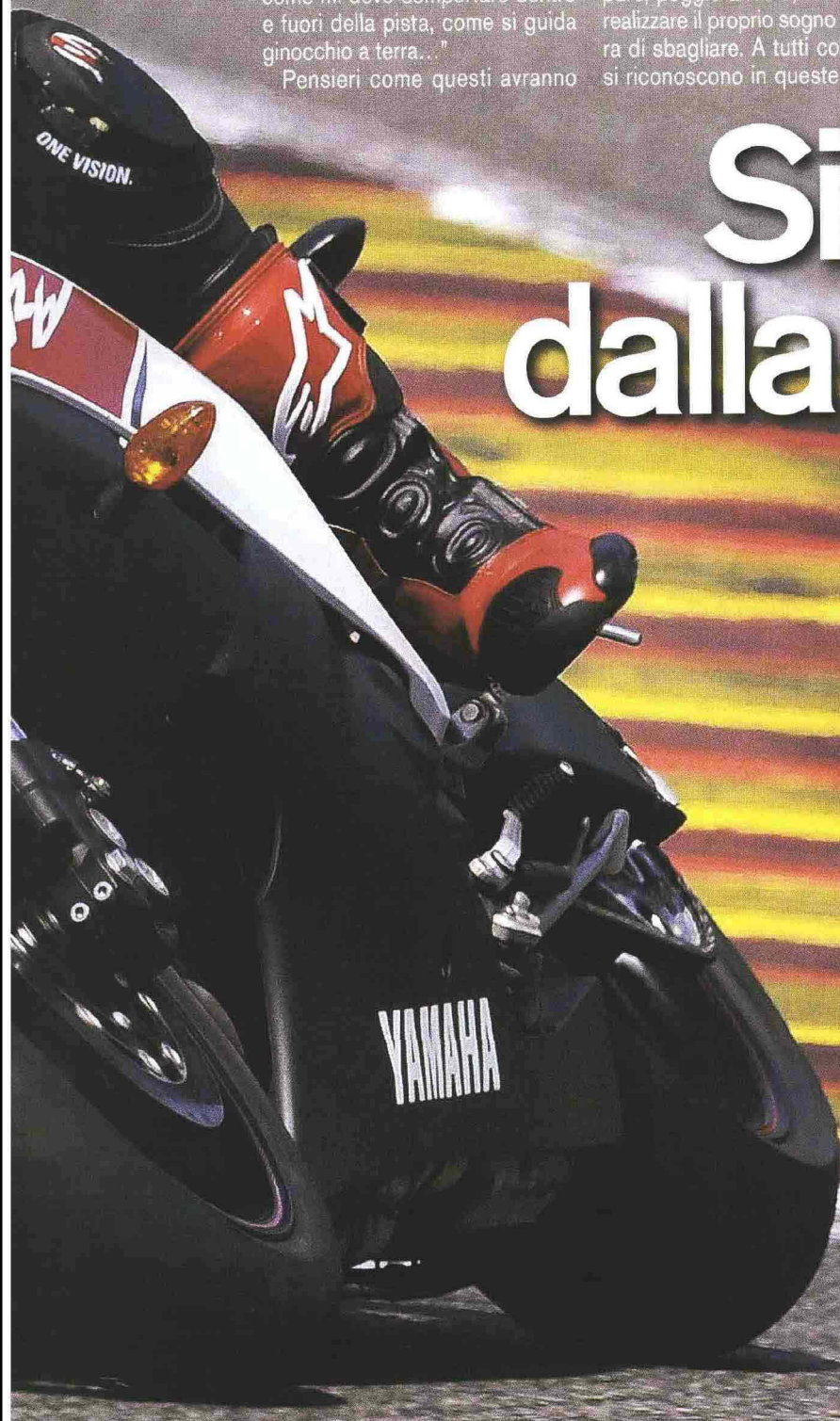
Pensieri come questi avranno

riempito e continueranno a riempire la testa di tanti motociclisti, e le risposte complete purtroppo non sempre arrivano dall'esperienza di amici e parenti. Il risultato è che spessissimo ci si ritrova nella pit-lane di un circuito con le gambe tremanti, consci di avventurarsi in un mondo sconosciuto senza la benché minima preparazione, oppure, peggio ancora, si rinuncia a realizzare il proprio sogno per paura di sbagliare. A tutti coloro che si riconoscono in queste due ➔

PRIMA PUNTATA

Da questo numero partiamo con una serie di articoli dedicati a chi vuole scendere in pista ma non sa da che parte cominciare. Vi diremo tutto, anche come si guida per girare forte!

Si parte dalla moto



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

GUIDA
IN PISTA

COME
PREPARARE
LA MOTO



**MENO PESO
MENO DANNI**

Una buona carena
affermarcel
fa calare il peso
della moto e fa
piangere meno
in caso
di scivolata...

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



situazioni non certo simpatiche, abbiamo deciso di dedicare, a partire da questo numero, una serie di articoli a puntate con i quali vi prenderemo per mano e vi accompagneremo fino a farvi mettere il ginocchio a terra!

Primo passo: preparazione base della moto

IL PRIMO mito che bisogna sfatare è quello relativo alla moto da usare. In tanti sono convinti che per scendere in pista bisogna innanzi tutto dotarsi di una Superbike "ufficiale" da 200.000 Euro, altrimenti non ci si diverte. Niente di più falso. Tanto per essere chiari, una qualunque sportiva giapponese, 600 o 1000, anche con tre o quattro anni di anzianità di servizio, è un ottimo strumento per cominciare. Anzi, il consiglio che diamo ai neofiti che non hanno già una supersportiva in garage, è proprio quello di andarsi a cercare sul mercato dell'usato moto efficacissime e molto economiche che in pista si sono rivelate perfette. Fra le più gettonate ci sono tutte le Suzuki GSX-R (600, 750, 1000) e Yamaha R1 ed R6. Un pelo meno "popolari" fra gli utenti delle prove libere sono le Honda CBR e le Kawasaki ZX-6R precedenti il 2006-2007.

Aldilà dei gusti personali, il vantaggio di comprare una moto "popolare", cioè usata da molti piloti ed eventualmente protagonista da anni di trofei monomarca, è quello di essere sicuri di riuscire a reperire con estrema facilità sul mercato ricambi racing originali o aftermarket, per quando la voglia di andar forte crescerà...

All'inizio infatti, partendo dal presupposto che la moto sia in perfetto ordine dal punto di vista tecnico (motore tagliando, sospensioni revisionate o con non più di 10.000 km stradali o 4.000 km in pista dall'ultima revisione) l'unico accessorio veramente indispensabile è un treno di gomme "racing". Pirelli, Dunlop, Michelin, Bridgestone... Ogni produttore ha la sua "mescola magica". Il consiglio ➡



IL PEZZO PIÙ COSTOSO

L'ammortizzatore posteriore racing è l'elemento più costoso fra quelli che consigliamo di utilizzare.



IL BENEFICIO SI SENTE

Le moto di serie hanno rapporti solitamente troppo lunghi. Accorciarli un po' porta vantaggi immediati.

POCA SPESA TANTA RESA

Le modifiche ai pompanti interni della forcella non costano molto ma regalano un evidente incremento del rendimento.



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

**GUIDA
IN PISTA**

**COME
PREPARARE
LA MOTO**

che vi diamo è di non esagerare subito, scegliendo quella cosiddetta "morbida". Dura pochissimo (50-60 km) e non va bene per i climi freddi e/o non troppo caldi. Ma delle gomme, comunque, parleremo in seguito con una puntata dedicata.

Spendiamo solo dove è strettamente necessario

Per divertirsi e anche andar forte, non serve altro. Una sportiva di serie, non troppo datata, ha tutte le carte in regola per iniziare bene. Ma se la vostra intenzione di girare in pista è "forte", cioè se pensate di farlo con una certa frequenza, possiamo consigliarvi altre piccole e semplici modifiche che possiamo ritenere essenziali.

Prima di tutto vi consigliamo di sostituire la carena originale con una racing completa. Così facendo si hanno due vantaggi. Prima di tutto si alleggerisce la moto di un bel po' eliminando componenti inutili, come ad esempio i gruppi ottici e relativi accessori, e poi in caso di scivolata il danno economico è enormemente ridotto.

Su molte sportive che hanno il catalizzatore fra carter e forcello, cambiare la carena vuol dire obbligatoriamente cambiare an-

che lo scarico. Perché le carene racing non prevedono spazio per il catalizzatore. Anche questa è una sostituzione che porta gli stessi vantaggi già citati per la carena: meno peso, costi inferiori in caso di caduta. Attenzione a due cose: comprate uno scarico dotato di db-killer rimovibile e soprattutto accertatevi che l'impianto non abbia problemi di "convivenza" con la centralina elettronica di serie. Per non ritrovarvi come svantaggio un'erogazione sporca e una diminuzione delle prestazioni. Già che ci siete, potete sostituire anche il filtro dell'aria con un prodotto "racing".

Rimangono sospensioni e rapporti. Montando i migliori kit aftermarket per i pompanti della forcella e sostituendo l'ammortizzatore di serie si ottengono vantaggi molto consistenti. Lo stesso si ottiene con la semplice sostituzione dei rapporti di trasmissione. Una volta che avrete imparato a sfruttare al 100% le sospensioni e i rapporti originali, scoprirete che lavorando su questi due componenti il cronometro scenderà improvvisamente di 2-3 secondi al giro!

Infine, a quanti si ostinano a

spendere tantissimi Euro negli impianti frenanti, possiamo garantire che l'unica modifica veramente consigliabile, fino al momento in cui non si è diventati semi-professionisti, è quella delle pastiglie e al massimo delle tubazioni. I soldi per dischi, pompe, e pinze, lasciateli



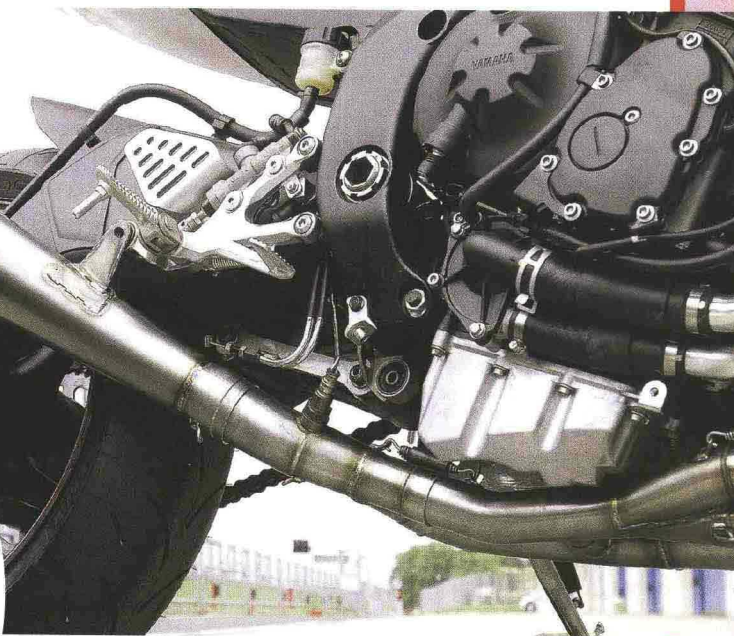
spendere a chi fa il CIV Superbike con ambizioni da prima fila.

Quando la moto sarà così preparata, vi rimane un'ultimo strumento nell'elenco delle cose indispensabili per crescere in fretta: un cronometro, o meglio ancora, un sistema di rilevamento dati con GPS integrato.

Non quelle acquisizioni fantascientifiche professionali, ma uno di quegli apparati che con semplici programmi di analisi venduti a corredo siano in grado di svelarvi tempi sul giro, intertempi, traiettorie, velocità punto per punto e accelerazioni e frenate. ▲

CATALIZZATORE ADDIO

Con uno scarico racing ci si libera del peso del catalizzatore. Delle buone pastiglie da pista non costano molto e migliorano la staccata. Essenziale per imparare in fretta a girare forte, un cronometro con GPS integrato come lo Starlane Stealth che vedete in alto.



Fate la tessera Sport

DA QUEST'ANNO la Federazione Motociclistica Italiana ha introdotto una nuova tessera, denominata Sport, che è dedicata a tutti coloro che frequentano abitualmente le prove libere.

La Tessera Sport costa 100 euro, e dà diritto ad allenarsi nelle specialità del fuoristrada e in pista in turni di prove libere usufruendo

di adeguata copertura assicurativa; e

di partecipare alle attività sportive

amatoriali promosse dai Comitati

Regionali. Per averla basta compilare

un modulo presso un Moto Club e

allegare un

certificato medico di "Buona Salute". Tutta la modulistica è reperibile sul sito internet federale,

www.federmoto.it. Per i turni di prove libere in

pista la Tessera Sport ha validità nei seguenti

impianti: Adria, Binetto, Magione, Misano,

Monza, Mores, Mugello, Valtellunga,

Varano, Franciacorta, Racalmuto,

Castelletto di Branduzzo.

L'eventuale passaggio da

Tessera Sport a Licenza

Agonistica darà diritto ad

uno sconto di 70 Euro.

