



LA MOTO DA ENDURO È PRATICAMENTE UGUALE

a una motocicletta da cross con alcune piccole ma importanti differenze. Una moto da enduro deve essere innanzitutto in regola con il Codice della Strada. Deve avere un impianto luci funzionante, il clacson e la targa. Le competizioni infatti attraversano immancabilmente strade aperte al traffico e quindi è necessario che le moto siano uniformarsi alle regole, comprese assicurazione e bollo validi. Le differenze meccaniche fondamentali non sono molte: le più importanti riguardano le sospensioni che hanno una taratura più morbida rispetto a quella di una moto da cross, per adattarsi meglio ai percorsi caratteristici dell'enduro. Non serve avere una forcella dalla taratura molto rigida perché difficilmente nell'enduro si trovano i salti doppi e tripli che ci sono nelle piste di motocross. Per quanto riguarda il motore, i piloti di enduro lo preferiscono con maggiore tiro e risposta anche ai bassi regimi. A differenza

del motocross infatti non si viaggia sempre con il gas tutto aperto. Al contrario, per superare alcuni passaggi impegnativi durante il percorso si deve viaggiare a bassa velocità, con un filo di gas. Sono diversi anche i pneumatici: quello posteriore deve essere omologato per enduro e i tasselli centrali non devono superare i tredici millimetri di altezza. La ruota anteriore invece è libera e possiamo usare tranquillamente un pneumatico da cross. Ulteriori differenze riguardano i rapporti finali di trasmissione, in genere più lunghi rispetto





Vari esempi di moto da enduro pronte per la competizione: la Husqvarna campeggia in alto nella pagina a fianco. Sotto la Yamaha di Stephan Peterhansel. Qui sopra un'altra Yamaha, quella di Fausto Scovolo, con a fianco la Husaberg che sormonta una Gas-Gas. Sotto, l'italianissima T.M.

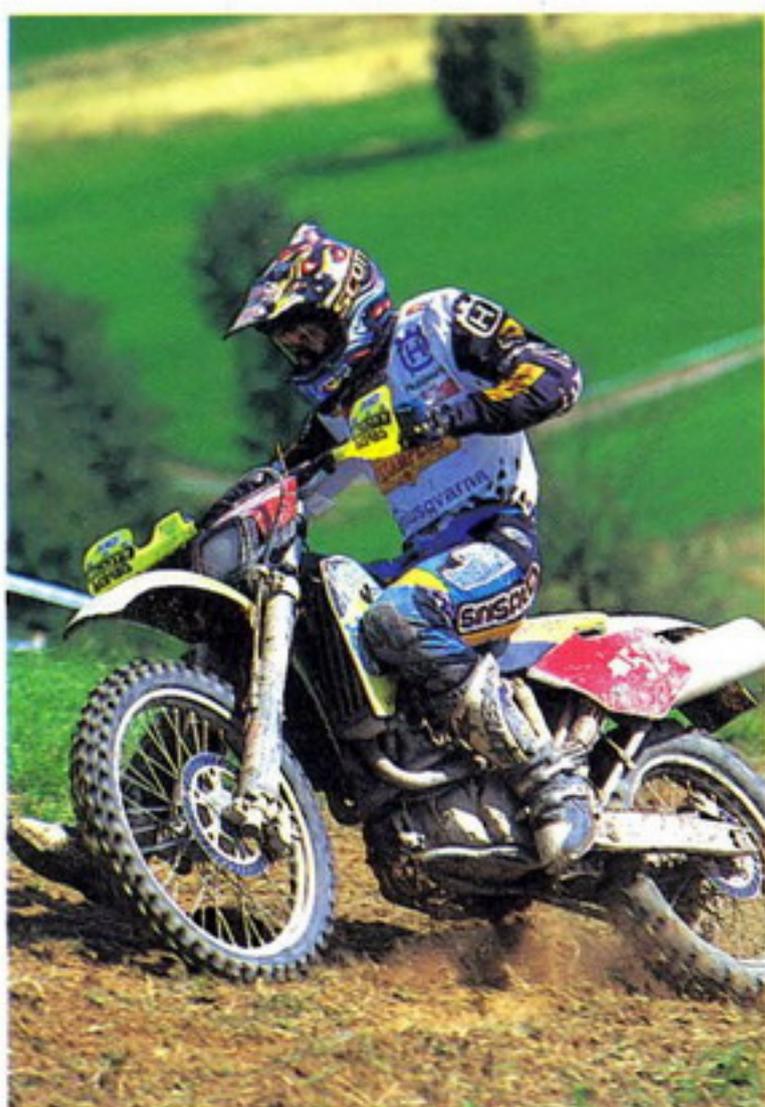


a quelli usati nel motocross. Mentre negli anni passati le motociclette da enduro nascevano come tali, negli ultimi anni sono sempre di più le motociclette da cross che vengono modificate nei dettagli che abbiamo elencato sopra. Parliamo in particolare delle moto giapponesi che erano assenti nelle gare di enduro - tranne casi sporadici - fino alla metà degli anni 80. Oggi esiste un dualismo tra le motociclette di produzione europea, come Husqvarna e KTM, che nascono già pronte per la pratica dell'enduro e hanno una grande tradizione in questo senso, e le giapponesi derivate dai modelli cross che hanno dimostrato di essere comunque altrettanto efficaci. Gli appassionati sono divisi tra i sostenitori della moto da enduro tradizionale, e quelli che invece non trovano differenza tra una cross modificata e una tradizionale. Alla fine, ognuno può scegliere di correre con la moto che più gli piace: se c'è la stoffa, riuscirà a emergere.



LA GUIDA

Per guidare una moto da enduro bisogna avere una buona preparazione fisica generale e un discreto allenamento specifico. E' importante per divertirsi senza essere sopraffatti dalla fatica e dai crampi dopo poche curve. Se vogliamo affrontare le competizioni il discorso cambia. Dobbiamo effettuare una preparazione fisica molto



accurata, stare in moto otto ore di fila non è uno scherzo da ragazzi e certo chi ha deciso di correre non lo ha fatto con l'intento di arrivare ultimo. Quindi vale la pena di allenarsi a dovere. Corsa a piedi, nuoto, bicicletta, palestra, tutto serve per migliorare la potenza e la resistenza del fisico. Poi gli allenamenti in moto. Non sono mai abbastanza, almeno una volta alla settimana è necessario salire in sella se non vogliamo fare brutte figure ed evitare di iniziare a leggere la classifica sempre dal fondo. La guida è simile a quella motocrossistica, in più dobbiamo allenare due qualità fondamentali: il colpo d'occhio, e la conseguente capacità di prendere decisioni in tempi rapidissimi. La prova speciale, quella decisiva ai fini della classifica in cui dobbiamo dare il meglio di noi stessi, non si può provare prima della gara se non a piedi. Quindi non abbiamo riferimenti nemmeno vaghi sui punti in cui frenare e su tutte le insidie del percorso. È una guida molto più improvvisata rispetto a quella motocrossistica, ma il bello dell'enduro è anche questo: trovarsi davanti a situazioni nuove e impreviste e saperle affrontare senza perdere tempo e velocità, anziché girare per quaranta minuti nella stessa pista ripetendo all'infinito le stesse curve e gli stessi salti. Non è necessario andare al massimo per tutta la gara. Sul percorso va tenuta un'andatura allegra, in relazione anche al grado di difficoltà del tracciato. È impensabile buttarsi in quinta marcia con il gas tutto aperto da una mulattiera in discesa. Abbiamo quindi il tempo di tirare il fiato e risparmiare le energie per la prossima prova speciale.

Qui a fianco Mario Rinaldi, bresciano, più volte campione del mondo. Sopra, il bergamasco Arnaldo Nicoli. Sono espressione della grande tradizione enduristica delle due città lombarde da sempre divise da aspra rivalità.