

**IN MOTO IN DUE.
 GIOIE E DOLORI DEL
 SECONDO.
 ABBIAMO PRESO IN
 CONSIDERAZIONE
 VENTI MODELLI
 TRA I PIU'
 INTERESSANTI PER
 VERIFICARE SE
 CHI PROGETTA
 LE MOTO PENSA
 A CHI STA DIETRO.**

IL GIOCO DELLE COPPIE

Misogini, a questo punto potete girare velocemente le pagine che seguono. Questo servizio probabilmente non vi interessa.

È dedicato solamente a chi in moto ci va con un compagno, più facile però che sia una compagna. Ovvero a chi viaggia con il passeggero ben aggrappato dietro di lui. Un'indagine che abbiamo ritenuto utile svolgere perché, in effetti, al "povero" secondo relegato sulla porzione finale della sella spesso le Case costruttrici non dedicano molte attenzioni. È proprio vero? Abbiamo quindi studiato al computer la posizione in sella di pilota e passeggero considerando venti modelli di motociclette tra i più diffusi, tralasciando volutamente le versioni da gran turismo, per le quali il discorso diventa ovviamente pleonastico. In quel caso il passeggero diventa d'obbligo. Una volta disegnate le moto abbiamo inserito l'elemento umano per valutare le posture

assunte in rapporto alle misure, alle distanze e alle angolazioni. Inutile sottolineare il fatto che i modelli più sportivi sacrificano il passeggero senza pietà: quella tipologia di moto si rivolge principalmente ai *singles*. Ma che dire delle altre? Nelle tabelle di queste pagine

vi diamo un giudizio sintetico per ogni modello, considerando i parametri più significativi e basandoci anche sulle impressioni che abbiamo ricavato dalle nostre prove su strada. Quindi vi rimandiamo alle schede per una valutazione più precisa di ogni moto.

<p>Yamaha Fazer 1000</p> 	<p>Ducati S4</p> 	<p>Aprilia Caponord 1000</p> 	
<p>Aprilia Futura 1000</p> 	<p>Venti modelli alla prova passeggero. Al computer abbiamo disegnato la posizione di pilota e secondo per un confronto diretto. Volutamente non abbiamo considerato le versioni touring.</p>	<p>Aprilia RSV 1000</p> 	
		<p>Aprilia Falco 1000</p> 	
		<p>Honda Transalp 650</p> 	
<p>Suzuki SV 650</p> 	<p>Yamaha R6</p> 		
<p>Yamaha R1</p> 	<p>Yamaha TDM 850</p> 		



Gli elementi da considerare per giudicare la comodità offerta da una moto al passeggero sono fondamentalmente quattro: la sella è di sicuro quello più importante. Deve essere morbida, larga il giusto, ergonomica e non troppo vicina alle pedane in modo che le gambe non

assumano un'angolazione troppo accentuata. E non deve essere neppure "scivolosa", o troppo inclinata, perché in mancanza di appigli funzionali si rischia in frenata di scivolare contro il pilota. Poi ci sono gli appigli: su alcuni modelli sono previste maniglie laterali o maniglioni

posteriori, su altri cinghie poste attraverso la sella, fra tutti il sistema più scomodo. Chi sta dietro, poi, deve fare i conti con la sferza dell'aria: più si è seduti in alto, peggio è, anche se ci si può riparare dietro la schiena del pilota. Infine parliamo di vibrazioni, quelle che ►

APRILIA ETV 1000 CAPONORD



COMFORT SELLA È comoda e ben imbottita. La porzione per il passeggero è leggermente rialzata rispetto a quella del pilota **8** **ALTEZZA PEDANE** Al punto giusto e ampie per garantire un certo comfort anche sulle lunghe distanze **8** **APPIGLI** Ci sono due maniglioni laterali intuitivi da afferrare **8** **VIBRAZIONI** Non si avvertono in maniera fastidiosa **7**

APRILIA SL 1000 FALCO



COMFORT SELLA La porzione riservata al passeggero è rialzata rispetto alla sella del pilota e non molto ampia **6** **ALTEZZA PEDANE** sono poste molto in alto e le ginocchia risultano molto angolate **5** **APPIGLI** Le due maniglie laterali si afferrano bene ma costringono le braccia in una posizione rigida **6** **VIBRAZIONI** Ci sono ma non infastidiscono **7**

APRILIA RST 1000 FUTURA



COMFORT SELLA La porzione a disposizione del secondo è ampia. L'imbottitura è morbida. C'è anche un utile riparto nella parte iniziale che impedisce di scivolare in avanti **8** **ALTEZZA PEDANE** Sono a un'altezza ragionevole **7** **APPIGLI** Ci sono due comode maniglie laterali che si impugnano bene **8** **VIBRAZIONI** Si avvertono in modo sensibile con il salire del regime di rotazione **6**

APRILIA RSV 1000



COMFORT SELLA C'è il solito piccolo "cuscino" appoggiato sulla parte finale del codino in posizione più rialzata rispetto alla sella del pilota. Scomodo **6** **ALTEZZA PEDANE** non sufficiente a far star bene il passeggero che si ritrova con le ginocchia in bocca **6** **APPIGLI** C'è solo una cinghia nella parte iniziale del sellino **5** **VIBRAZIONI** Non si avvertono in modo fastidioso **7**

ci trasmettono le pedane, e di calore, quello delle marmitte che sono proprio lì, a portata di piede di chi sta dietro. In ogni caso, per evitare i disagi maggiori nelle fasi più "critiche" che deve affrontare il secondo, la posizione ottimale per chi sta dietro è quella di appoggiarsi al pilota e di posare le mani sul serbatoio. Sia in fase

di accelerazione che in frenata è la posizione che consente un appiglio sicuro e che permette al pilota e passeggero di diventare un tutt'uno: e soprattutto in curva è il modo migliore per evitare sbilanciamenti pericolosi. Come abbiamo già accennato tra tutte le tipologie di moto le supersportive sono quelle che

invitano alla solitudine, perché chi acquista una racing non ha certo a cuore la salute dell'eventuale compagna da trasportare. Oppure non ce l'ha proprio, la compagna, o deve per forza lasciarla a casa, a meno che questa sopporti senza batter ciglio sofferenze e scomodità. Eppure basterebbe studiare con più

DUCATI S4



COMFORT SELLA Limitato lo spazio a disposizione del passeggero. L'imbottitura è però abbastanza confortevole **7** **ALTEZZA PEDANE** Sono posizionate a un'altezza ragionevole e piuttosto buone come appoggio **7** **APPIGLI** Ci sono due maniglie non troppo ergonomiche integrate nel telaio **6** **VIBRAZIONI** Abbastanza notevoli e avvertibili proprio sulle pedane **5**

DUCATI MONSTER DARK 900



COMFORT SELLA Anche per la Dark limitata la porzione destinata al secondo, anche se sufficientemente morbida **7** **ALTEZZA PEDANE** Contenuta e non affaticante a patto di non fare lunghi trasferimenti **7** **APPIGLI** Le stesse maniglie della S4 integrate nel telaio non comodissime da afferrare **6** **VIBRAZIONI** Non mancano e dopo qualche chilometro indolenziscono i piedi **5**

DUCATI 748



COMFORT SELLA Piccola la porzione ricavata nel codino, e non certo comoda, e molto rialzata rispetto al pilota **5** **ALTEZZA PEDANE** Non sufficiente a garantire il minimo comfort: le gambe sono molto angolate e si sta scomodi **5** **APPIGLI** Praticamente inesistenti: quasi impossibile afferrarsi alla cinghia **5** **VIBRAZIONI** Ci sono, anche se abbastanza sopportabili **6**

HONDA CBR 600



COMFORT SELLA Ben conformata, dall'imbottitura morbida e di misure abbondanti, con la porzione per il secondo sopraelevata **7** **ALTEZZA PEDANE** Non è il massimo, le gambe si ritrovano piuttosto angolate **6** **APPIGLI** C'è un maniglione posteriore a cui ci si afferra abbastanza bene **7** **VIBRAZIONI** Non fastidiosissime ma avvertibili proprio sulle pedane **6**

attenzione gli elementi a cui abbiamo accennato e, caratteristiche strutturali a parte, forse la vita del passeggero potrebbe essere facilitata in qualche modo. Ma il passeggero, o meglio la passeggera, come vive psicologicamente il ruolo di "gregario", se così lo si può definire? C'è chi lo vive in modo

remissivo: innamorata del suo partner motociclista subisce tutto, pur di non lasciarlo nel tempo libero che lui, ovviamente, vuole passare in moto. Sopporta e non molla. Anzi, si fa piacere per forza quei trasferimenti su due ruote, si autoconvince che in fondo non è poi tanto scomoda quella sella. L'aria è quasi

gradevole... E poi il paesaggio, è lì a portato di mano. Altro che viaggiare in auto, è tutta un'altra cosa. Ma c'è anche chi ama tantissimo muoversi su due ruote, e ama quindi dividere con il suo partner il piacere indefinibile (lo possono capire i patiti) del muoversi in libertà. Non fa nulla se la schiena fa male o se le ►

HONDA CBR 900 RR



COMFORT SELLA È molto piccola e abbastanza dura, in pratica una minima porzione ricavata nel codino. Il passeggero è molto più in alto rispetto al pilota, preda dei venti **6** **ALTEZZA PEDANE** Non sono scomodissime ma neppure confortevoli **7** **APPIGLI** Esiste solo una cinghia nella parte anteriore alla quale è praticamente impossibile attaccarsi **5** **VIBRAZIONI** Nella media **7**

HONDA CB 600 HORNET



COMFORT SELLA Le dimensioni non sono principesche ed essendo sopraelevata lascia il secondo molto esposto al vento della marcia **7** **ALTEZZA PEDANE** I centimetri a disposizione consentono alle gambe di stare in una posizione abbastanza confortevole **7** **APPIGLI** C'è un maniglione posteriore che fa bene il suo lavoro **7** **VIBRAZIONI** Avvertibili sì, ma non fastidiose **7**

HONDA XL 650 V TRANSALP



COMFORT SELLA Imbottita bene, morbida, quasi allo stesso piano di quella del pilota. È spaziosa quanto basta e non fa soffrire **8** **ALTEZZA PEDANE** Nessun problema per chi sta dietro. Le gambe non sono sacrificate **8** **APPIGLI** Ci sono i due classici maniglioni laterali che si afferrano bene **8** **VIBRAZIONI** Ci sono, e si avvertono alla lunga proprio sulle pedane **5**

KAWASAKI ZRX 1200 S



COMFORT SELLA È leggermente rialzata ma comoda e offre spazio sufficiente **7** **ALTEZZA PEDANE** Sono poste molto in alto quindi costringono le ginocchia ad assumere un'angolazione eccessiva **6** **APPIGLI** Due maniglioni laterali che si afferrano bene e fanno assumere alle braccia una posizione naturale **8** **VIBRAZIONI** Accettabili, ovvero non tali da disturbare **7**

I CONSIGLI DI UN ORTOPEDICO MOTOCICLISTA

In sella la colonna vertebrale, specialmente il segmento lombare, è sottoposta a sollecitazioni diverse a seconda della posizione tenuta dal passeggero. Se il busto è

relativamente eretto, e quindi la colonna lombare in lordosi, le sollecitazioni sono assorbite maggiormente e meglio tollerate. Più il busto è inclinato in avanti più si riduce la lordosi e

la colonna è sottoposta a un sovraccarico sbilanciato. Questo può portare all'insorgenza di lomalgie. Per ridurre questi inconvenienti si consiglia l'utilizzo di una fascia elastica lombare

con rinforzi che assicura un benefico sostegno. Per quanto riguarda gli arti inferiori la esagerata flessione delle ginocchia, mantenuta per lungo tempo, può provocare

MV AGUSTA F4



COMFORT SELLA È dura, poco spaziosa, posta a un livello più alto rispetto a quello del pilota **5** **ALTEZZA PEDANE** Lo spazio tra pedane e sella è ridotto: le ginocchia risultano molto angolate. Meglio non fare troppi chilometri **5** **APPIGLI** C'è una cinghia posta attraverso la sella, scomoda da afferrare e non funzionale **5** **VIBRAZIONI** Avvertibili ma sempre sopportabili **6**

SUZUKI BANDIT 1200



COMFORT SELLA Il dislivello rispetto alla porzione destinata al pilota è notevole. È morbida **8** **ALTEZZA PEDANE** Regolare. Le gambe stanno in posizione abbastanza comoda **7** **APPIGLI** Un robusto maniglione posto nella parte posteriore fa il suo dovere **7** **VIBRAZIONI** Non causano particolari problemi e consentono anche viaggi lunghi senza causare fastidi **7**

SUZUKI GSX-R 1000



COMFORT SELLA di nuovo un piccolo strapuntino ricavato nel codino dove il passeggero si trova scomodo. Consigliati solo brevi spostamenti **5** **ALTEZZA PEDANE** ancora pedane posizionate troppo in alto e scoraggianti per chiunque sieda dietro **5** **APPIGLI** praticamente inutile la piccola cinghia **6** **VIBRAZIONI** non raggiungono picchi fastidiosi. Almeno quelle... **6**

SUZUKI SV 650



COMFORT SELLA La porzione per il passeggero è ricavata in posizione rialzata sul codino. In compenso è molto imbottita e comoda **7** **ALTEZZA PEDANE** Non troppo rialzate ma neppure comodissime **6** **APPIGLI** Un maniglione posteriore offre un aggancio saldo essendo ben sagomato. Si può serrare a lungo senza fastidio **7** **VIBRAZIONI** Non mancano ma sono sopportabili **7**



sofferenza della cartilagine rotulea. In assenza di patologie venose (varici) e arteriose, è opportuno l'uso di pantaloni non aderenti e traspiranti. È buona regola sia per il passeggero sia

per il pilota effettuare una sosta ogni 2 ore circa "per sgranchire le gambe" (mobilizzazione in generale di tutte le articolazioni) e per attivare la pompa muscolare (camminando) e

anche per ridurre la tensione del pilota e del passeggero. Bene eseguire qualche esercizio di stretching muscolare.

Andrea Failoni - Aiuto Ortopedico
Ospedale di Sondrio

YAMAHA FAZER 1000



COMFORT SELLA Il secondo è posizionato in alto rispetto al pilota su una porzione di sella abbastanza comoda ma non molto ampia **6** **ALTEZZA PEDANE** Sono fissate un po' in alto ma offrono un buon appoggio al piede **7** **APPIGLI** Due maniglie ai lati del codino consentono di afferrarsi saldamente **8** **VIBRAZIONI** Sono veramente minime e non disturbano più di tanto **7**

YAMAHA R6



COMFORT SELLA Il solito strapuntino ricavato nel codino costringe il secondo a stare appollaiato in alto, con le ginocchia molto angolate **5** **ALTEZZA PEDANE** Non sono certo alte e aggravano la situazione del passeggero **5** **APPIGLI** Niente maniglioni ma la cinghia poco funzionale che attraversa il sellino **5** **VIBRAZIONI** Contengono nonostante la propensione a girare alto **7**

YAMAHA R1



COMFORT SELLA Poco spaziosa oltre che dura la porzione di sella destinata al secondo **5** **ALTEZZA PEDANE** Solamente 35 cm sono veramente pochi per poter assumere una posizione cristiana. Meglio stare a casa **5** **APPIGLI** La cinghietta prevista serve proprio a poco **5** **VIBRAZIONI** Abbastanza "tranquillo" il quattro cilindri, a parte qualche tremolio agli alti regimi **6**

YAMAHA TDM 850



COMFORT SELLA Il passeggero sta seduto un po' in alto ma l'imbottitura è comoda e lo spazio a disposizione sufficiente **8** **ALTEZZA PEDANE** È nella norma e non causa problemi di posture anche su lunghe percorrenze **7** **APPIGLI** Ci sono due belle maniglie laterali che offrono una presa solida **8** **VIBRAZIONI** Ce ne sono ma non causano grossi problemi **6**

gambe sono intorpidite, fa parte del gioco: l'importante è andare, in due, assaporare il gusto pieno di una passione forte come quella che regala la moto. Ma c'è anche, purtroppo, chi vive contro voglia il suo ruolo di secondo: quando non c'è "quella" passione, quando non si provano "quelle" sensazioni uniche,

viaggiare dietro diventa un supplizio. Non c'è volontà per superare i momenti più difficili passati su quella scomoda sella. Si possono anche sciogliere legami fortissimi, in questo caso, per colpa della moto. Voi che ne dite? Sarebbe interessante aprire un dibattito. Magari fateci sapere cosa ne pensate. E cosa ne

pensa la vostra compagna. Forse i costruttori di moto potrebbero avere qualche interessante input per migliorare alcuni dettagli e venire incontro alle esigenze del passeggero. Che in fondo, se non è occasionale, è un utente come chi guida. E non va trascurato.

disegni di Giovanni Mapelli