

Tra l'incudine e il martello

Quest'anno il mio impegno al WEC è iniziato in maniera molto difficile e laboriosa. Infatti, sin dal primo appuntamento in Portogallo mi sono trovato tra l'incudine (organizzatori) e il martello (piloti) perché da una parte si richiedeva un'estrema ricca di ostacoli artificiali stile indoor, dall'altra più sicurezza anche perché questi ostacoli si sono rivelati troppo pericolosi (esperienza provata sulla mia pelle... quasi m'ammazzo nella ricognizione del giovedì!).

Alcuni erano così difficili e lenti da far sembrare i piloti addirittura dei perfetti imbranati nell'attraversare tronchi, tubi e grossi pneumatici, rendendo oltremodo poco spettacolare lo show e di bassa levatura il campionato.

In Spagna mi sono trovato di nuovo nella medesima situazione poiché obbligato a cambiare alcuni tratti delle prove speciali; solo che questa volta "l'incudine" era il pubblico. Infatti, con la pioggia caduta nel corso della gara, sono stato costretto a modificare la pietraia dell'estrema! E' la seconda volta che gli spettatori spagnoli mi fischiano di brutto.

La prima fu quando noi italiani eravamo in testa al Trofeo e mi rifiutai di prendere il via nella manche finale di cross della Sei Giorni a Granada per la troppa polvere. Troppo pericolosa mi dissi, così, organizzatori, dirigenti, presidenti, maestranze e pubblico, appunto, mi contestarono alla grande... ma alla fine ebbi ragione io!!!

A Igualada sono stato fischiato per aver tolto la pietraia nell'estrema al 4° giro, ma del resto già al giro precedente in questo tratto si erano formate colonne.

Così, spinto dall'orgoglio e sicuro delle mie idee, ho raggiunto i contestatori e, un po' arrabbiato, ho spiegato loro che non era giusto che qualche pilota in grado di percorrere senza problemi l'estrema venisse ostacolato e di conseguenza penalizzato dai meno capaci. Ho avuto di nuovo ragione!

Questi fatti hanno destato una curiosità, dimostrando quanto il pubblico sia più interessato a vedere i campioni in difficoltà.

Se il passaggio è nel fango, al limite della praticabilità, accorrono ancora più numerosi, mentre tralasciano i punti d'azione a tutto gas. Dunque, potrete immaginare quali difficoltà incontri ogni volta nel richiedere agli organizzatori di apportare una modifica quando i piloti reclamano per una situazione limite.

Come se non bastasse, anche i piloti stessi spesso non vanno d'accordo tra loro. Ad esempio, in Portogallo alcuni hanno "aggiustato" qualche sasso nei passaggi più a rischio dell'estrema, ma poi, successivamente, quelli con attitudini più trialistiche li hanno tolti.

In Spagna, addirittura, incredibile: per la prima volta ho sentito Knight lamentarsi di un test, tra l'altro proprio nella discriminante trialistica dove il connazionale Tom Sagar aveva fatto registrare il miglior tempo della E3. Poi l'indomani è stato lo stesso Sagar a lamentarsi perché la prova è stata facilitata. Mah, che strane contraddizioni.

Comunque, ho notato un "piccolo dettaglio": le lamentele arrivano quasi sempre a classifica stilata, poi in base alla posizione si reclama più o meno.

Che storia ragazzi, all'Enduro Training Days (... la scuola di MOTOCROSS) ha partecipato un mio carissimo amico d'infanzia che non vedevo da anni e che vive proprio a Gorle. "Nati", questo il suo nick name, è stato colui con il quale ho percorso i primissimi metri in fuoristrada. Io con il mio Caballero, lui... con un "Vespino 50".

E ricordo che scendendo da un sentiero di enduro piuttosto tosto per l'epoca, siamo stati costretti ad abbandonare il suo scooterino nel bosco a causa dei solchi troppo profondi. Poi è scesa la notte e l'abbiamo recuperato l'indomani. Ora lui è passato ad una Husqvarna 2T, è stato emozionante affrontare sentieri di nuovo insieme ricordando il tempo che fu con tutte le bighellonate annesse, però ora, che sono un po' più "pratico", gli ho potuto insegnare come districarsi nei sentieri... almeno per riuscire a riportare in garage la moto la sera!

Parlando di piloti non espertissimi, ad un KTM Adventure Tour mi sono meravigliato di come ancora oggi persiste l'abitudine di partire in seconda marcia piuttosto che in prima nelle salite su fondo sdruciolevole. Come se le moto di oggi fossero quelle di 100 anni fa, con un'erogazione così brusca che è preferibile muoversi in seconda.

strillo

Sulla estrema

quasi m'ammazzo

colonna

Con la rapportatura adeguata del cambio delle moto attuali la prima funge un po' da "Low Gear" come nelle auto 4X4, utile a muovere il mezzo senza farlo "sgommare". Poi ci sta che partire in seconda in una speciale ti consenta di fare più metri senza perdere tempo per cambiare, ma nel bosco umido e magari in contropendenza consiglio di muovere la moto in prima e poi con un po' di velocità inserire la seconda.

A presto #910

Tratto da Motocross di Maggio 2009