

GUIDA ALL'USO DELLE MAXIMOTO BMW

Wotan 23 Agosto 2007 K1200GT - R1150GS - K1200LT - K1200GT - R1150RT

Scritta da chi ha girato per parecchi anni e in tutte le circostanze su moto tra i tre e i quattro quintali, la guida si rivolge principalmente a tutti coloro che hanno deciso di bruciare le tappe del motociclismo e hanno già acquistato una maximoto, pur avendo esperienza pari a zero o quasi.

Si rivolge anche a chi non ha ancora fatto questo passo incauto, con la speranza che la vista di tutte queste prescrizioni lo spaventi, inducendolo a desistere.

La guida potrebbe avere una qualche utilità anche per chi già è pratico di moto, ma non si è mai avventurato nel mondo delle maxi.

Chi invece è già esperto in pesi massimi probabilmente non troverà nulla di nuovo, ma potrebbe fornire qualche suggerimento utile a migliorare la guida.

Se qualcuno vuole pubblicarla sul proprio sito è libero di farlo, a condizione di indicare "scritta da Wotan (Claudio Angeletti)".

INTRODUZIONE

Tanto per cominciare, per "maximoto" intendo soprattutto le BMW R e K, le tourer di qualsiasi tipo e marca e in generale qualsiasi altra moto il cui peso spaventi chi la utilizza.

Diciamo che per un uomo medio si va indicativamente dai 200 chili in su, mentre per la donna media anche 150 kg possono costituire un problema.

Ma a parità di peso, i limiti si spostano verso il basso per conducenti di taglia ridotta e/o per moto dalla seduta alta. Perciò, in linea di massima, se la moto è dotata di sella regolabile in altezza, almeno all'inizio conviene regolarla sulla posizione più bassa, perché anche per i più alti il miglior appoggio a terra migliora notevolmente il controllo del mezzo, soprattutto su superfici non pianeggianti.

Il peso di una maximoto rende assolutamente indispensabile l'uso di calzature con una suola in gomma antiscivolo (fermo restando che un abbigliamento tecnico motociclistico completo di stivali specifici è sempre la cosa migliore da indossare); il peso della moto infatti è tale da far scivolare lateralmente, pur in caso di sbilanciamento lieve, anche il piede più saldamente appoggiato a terra.

CURA DEL VEICOLO

L'efficienza meccanica di una maximoto è un fattore cruciale, in quanto ogni problema meccanico e di assetto viene portato alle estreme conseguenze dal peso notevole e dalle alte velocità in gioco.

Se con uno scooter da città ci si può permettere il lusso di essere anche un po' approssimativi nella manutenzione, il proprietario di una maximoto ha il dovere di mantenerla sempre perfettamente efficiente, effettuando con cura almeno la manutenzione prevista dalla casa costruttrice e verificando regolarmente e comunque prima di ogni viaggio:

- il corretto funzionamento di tutti i comandi;
- i livelli dei circuiti frenanti e dell'eventuale frizione idraulica;
- il livello dell'olio motore;
- il livello dell'eventuale liquido di raffreddamento;
- la pressione a freddo delle gomme e il loro stato di usura;
- l'usura delle pastiglie dei freni;
- la corretta regolazione degli ammortizzatori in funzione del carico e del tipo di percorso da affrontare.

Per informazioni sull'esecuzione di tutti i controlli e la regolazione delle sospensioni, rinvio alle numerose FAQ dedicate presenti nel forum "Il meccanico nel box".

MANOVRE DA FERMO

Regole di base

È in questa situazione che esce fuori tutto il peso di una maximoto; per evitare cadute e danni, è indispensabile seguire in modo rigoroso alcune regole precise:

1. non inclinare troppo la moto lateralmente: bastano una ventina di gradi per non riuscire più a sostenerla, con conseguente inesorabile caduta;
2. se è possibile, spostare la moto stando seduti in sella e usando il motore (e se c'è, la retromarcia);
3. se non è possibile usare il motore, spostare la moto stando seduti in sella, in modo da minimizzare il rischio di cadute;
4. se la statura o le circostanze rendono impossibile rimanere seduti in sella, spostare la moto stando in piedi sul lato sinistro e afferrandola per le manopole al manubrio, oppure per la manopola sinistra e per la maniglia di sollevamento posta in corrispondenza della sella sul fianco sinistro; tenere la moto leggermente inclinata verso di noi, eventualmente appoggiandola sul nostro fianco, e non inclinare la moto anche solo lievemente dal lato opposto al nostro, perché cadrebbe di sicuro;
5. per arrestare la moto mentre la si sposta da fermo, è possibile azionare il freno anteriore oppure, a motore spento e con la marcia ingranata, rilasciare la frizione, in entrambi i casi usando la massima delicatezza, per evitare sbilanciamenti e cadute.

Se, stando seduti in sella, la statura non consente di toccare bene a terra con la pianta di almeno un piede, conviene spostare il sedere lateralmente per appoggiarlo meglio anziché restare in bilico sulle punte dei piedi.

Parcheggio

Uso del cavalletto laterale

Per mettere il cavalletto:

1. inserire la prima marcia;
2. spegnere il motore;
3. aprire il cavalletto laterale rimanendo seduti in sella;
4. spostare la moto in avanti finché il freno motore impedisca ogni ulteriore avanzamento;
5. appoggiare dolcemente la moto sul cavalletto;
6. non lasciarla finché non risulti con certezza che l'appoggio sia perfettamente stabile.

Per togliere il cavalletto, sollevare la moto e chiudere il cavalletto. La manovra può essere condotta stando in piedi accanto alla moto o, meglio, seduti in sella.

Uso del cavalletto centrale

Per mettere il cavalletto:

1. inserire la prima marcia;
2. spegnere il motore;
3. se possibile, parcheggiare prima la moto sul cavalletto laterale, seguendo le istruzioni del paragrafo precedente;
4. stando in piedi sul lato sinistro, afferrare la moto per la manopola sinistra e per la maniglia di sollevamento posta in corrispondenza della sella sul fianco sinistro (o sull'appiglio presente in sua vece);
5. tenendo la moto verticale, aprire il cavalletto con il piede destro e appoggiarlo a terra senza forzare, verificando che entrambe le sue gambe tocchino il suolo;
6. tenendo tirata la leva della frizione, portare tutto il proprio peso sul piede destro e issare la moto sul cavalletto, facendo contemporaneamente forza con la mano destra verso l'alto sulla maniglia di sollevamento;
7. non lasciare la moto finché non risulti con certezza che l'appoggio sia perfettamente stabile;
8. se il cavalletto laterale è aperto, chiuderlo.

Per togliere il cavalletto:

1. a motore spento e stando in piedi sul lato sinistro, afferrare la moto per la manopola sinistra e per la maniglia di sollevamento posta in corrispondenza della sella sul fianco sinistro;
2. tenendo la frizione tirata, spingere la moto in avanti facendo forza sulla manopola sinistra e sulla maniglia di sollevamento;
3. quando il cavalletto è rientrato, rilasciare dolcemente la frizione affinché il freno motore impedisca ogni ulteriore spostamento della moto;
4. eventualmente, appoggiare la moto sul cavalletto laterale.

Se la statura lo consente, la manovra può essere anche condotta con maggior sicurezza stando seduti in sella (evitare di gravare troppo sul cavalletto), dando un colpo di reni e spingendo il manubrio in avanti. Se poi la ruota posteriore tocca terra, è possibile anche aiutarsi con il motore.

Parcheggio su strade in pendenza

Non parcheggiare mai la moto con il muso verso la discesa, per due ottime ragioni:

1. potrebbe scendere dal cavalletto da sola, sia con il cavalletto centrale che con quello laterale, anche se la marcia è inserita;
2. se l'uscita dal parcheggio rende indispensabile una retromarcia, potrebbe essere molto difficile o addirittura impossibile spingere la moto all'indietro, se non con l'aiuto di qualcuno.

Meglio quindi parcheggiarla con il muso in salita e di preferenza sul cavalletto laterale, dato che toglierla da quello centrale risulterebbe molto faticoso.

Se questo non fosse possibile, parcheggiare la moto di traverso, non usando mai il cavalletto centrale (la moto potrebbe cadere lateralmente dal cavalletto) e avendo cura che quello laterale non sia mai dal lato della salita (la moto potrebbe cadere sul lato opposto).

In tali condizioni diventa particolarmente importante che ogni manovra venga effettuata con la marcia ingranata e il motore spento, tirando la frizione negli spostamenti e rilasciandola dolcemente per frenare la moto e tenerla ferma senza sforzo.

Parcheggio su superfici non piane

Se il fondo stradale è irregolare o se presenta un profilo "a schiena d'asino", può risultare impossibile in determinati punti trovare una posizione stabile; in tal caso, spostarsi e riprovare in un punto che garantisca un appoggio sicuro.

Parcheggio su superfici a bassa aderenza (brecciolino, sterrato, neve ecc.)

In queste situazioni viene a mancare l'appoggio stabile normalmente garantito dalle suole di gomma; occorre quindi:

1. evitare in modo assoluto di sbilanciare anche solo leggermente la moto, perché il peso della stessa ci farebbe scivolare, rendendoci impossibile sostenerla;
2. evitare le forti pendenze, dove può addirittura accadere che sia tutta la moto a scivolare, anche se è frenata o è posta sul cavalletto.

In caso di caduta

Limitare i danni

Di solito (e per fortuna) si cade stando fermi o a bassissima velocità. Quando proprio non si riesce a impedire una caduta, è necessario che adottiate alcuni piccoli accorgimenti per evitare danni a voi stessi. Per i danni alla moto, amen, ormai non potete fare più niente; per fortuna, spesso le maximoto hanno protezioni laterali ben fatte che minimizzano il problema.

In particolare, in caso di caduta occorre:

1. accompagnare la moto a terra senza tentare di trattenerla oltre il limite; servirebbe solo a rimediare inutilmente un'ernia o almeno uno strappo muscolare; inoltre, nel caso che vi trovaste in piedi sul lato della moto e questa cadesse dall'altro, cadreste sicuramente anche voi rischiando di farvi male inutilmente;

2. evitare assolutamente che la moto si appoggi su una gamba: quasi certamente la conseguenza sarebbe una frattura, e in ogni caso renderebbe impossibile sollevarla e rialzarsi da terra senza l'aiuto di qualcuno piuttosto robusto o almeno pratico di sollevamento moto;
3. appena possibile, spegnere il motore usando la chiave oppure il pulsante di arresto rosso posto a destra sul manubrio.

Sollevarre la moto da terra

La tecnica che consente anche a chi non è robusto di sollevare da solo qualsiasi maximoto è la seguente:

1. spegnere il motore usando la chiave oppure il pulsante di arresto rosso posto a destra sul manubrio;
2. ruotare il manubrio in modo tale che la manopola appoggiata a terra si avvicini il più possibile alla sella;
3. dando le spalle alla moto in corrispondenza della sella, accucciarsi flettendo le ginocchia;
4. appoggiando il sedere sulla sella, afferrare saldamente la manopola del manubrio appoggiata a terra e un qualsiasi appiglio posto sul lato del suolo in corrispondenza della sella del passeggero (ad esempio una maniglia di sostegno, la maniglia di sollevamento o un telaio portavaligia);
5. tenendo la schiena ben dritta e verticale, distendere le ginocchia appoggiando il proprio peso sulla sella: la moto si solleverà.

Questa procedura funziona sempre, a patto che il fondo non sia scivoloso o, su strada in forte pendenza, la moto non sia caduta verso la discesa; in tali circostanze, chiedere aiuto a qualcuno. Se la moto caduta verso discesa è un boxer dotato di paracilindri, è possibile ruotarla con poco sforzo facendo perno sul cilindro appoggiato a terra, in modo da portarla con le ruote a valle.

GUIDARE

Introduzione

I consigli di guida che seguono non sono esaustivi, ma sono limitati agli aspetti che a mio avviso sono necessari al principiante per imparare a guidare la moto con sufficiente disinvoltura. Per approfondimenti sulle tecniche di guida, e in particolare per la guida veloce e su pista, rinvio ai vari scritti presenti nell'archivio, che sono opera di motociclisti assai più esperti di me in materia.

Evitare sempre la guida in stato di stanchezza o di ebbrezza anche lieve, o in condizioni fisiche non perfette, o sotto l'influsso di medicinali che possano dare sonnolenza o alterare le percezioni e i riflessi; la guida di una maximoto è una cosa per sua natura molto impegnativa e "pensata", che richiede tutte le energie mentali e fisiche disponibili.

Finché non si è presa confidenza con il veicolo, evitare:

- le aree di traffico intenso;
- le alte velocità;
- la guida sul bagnato, sullo sterrato e in generale sulle superfici a bassa aderenza;
- le strade di montagna;
- la guida con un passeggero pesante e/o carichi di bagagli.

Uso del cambio

Azionamento

Avrei voluto dare per scontato che chi si compra una maximoto sappia già usarne il cambio; ma dato che in giro c'è diversa gente (tipo Achillus) che si butta senza rete pur avendo guidato solo scooter, mi è sembrato opportuno inserire qualche cenno sull'argomento.

Su tutte le moto moderne il cambio è azionato dal pedale posto davanti alla pedana sinistra, e la frizione dalla leva posta a sinistra sul manubrio.

Il cambio è sempre di tipo sequenziale; premendo il pedale verso il basso si scala di una marcia, sollevandolo con la parte superiore della scarpa si sale al rapporto superiore. Non è possibile saltare le marce; per passare, ad esempio, dalla prima alla quinta occorre fare tutti i passaggi intermedi.

Su molte BMW e su qualche altra moto c'è nella strumentazione un indicatore della marcia inserita. In ogni caso, se si prova ad andare oltre la prima o la sesta non si rompe nulla.

Ogni cambiata, come sulle auto, deve essere effettuata azionando preventivamente la frizione e rilasciandola dolcemente subito dopo aver inserito il rapporto voluto. Nelle scalate conviene accompagnare la manovra con un colpetto di gas, per evitare che al rilascio della frizione la ruota rallenti la moto e al limite slitti perché troppo frenata dal motore a basso numero di giri.

La posizione del folle si trova tra la prima e la seconda; per arrivarci bisogna sollevare (se si è in prima) o premere (se si è in seconda) il pedale solo parzialmente e non fino a fondo corsa, perciò spesso non è facilissima da trovare. L'accensione di una spia verde con la lettera "N" ("neutral", inglese per "folle") dovrebbe indicare la riuscita dell'operazione. Uso il condizionale perché a volte (quando si aziona la leva del cambio troppo timidamente) la spia si può accendere anche se la marcia è ancora ingranata; perciò è meglio non fidarsi e rilasciare la frizione dolcemente e con il freno tirato: alla peggio si spegnerà il motore.

Regola ovvia ma fondamentale: non cambiare mai marcia in curva, perché è facilissimo provocare lo slittamento della ruota posteriore o comunque lo sbilanciamento della moto.

Scelta dei rapporti

Le maximoto sono in genere dotate di motori molto elastici, tanto che è agevole partire da fermo in seconda e spesso anche in terza.

La scelta dei rapporti è un fatto che richiede un minimo di orecchio e che si affina con l'esperienza. In linea di massima; i criteri generali cui attenersi sono i seguenti;

1. evitare gli alti regimi (oltre i 4-5000 giri); completamente inutili nella guida normale, sono necessari esclusivamente ad ottenere forti accelerazioni e comportano consumi molto elevati;
2. accelerare passando tanto più rapidamente ai rapporti superiori e cambiando a regime tanto più basso, quanto più la guida è tranquilla;
3. a velocità costante e in piano, inserire il rapporto più alto possibile in cui il motore non vibra, per ridurre i consumi e l'usura;
4. in città e in genere nelle andature con velocità variabile di frequente, conviene inserire un rapporto tuttofare (la terza o la quarta in genere vanno benissimo, dipende dal percorso e dal tipo di moto) e dimenticarsi del cambio; l'elasticità del motore farà il resto.
5. nelle discese prolungate utilizzare il rapporto che consenta di mantenere la velocità costante senza che sia necessario frenare.

Uso dei freni

Uso normale

All'inizio non frenare mai in curva.

L'aderenza di un pneumatico su una data superficie è grosso modo una costante, e più se ne impiega per contrastare la forza centrifuga, meno ne rimane per frenare; il risultato di tale legge è che se in curva si frena (o si accelera) superando l'esiguo margine disponibile, le ruote slittano e si finisce a terra.

Con l'aumentare dell'esperienza diventerà naturale modulare la frenata con precisione in funzione dell'andatura e della traiettoria, e diverrà possibile utilizzare i freni (sempre con grande delicatezza) anche in curva.

In particolare, molto utile risulterà l'uso del freno posteriore per variare la traiettoria; una lieve pressione del freno, senza variare la posizione del gas, consente infatti di chiudere la traiettoria, con una sensibilità e una precisione superiori a quelle possibili in genere agendo sul gas.

Le maximoto sono dotate di impianti frenanti adeguati al loro peso e alle velocità raggiungibili; spesso sono equipaggiate anche con sistemi antibloccaggio (ABS) e con sistemi di frenata integrale

o semintegrale (sistema BMW Integral, Honda CBS e simili). Anche in presenza di tali sistemi, che aumentano la sicurezza scongiurando il pericolo di bloccaggio delle ruote, la frenata di una maxi-moto non differisce sostanzialmente da quella di un qualsiasi scooter, almeno finché non ci si avventura nella guida sportiva o non si deve affrontare una frenata di emergenza.

È bene che i principianti frenino sempre usando entrambi i comandi, per acquisire la sensibilità necessaria a modulare la frenata tra anteriore e posteriore. Con l'aumentare dell'esperienza si affineranno le proprie capacità e diventerà possibile scegliere in coscienza quali comandi usare, come e perché.

Il sistema Integral ABS EVO

Discorso a parte meritano le moto BMW equipaggiate con sistema frenante Integral ABS EVO, comprendente la frenata integrale (con ripartizione automatica tra anteriore e posteriore in funzione del carico e delle condizioni) e munito di servofreni. Tale sistema è installato, di serie o a richiesta, su tutte le BMW serie R e K prodotte tra il 2001 e il 2006, ed è ancora oggi presente sulla K1200LT.

Di tale impianto esistono due diverse versioni:

- Touring, installata esclusivamente sui modelli R1150RT e K1200LT, nella quale ciascuno dei due comandi freno agisce su entrambe le ruote;
- Sport, presente su tutti gli altri modelli sopra indicati, in cui la leva al manubrio aziona entrambi i freni, mentre il pedale agisce solo sul freno posteriore.

Per capire se la propria moto è equipaggiata con tale impianto, è sufficiente azionare i freni qualche secondo dopo aver acceso il quadro; se il sistema è presente si avverte chiaramente il ronzio dei servofreni elettrici.

La presenza dei servofreni rende peculiare la guida di tali moto, che presenta le seguenti caratteristiche:

- a quadro spento i servofreni non funzionano e rimane una frenata residua molto più debole di quella di una moto normale, per cui è assolutamente vietato spegnere il quadro durante la marcia;
- la frenata è potentissima e immediata anche solo sfiorando i comandi;
- nei modelli equipaggiati con Integral ABS EVO Touring, il comando a pedale è ancora più potente di quanto ci si aspetti, perché oltre alla presenza del servofreno si aggiunge il fatto che il comando agisce anche sui freni anteriori, cosa alla quale il nostro piede destro non è abituato;

Il risultato è una frenata molto efficace, ma talmente potente da richiedere un certo periodo di assuefazione prima di riuscire a modulare al meglio il rallentamento.

Ecco alcuni trucchi per ottenere il meglio da questo impianto:

1. usare solo la leva al manubrio, visto che in ogni caso la frenata agisce su entrambe le ruote, perché con la mano si riesce meglio a modulare lo sforzo rispetto al piede;
2. tirare la leva al manubrio solo con l'indice, il medio ed eventualmente l'anulare;
3. specialmente con la versione Touring, svolgere le manovre da fermo a motore spento, per evitare che il bloccaggio improvviso dei freni possa sbilanciare la moto.

Bisogna però dire anche che questo impianto, pur assicurando una prontezza di risposta eccezionale ai comandi, ha suscitato molte critiche per la sua complicazione costruttiva. E in effetti la sua affidabilità si è rivelata tutt'altro che assoluta, potendo in particolare verificarsi l'arresto dei servofreni, con conseguente, drastica diminuzione di efficacia della frenata.

Per minimizzare le probabilità e le conseguenze di tale problema, queste sono le precauzioni da adottare:

1. effettuare dei test di frenata a quadro spento, per rendersi conto di quanta forza in più occorre senza servofreni;
2. tenere la leva del freno anteriore regolata nella posizione di massima distanza dalla manopola;
3. ricordarsi che l'arresto del sistema comporta anche l'arresto della funzione di frenata integrale, per cui in caso di guasto dei servofreni bisogna frenare con entrambi i comandi per avere la massima efficacia;

4. curare la manutenzione della batteria e sostituirla quando il suo stato inizia a decadere;
5. all'accensione delle spie, verificare il livello olio freni nelle vaschette e nel modulatore, eventualmente rabboccare, e se l'allarme persiste, portare la moto in BMW per un controllo all'impianto.

Frenata d'emergenza

I principianti non hanno bisogno di conoscere da subito tutti i trucchi necessari per condurre la moto al limite delle possibilità proprie e del mezzo. Fa eccezione la frenata di emergenza, che è una manovra al limite che tutti devono imparare ad effettuare il più presto possibile.

Consiglio caldamente di esercitarsi a frenare al limite su tratti di strada deserti, inizialmente con attenzione e via via con sempre maggior decisione, sull'asciutto e poi sul bagnato fino a raggiungere la piena consapevolezza del limite d'aderenza e la capacità di modulare la frenata in modo da sfiorarlo e non superarlo; più vi allenerete a frenare in assenza di pericoli, meglio vi comporterete nelle situazioni veramente rischiose, che su strada sono assai più frequenti di quanto sia auspicabile.

a) Frenata senza ABS

Nel caso che sia necessario frenare improvvisamente, è necessario azionare i freni progressivamente e con decisione e arrivare il più possibile vicini al limite di aderenza delle gomme, evitando assolutamente:

1. di arrivare al bloccaggio delle ruote, in particolare di quella anteriore; oltre a causare un certo peggioramento dello spazio di frenata, la perdita dell'effetto giroscopico dovuta alla mancata rotazione delle ruote peggiora drasticamente l'equilibrio della moto;
2. l'azionamento brusco dei freni, che impedisce il progressivo trasferimento di carico sulla ruota anteriore e ne determina il bloccaggio prematuro, con grave rischio per l'equilibrio e notevole peggioramento dello spazio di frenata;
3. il sollevamento della ruota posteriore per eccesso di frenata, che è causa di grave instabilità e può portare al limite al ribaltamento della moto in avanti.

E' bene che la frizione non venga tirata fino a che non si è quasi fermi, perché questo rende più difficile il bloccaggio della ruota posteriore.

b) Frenata con ABS

I sistemi antibloccaggio rilevano a intervalli di tempo brevissimi (circa 1/20 di secondo) le velocità di rotazione delle due ruote e le confrontano tra loro; se una ruota inizia a girare più lentamente dell'altra, significa che essa si sta bloccando; in tal caso il sistema rilascia il freno relativo e lo riattiva solo quando la ruota ha ripreso a girare alla stessa velocità dell'altra.

Tale intervento genera delle pulsazioni evidenti sui comandi dei freni (ma non sulle BMW equipaggiate con Integral ABS EVO, a causa della particolare architettura dell'impianto); oltre ad essere perfettamente normali, tali pulsazioni servono a rivelare l'attivazione della funzione antibloccaggio e quindi a rendersi conto di aver un po' esagerato con i freni; la guida ideale infatti è quella in cui l'ABS non interviene mai, vale a dire quella in cui, in assenza di ABS, non si sarebbe verificato alcun bloccaggio delle ruote.

Un sistema del genere semplifica molto l'esecuzione di una frenata di emergenza, perché non occorre fare altro che azionare i freni progressivamente e applicare la massima forza possibile; il sistema provvederà ad evitare qualsiasi bloccaggio delle ruote, assicurando lo spazio di frenata più breve possibile e scongiurando ogni pericolo di perdita di equilibrio.

I sistemi più recenti monitorano inoltre il sollevamento della ruota posteriore, modulando la frenata in modo da evitarlo.

In questo caso è bene tenere a mente i seguenti suggerimenti:

1. evitare l'azionamento brusco dei freni, che impedisce il progressivo trasferimento di carico sulla ruota anteriore e determina l'inserimento prematuro della funzione di antibloccaggio, con conseguente diminuzione della frenata e un sensibile allungamento della stessa;

2. non lasciarsi sorprendere dalle pulsazioni sulle leve e continuare ad azionarle con la massima forza.

Per quanto riguarda la frizione, esistono in questo caso due scuole di pensiero:

- quella tradizionalista, che predica (come nel caso delle moto senza ABS) che essa debba essere tirata solo in prossimità dell'arresto;
- quella moderna, cui appartengono anche gli istruttori della BMW Riding Academy, secondo cui la frizione deve essere azionata contemporaneamente ai freni, per far sì che la ruota arrivi il più rapidamente al limite del bloccaggio, senza le inerzie dovute al gruppo motore-trasmissione, e l'ABS possa esplicare da subito e al meglio la sua efficacia.

Nel primo caso si riduce la tendenza al bloccaggio nel remoto caso di un guasto all'ABS, mentre nel secondo si riesce ad arrestarsi in spazi tendenzialmente un po' più brevi; a voi la scelta.

Partenza e arresto

Le maximoto sono in genere dotate di motori potenti, ma docili, e di frizioni abbastanza morbide e progressive, per cui partire da fermo non è un problema.

È sufficiente tirare la frizione, inserire la prima, dare poco gas e contemporaneamente rilasciare dolcemente la frizione, in modo da mantenere il motore intorno ai 2000 giri, per avviare la moto senza problemi. Ovviamente, in salita sarà necessario dare un po' più di gas ed eventualmente partire ad un regime leggermente superiore.

Evitare le partenze con la ruota anteriore sterzata, perchè portano facilmente a sbilanciarsi, e nel caso ci si fosse dimenticati di togliere il bloccadisco, rendono inevitabile la caduta.

Al momento di fermarsi, evitare di farlo improvvisamente in curva a moto inclinata, perché l'istantaneo annullamento della forza centrifuga determina invariabilmente la caduta della moto all'interno della curva; perciò, affrontando le svolte agli incroci, verificare che la strada sia libera da altri veicoli, da persone e da ostacoli in genere.

Soprattutto per chi è più basso, è fondamentale anche verificare che ci sia la possibilità di appoggiare saldamente il piede a terra; attenzione quindi ad avvallamenti, tombini incassati e gradini.

Per i neofiti del cambio: ricordare di tirare la frizione subito prima di fermarsi, pena lo spegnimento del motore.

A bassa velocità

Una maximoto può muoversi con una certa disinvoltura anche in città, purché chi guida abbia presenti alcuni limiti intrinseci del mezzo.

Maxi-dimensioni

A parte la K1200LT, la Goldwing e le grandi Harley, che sono larghissime, ma i cui ingombri sono chiaramente percepibili alla guida, il problema delle dimensioni si fa evidente in presenza di motovaligie, il cui ingombro laterale (che sfiora il metro) supera quello di qualsiasi altra parte del mezzo, specchietti compresi (e ciò è vero, anche se in misura ridotta, anche sulle R1100-1150-1200RT), per cui è necessario tenersi un po' di spazio extra quando si sfilava tra gli ostacoli, e molto più spazio quando si zigzaga tra le auto.

Sempre a causa delle dimensioni, spesso le maximoto hanno un angolo di sterzata non molto stretto, per cui è bene valutare attentamente gli spazi quando si manovra.

Maxi-peso

È il peso il problema principale della guida in città. Al riguardo, le cose da evitare assolutamente, oltre alla partenza a ruota sterzata e all'arresto improvviso in curva, sono:

1. sbilanciare la moto nei passaggi stretti e in particolare nel tentativo di passare tra un veicolo e il marciapiede adiacente, perché si rischierebbe di sdraiarla a terra, con relativi danni, o di appoggiarla sul veicolo, con l'aggiunta dei danni a terzi;

2. i passeggeri esagitati, in quanto la guida di una maximoto in città rimane abbastanza delicata anche una volta acquisita una certa esperienza, e non si avverte proprio il bisogno degli sbilanciamenti indotti dal passeggero.

Inversioni a U

Effettuare le inversioni a U e in generale le svolte molto strette non è semplicissimo, perché la velocità molto ridotta accentua l'instabilità dovuta al peso della moto, complici anche i sobbalzi causati dall'apertura e dalla chiusura del gas (on-off) e amplificati dalla trasmissione, che esistono sempre, per quanto dolce sia la rotazione della manopola.

Un ottimo modo per attenuare tale problema consiste nell'effettuare l'inversione in prima tenendo leggermente tirata la leva della frizione, un po' come si fa nella partenza, in modo da attutire i contraccolpi di on-off. Se è necessario rallentare, usare il freno posteriore molto delicatamente, questo aiuterà anche a stringere la traiettoria; se la moto non dispone della frenata integrale, evitare assolutamente l'uso del solo freno anteriore, perché un piccolo errore può portare facilmente a cadere.

Ad andatura normale

Circolare su strada aperta non crea particolari problemi, la moto è facile da condurre e sembra molto più leggera che a bassa velocità o da fermo.

Evitare le velocità eccessive rispetto al traffico circostante e ricordarsi quanto detto nel paragrafo sulla scelta dei rapporti.

Ad alta velocità

Le maximoto sono fatte per viaggiare velocemente, per cui anche in questa situazione si conducono con una certa facilità. L'alta velocità però impone una prudenza molto maggiore del solito, e il rispetto di alcune regole elementari:

1. non guidare mai al di sopra delle proprie capacità fisiche e psichiche;
2. evitare le velocità eccessive rispetto al traffico circostante;
3. tenere presente che gli spazi di frenata quadruplicano al raddoppiare della velocità, per cui prevedere distanze di sicurezza nettamente più elevate del solito;
4. tenere presente che anche l'inerzia cresce con velocità, per cui prevedere in anticipo ogni manovra e impostarla per tempo;
5. adottare una guida il più possibile pulita e stabile, con traiettorie ben raccordate;
6. tenere d'occhio il tachimetro, perché è facile raggiungere in breve tempo e senza sforzo del motore velocità da ritiro della patente.

Sul misto

Guidare sulle strade piene di curve è una goduria anche in sella ad una maximoto, perché se è vero che la maneggevolezza è inferiore a quella delle moto più leggere, è altrettanto vero che quando si diventa smaliziati non si soffre di alcun complesso d'inferiorità rispetto ad esse.

Parlando di curve, è bene essere coscienti di un fatto ben noto a chi ha un po' di esperienza: tranne che a passo d'uomo, allorché lo sterzo funziona secondo logica, man mano che la velocità aumenta è necessario premere sulla manopola dal lato interno alla curva, cioè sterzare leggermente dalla parte opposta a quella in cui si intende curvare. Provare per credere. Questo perché l'effetto giroscopico indotto dalla rotazione delle ruote tende a far piegare la moto dalla parte opposta rispetto a quella di rotazione dello sterzo.

In realtà tutti noi istintivamente curviamo più o meno in questo modo, ma il fatto di esserne coscienti consente una guida molto più leggera e aumenta la maneggevolezza e la precisione di guida. La guida sul misto può essere molto pericolosa; ecco le regole alle quali occorre attenersi per evitare di perdere il controllo della moto.

1. Frenare sempre prima dell'inizio delle curve e mai al loro interno, per evitare bloccaggi, sbilanciamenti (possibili in piega anche con l'ABS) e le conseguenti cadute.

2. Scalare marcia sempre prima dell'inizio delle curve e mai al loro interno, per evitare bloccaggi, sbilanciamenti e le conseguenti cadute.
3. Percorrere la curva con un filo di gas a velocità costante (per evitare eventuali contraccolpi dell'on-off conviene percorrerla in lievissima accelerazione o decelerazione) e a velocità tale da avere un margine di sicurezza nel caso che la traiettoria vada a stringere o vi sia un ostacolo, del brecciolino o una macchia d'olio.
4. Se è necessario stringere la traiettoria, utilizzare di preferenza il pedale del freno mantenendo il gas costante.
5. Alla fine della curva, è possibile accelerare progressivamente man mano che si raddrizza la moto, ma è bene farlo con delicatezza e aspettare di avere lo sterzo dritto prima di aprire tutto il gas, per evitare l'innescò di pericolosi fenomeni di sovrasterzo (la ruota posteriore slitta verso l'esterno), molto probabili vista la coppia elevata, il cui controllo richiede una certa perizia e che possono portare a cadute disastrose.

Le traiettorie

Il discorso sulle traiettorie può essere affrontato sotto due punti di vista, quello della sicurezza e quello dell'efficacia ai fini della guida. Parlando di guida delle maximoto su strada, tratteremo ovviamente l'argomento dal punto di vista della sicurezza. Tutt'altro discorso andrebbe fatto per la guida su pista, dove la presenza di vie di fuga ed altri accorgimenti per la sicurezza inesistenti sulle strade consentono di concentrarsi esclusivamente sulla ricerca della massima efficacia.

Ma pur trattando la cosa da un punto di vista stradale, va detto che l'efficacia nella guida è a tutti gli effetti un elemento a favore della sicurezza, perché la scelta della giusta traiettoria consente, a pari velocità di percorrenza, di ridurre l'angolo di piega e quindi di aumentare i margini di manovra nel caso di un imprevisto. Esagerando, ma non troppo, si può dire che chi segue le traiettorie corrette può tenere in souplesse e sicurezza il passo di un intutato col ginocchio a terra e il contagiri sul rosso, che però segua traiettorie sballate.

Le regole per massimizzare la sicurezza nella guida sul misto sono a mio parere le seguenti.

1. Guidare nel modo più pulito possibile, evitando frenate, accelerate e sterzate troppo decise e ricordando tutte le fasi in un'unica traiettoria curvilinea tracciata a velocità tendenzialmente costante.
2. Nelle curve a sinistra non invadere MAI l'altra corsia, né in quelle cieche, né tantomeno in quelle aperte; questo perché se ci si abitua a tagliare la traiettoria, prima o poi lo si farà (magari ingarlandosi tra amici) anche in una curva cieca, con le più che probabili conseguenze del caso.
3. Tenere presente che quando si piega, la testa del conducente viene a trovarsi anche un metro all'interno rispetto alla traiettoria lungo la quale le ruote toccano terra, per cui nelle curve a sinistra tenersi ad oltre un metro di distanza dalla striscia di mezzeria, per non invadere l'altra corsia, e in quelle a destra tenere la stessa distanza rispetto a guard rail, muri, pareti e segnali eventualmente presenti.
4. Anche se si rispetta quanto indicato nei punti 2. e 3., è sempre possibile che arrivi in senso contrario un imbecille o una corriera che invade la vostra corsia, per cui nelle curve cieche è consigliabile tenersi il più possibile vicini al margine destro della carreggiata.
5. Percorrere con particolare prudenza le curve a sinistra prive di protezioni che affacciano su strapiombi e quelle costeggiate da guard-rail, perché molto probabilmente una banale scivolata si pagherebbe con la vita: nel primo caso per ovvie ragioni, nel secondo perché i sostegni del guard-rail possono rompere o addirittura amputare qualsiasi parte del corpo.
6. Ferme restando tutte le precauzioni elencate nei punti precedenti, iniziare la curva mantenendosi il più vicino possibile al margine esterno, per poi avvicinarsi alla corda verso i 3/4 di percorrenza della curva e riallargarsi comodamente verso l'esterno in uscita.

Questa traiettoria non è la più efficace in senso assoluto dal punto di vista del cronometro, ma consente comunque di avere una buona velocità di percorrenza, di avere la massima visibilità possibile

sulla curva e sul successivo rettilineo e allo stesso tempo di poter contare su ampie vie di fuga qualora dovessimo incappare in qualsiasi imprevisto quale una chiazza d'olio, un ostacolo ecc.

Altro vantaggio fondamentale di questa traiettoria, che non costringe a lambire il margine esterno in uscita dalla curva, è quello di rendere facile l'inserimento in un'eventuale controcurva successiva.

In montagna

La guida sui passi di montagna è piuttosto impegnativa, perché assomma le difficoltà della guida a bassa velocità, quelle relative al misto e quelle dovute alla manovra su strade in forte pendenza. Per le norme di comportamento da tenere, riferirsi ai relativi paragrafi.

I tornanti vanno affrontati in prima (preferibile in salita e se si svolta a destra, visto il minor raggio della curva) o in seconda, se necessario giocando con la frizione e con il freno posteriore, come detto nel paragrafo sulle inversioni a U.

Sullo sconnesso

In genere una maximoto mantiene una notevole stabilità sullo sconnesso, in virtù della propria inerzia e della buona efficacia delle sospensioni. In tale situazione, evitare di dare parecchio gas, per evitare contraccolpi alla trasmissione.

L'unica circostanza in cui occorre essere particolarmente attenti è la frenata. In particolare:

1. in presenza di un tratto sconnesso breve, è bene frenare prima e dopo e rilasciare i freni in corrispondenza di esso; questo evita i bruschi fondocorsa della sospensione anteriore, dovuti al sommarsi della compressione dovuta alla frenata con quella generata dalla sconnessione;
2. con le moto munite di ABS, considerare che sullo sconnesso gli spazi di arresto possono essere sensibilmente più lunghi del normale, perché il sistema antibloccaggio tende a leggerlo come una superficie ad aderenza minore di quella effettivamente disponibile e pertanto riduce più dello stretto necessario l'azione frenante.

Sul bagnato e sui fondi a bassa aderenza

Bagnato, sterrato, neve e ghiaccio, ma anche tombini metallici e superfici verniciate (linee di mezzzeria, strisce pedonali e di arresto ecc.), sdruciolevoli anche se asciutte, sono le bestie nere delle maximoto; peso elevato, coppia esuberante e aderenza ridotta sono un cocktail micidiale, che richiede sensibilità ed esperienza per essere gestito senza problemi, perché ci vuole veramente un nulla per causare lo slittamento delle ruote.

La situazione è ulteriormente aggravata dal fatto che in tali situazioni viene a mancare l'appoggio stabile normalmente garantito alle gambe dalle soles di gomma, con conseguente, ulteriore rischio di caduta.

In tali circostanze, è indispensabile:

1. attraversare l'area a bassa aderenza procedendo lungo una traiettoria il più possibile rettilinea e a velocità costante;
2. se è necessario usare un qualsiasi comando di guida (sterzo, freni, gas e frizione), farlo in maniera estremamente delicata, procedendo comunque ad andatura ridotta con traiettorie estremamente fluide e angoli di piega in curva drasticamente limitati.

Nella guida su neve, ghiaccio e fango occorre essere ancora più prudenti e procedere tenendo le gambe tese con i piedi a sfiorare il terreno; non tanto per sostenere la moto in caso di sbilanciamento (l'aderenza ridotta rende l'appoggio alquanto precario), quanto per consentire la sua caduta senza rischiare di lasciarci una gamba sotto.

Prestare particolare attenzione anche alla guida sul pavé bagnato, con aderenza quasi pari a quella del ghiaccio, e nei primi minuti di pioggia dopo un lungo periodo di secca, allorché si forma sull'asfalto una patina simile al sapone, insidiosissima.