

STUNT ALL'ITALIANA

Vi piacciono le impennate, gli stoppies, i burnout? Anche a noi. Siamo andati ad indagare sul fenomeno dello Stunt Riding in Italia, facendoci raccontare un po' di storie dal suo capostipite...

Testo: Aigor Foto: M. Iaquinto, M. Nehring, S. Mazzochetti, Thommy I.B.

Christian Sperandii è un ragazzo come tanti. Abruzzese, 34 anni, faccia pulita, vive in un paese in provincia di Pescara e ha un lavoro normale. Incontrandolo per strada faresti fatica a notare il vago riflesso di follia che si nasconde nei suoi occhi. Trovandolo a una manifestazione stunt, invece, ti rimarrebbero pochi dubbi sul fatto che un tipo così possa avere tutte le rotelle a posto. A fine settembre, a Imola,

ho assistito per la prima volta dal vivo a una delle esibizioni di Christian e della sua banda di stunt riders, la Swot Gang. Diciamo che ne sono rimasto, per così dire, "impressionato". Scordatevi gli assolo precisi, studiati, "puliti" di professionisti come Chris Pfeiffer, Kevin Carmichael o Craig Jones. All'ingresso della Swot Gang, l'area appositamente recintata nel retro-paddock di Imola si trasformava in una specie di girone dantesco, con sette

moto che impennavano, sgasavano, facevano stoppies e bruciavano gomme tutte insieme, in uno spazio dove delle persone normali avrebbero fatto fatica anche a girare con delle minimoto.

"Sì, l'area non è enorme, ma a volte stiamo pure più stretti. Va bene, non c'è pericolo", mi aveva detto Christian dopo aver terminato un burnout di gruppo che aveva portato all'esplosione di quattro pneumatici posteriori delle loro moto nel giro di pochi

secondi, davanti alla folla ululante.

Prima di vederli con i miei occhi a Imola, sinceramente, non credevo che il fenomeno stunt in Italia fosse qualcosa di così concreto. Mi immaginavo i soliti quattro perdigiorno che, come facevo pure io da ragazzino, passano le domeniche pomeriggio a impennare e disfarsi le ossa nei parcheggi chiusi dei centri commerciali. "Beh, all'inizio era così, in effetti. Poi la cosa è cresciuta, ci siamo organizzati,



Il team Swot Gang al completo. Da sinistra, Doich, Andrea Betti, l'ospite Didi Bizzarro, Marco Barzan, Christian Sperandii e Davide Favata. Manca solo Alessandro Mazzocchetti, nella foto qui accanto, arrivato sul podio della gara di stoppies all'Italian Stunt Fest e recordman italiano della specialità



ed eccoci qui. Ci hanno chiamati quelli del Mondiale SBK, e ci siamo ritrovati a esibirci sul rettilineo di Imola tra una gara e l'altra, davanti alle tribune piene di gente. Un sogno realizzato."

Gli inizi

Dopo quell'incontro, mi ero dato appuntamento con Christian, da tutti indicato come uno degli "iniziatori" del fenomeno stunt in Italia, per farmi raccontare un po' di storie sull'argomento. Ora, a quattro mesi di distanza,

finalmente riusciamo a combinare. È un tipo disponibile, tranquillo, entusiasta. Sembra lo stereotipo del bravo ragazzo di provincia dei film, quindi, gli chiedo, come gli è saltata in testa l'idea di mettersi a praticare una disciplina ai limiti della legalità come il freestyle stunt? "Non ci crederai, ma tutto è nato dalla vostra rivista. Più o meno dieci anni fa ero un motociclista 'smanettone', come dite voi, leggevo sempre SuperBike e

un mese avevate pubblicato un articolo sugli StarBoyz, il gruppo di stuntman americani in cui c'era pure il vostro vecchio tester Big Dave. Mi avevano colpito questi tizi che impennavano in maglietta su CBR900 e GSX-R750 tutte scassate e coperte di pellicce. Cominciai subito a cercare maggiori informazioni, ma a quei tempi non c'erano Youtube e Facebook e fu difficile trovare materiale. Ma ormai la scintilla era scattata. Io e Alessandro, il mio compagno di smanettate, avevamo cominciato a passare i pomeriggi ad allenarci nelle impennate, invece di farle solo ogni tanto durante i nostri giri su per il passo. La cosa ci piaceva, e siamo andati avanti così finché non ci siamo accorti di essere un po' isolati in questa nuova passione. Volevamo trovare altra gente come noi, con cui confrontarci e con cui parlare di stunt, e così abbiamo messo su un sito internet, smanettoni.net con un forum che ebbe subito un successo al di là delle nostre intenzioni. La

cosa particolare era che nel forum c'era una sezione dedicata allo Stunt Riding, dove la gente poteva chiedere consigli su come impennare, oppure mettere foto e video delle proprie esibizioni. Era tutto così agli albori che avevamo pure un po' paura. Prima che le foto venissero pubblicate coprivamo le targhe con Photoshop, e certi video non li pubblicavamo nemmeno. Temevamo di trovarci la Polizia

sotto casa."

A quei tempi, in effetti, i filmati in moto erano abbastanza rari: se non facevi attenzione a ciò che mettevi in rete, il giorno dopo ti trovavi sul TG5. Chi non si ricorda di quel tizio che era finito su tutti i giornali peggio di un boss camorrista solo per aver ripreso una sua sparata in Serravalle? "Pensa che un giorno ho scoperto che alcune nostre immagini del sito erano finite nei corsi per il patentino della moto: c'erano mie foto in cui impennavo, o stavo in piedi sul serbatoio; gli istruttori delle scuole guida le usavano per mostrare ai ragazzini le cose da non fare! Purtroppo in Italia nessuno considerava ancora che lo Stunt Riding potesse essere una disciplina motociclistica. La cosa strana è che non lontano da noi, in Francia ad esempio, l'atteggiamento della gente era già allora completamente diverso - non ho mai capito perché. In Costa Azzurra, se ti fermi con un paio di amici

ad allenarti in un parcheggio chiuso, dopo cinque minuti arriva la gente a farti foto, ad applaudirti. Qui da noi, dopo cinque minuti chiamano la Polizia, anche se sei in un posto dove non rompi le scatole a nessuno."

Lo sappiamo bene pure noi di SuperBike, e non è un caso

se per i nostri test invernali andiamo così spesso nel sud della Francia. Ma come si è sviluppato il fenomeno stunt in Italia, nonostante tutti questi problemi? "Internet è stato fondamentale. Continuando a

Sul rettilineo di Imola tra una gara e l'altra del Mondiale SBK. Per farli uscire li hanno dovuti abbattere



"Era tutto così agli albori che avevamo pure un po' paura. Nelle foto coprivamo le targhe con Photoshop."

SPECIALE STUNT RIDING



mettere fotografie sul nostro sito è iniziata ad arrivare qualche richiesta: "perché non venite a fare le vostre esibizioni qui da noi? Perché non venite qua, perché non venite là..?" e da lì, un po' per caso, è nata l'idea di creare un vero e proprio Team. Abbiamo mantenuto il sito Smanettoni.net, ma per il discorso Stunt abbiamo voluto diversificare un po' la cosa. Dopo aver creato il team Swot Gang abbiamo aperto un altro sito, swotgang.com, dedicato solo allo Stunt, e da lì abbiamo iniziato a trovare nuovi contatti. A dire il vero, però, è solo negli ultimi anni che la cosa è letteralmente esplosa. Con Youtube e i vari social network c'è stata finalmente la possibilità di accorciare le distanze, di conoscere tante persone in giro per l'Italia e



Il gazebo della Swot Gang, a Imola, era sempre ben presidiato. A destra, Christian cerca di insegnare le basi dello stunt al nostro Aigor. Foto grande, le esibizioni di stunt iniziano ad attirare molto pubblico anche qui in Italia

per il mondo, di scambiarsi le esperienze e, banalmente, di confrontarci direttamente con ciò che facevano gli altri. Ora quando uno si inventa una nuova acrobazia, un nuovo 'trick' la prima cosa che fa è mettere il video su Facebook: così hai molti più stimoli, hai sempre qualcosa di nuovo da provare, puoi confrontarti direttamente con i migliori al mondo, e intanto un sacco di gente che vede quei video inizia a capire che le impennate possono essere anche uno sport, non solo una roba da delinquenti. Agli inizi dovevamo aspettare anche sei mesi prima di trovare in giro un nuovo video, senza contare che era quasi sempre roba da arresto: svalvolati che impennavano per chilometri sulle autostrade, che si facevano inseguire dalla Polizia... Ora i gruppi sono più organizzati, e lo Stunt Riding è diventato per molti una disciplina motociclistica,

non più una cosa da teppisti. Questo ci sta aiutando a anche a trovare più facilmente posti per allenarci."

Ecco giusto, una domanda che si staranno facendo in tanti: dov'è che vanno ad allenarsi gli Stunt Riders, per non rischiare di venire arrestati ogni volta? "Beh, il posto esatto dove andiamo noi non te lo posso dire!", ride Christian. "Diciamo che c'è un parcheggio in disuso e imboscatisimo, qui dalle nostre parti, che usiamo ormai da sei anni. Lo chiamiamo l'Area 51, e c'è di buono che lì non diamo fastidio a nessuno. Però, onestamente, le

"Gli istruttori delle scuole guida le usavano le nostre foto per mostrare ai ragazzini le cose da non fare!"

cose ora sono migliorate anche nei rapporti con la Polizia, e so che più o meno tutti i gruppi in giro per l'Italia hanno il loro 'parco giochi', in qualche area industriale isolata o giù di lì. Una volta, quando facevamo

le impennate in velocità su strada e ci trovavamo davanti una pattuglia, vagli a spiegare che stavamo provando una coreografia... Spesso finivamo in guai seri, perché per loro stavamo facendo una corsa clandestina. Ora invece andiamo in posti isolati, e le poche volte che viene la Polizia, al massimo stiamo

provando qualche trick a 30km/h. Un po' ci conoscono, ma anche a quelli che non sanno chi siamo, gli facciamo



Sopra, nel paddock e sul rettilineo di Imola durante il Mondiale SBK. In questa foto, il burnout finale per la gioia di tutti i gommisti



vedere che ci stiamo allenando, che abbiamo le protezioni e che non creiamo problemi a nessuno. Insomma, di solito lasciano correre, anche perché vedono che abbiamo moto fatte apposta per gli stunt, non siamo improvvisati.

Immagino che ai primi tempi non fosse nemmeno facile riuscire a fare una moto da stunt, con i comandi doppi e le protezioni per il motore, giusto? *"Internet ci ha aiutato molto anche in questo. Agli inizi era un manicomio: dovevamo andare dal meccanico a chiedergli di fare cose che non aveva mai fatto, e non sempre*

funzionavano. Ci trovavamo i pomeriggi a saldare pezzi di tubi per proteggere il motore, poi magari cadevi e spaccavi lo stesso perché il metallo che avevi utilizzato non era adeguato, oppure peggio ancora cadevi e piegavi il telaio della moto. Scopriamo sempre qualcosa di nuovo, e cercavamo di capire come facevano gli americani studiando le foto delle loro moto. Ora per fortuna è più facile, da 3/4 anni a questa parte in internet trovi kit già pronti e dedicati a vari modelli, con le protezioni, le corone giganti, la barra da impennata, i comandi doppi

e tutto quello che serve per costruire una moto da stunt. Anni fa noi ce lo sognavamo."

L'Italian Stunt Fest

Dunque qui in Italia il movimento dello Stunt Riding si sta sviluppando come non aveva mai fatto prima. Ma che portata ha, al momento, a confronto con i paesi esteri più attivi? *"Ti basti sapere che i primi Stunt Festival (vere e proprie competizioni di stunt organizzate ufficialmente, e spesso con pubblico pagante - N.d.R.) in America sono partiti nel 2000/2001, in Francia nel 2004/2005, mentre in Italia il*

primo Stunt Fest è stato fatto quest'anno... quindi siamo indietro", dice Christian. Però i resoconti dell'evento dicono che è venuta un sacco di gente, e che la manifestazione ha avuto un successo quasi inaspettato. "Sì, l'abbiamo fatta dal 26 al 29 maggio 2011 a Ortona, un paese del centro Italia vicino a Pescara. Abbiamo fatto sacrifici enormi per organizzare tutto, approfittando anche della disponibilità del nuovo autodromo locale, e sono arrivati gruppi da ogni parte d'Europa, praticamente tutti quelli con cui avevamo preso contatto via internet



FARE UNA MOTO DA STUNT

Da che modelli è meglio partire per fare una moto da stunt? Cosa bisogna cambiare? Quanto costa? Christian ci spiega tutto

"Per quanto riguarda le moto, noi abbiamo iniziato con le 1000 vedendo i video americani, tutti usavano R1, Fireblade... effettivamente per le impennate di dieci chilometri in autostrada le 1000 erano ottime, ma ci siamo accorti che per i trick lenti, quelli che si fanno adesso, erano meglio mezzi più leggeri e con meno cavalli. La CBR600F Sport è stata a lungo molto gettonata, come pure le GSX-R600 e le Kawa 636. La scarsa coppia ai bassi non è un problema, perché usiamo corone maggiorate, mentre il fatto di usare i 4 cilindri aiuta per la loro elasticità: noi lavoriamo tra i 1.500 e i 3.500 giri e con un bicilindrico rischieresti spesso di far spegnere il motore.

Per le modifiche, l'unica cosa che viene fatta al motore è a livello elettrico: viene tolto il sensore di ribaltamento, che farebbe spegnere la moto quando sta troppo in verticale, e viene fatta una modifica sulla ventola del radiatore, che deve rimanere sempre accesa al massimo, per evitare che andando piano il motore si surriscaldi. Poi mettiamo un po' più di olio con degli additivi

particolari che fanno slittare un po' di più la frizione. Infine usiamo un regolatore sul corpo farfallato per alzare i minimi: serve ad addolcire un po' la risposta del gas e a non far scendere il motore sotto certi regimi.

Passando alla moto, prima di tutto mettiamo il doppio comando sul manubrio sinistro, con una leva del freno posteriore aggiuntiva sotto a quella della frizione. Poi abbiamo il kit trasmissione con la corona oversize, la gabbia protettiva per il motore, e la barra posteriore per le impennate – queste, più o meno sono le modifiche fondamentali.

Il costo per trasformare una moto come le nostre è intorno ai 2.500 euro, e ovviamente conviene partire da una moto usata molto vecchia, o incidentata. L'importante è che sia a iniezione – nelle impennate verticali i carburatori alla lunga vanno in crisi – poi se è una 600 ancora meglio. Va bene anche un'Hornet, per capirci: la compri usata per due lire e con altri 2.500 euro hai la tua moto da stunt.



negli ultimi anni ma che, per motivi di distanza, non avevamo mai incontrato dal vivo."

"Per noi è stata un'occasione molto importante, oltre che un'esperienza bellissima. Ci siamo confrontati con team tra i migliori in circolazione, c'erano i Riviera Stunt Riders e gli Switch Riders, che sono francesi di ottimo livello, ed è venuto anche Thomas Blade che nelle ultime gare europee è arrivato sempre nei primi cinque. Ma anche tutti i ragazzi italiani che sono venuti si sono comportati molto bene, han fatto vedere belle cose tutti quanti. Certo, rispetto ad esempio ai francesi, al momento siamo pochi. Però cresceremo anche noi."

E la sicurezza?

Se avete mai visto qualche video degli StarBoyz o di altri gruppi americani dei primi anni 2000, avrete notato come l'abbigliamento tecnico per loro fosse un accessorio superfluo. Qualcuno metteva il casco, ma in gran parte dei casi usavano solo jeans e maglietta anche durante le impennate a 180 all'ora in

autostrada. Gli Stunt Riders di adesso, per fortuna, sembrano molto meno improvvisati (e stupidi).

"Noi in allenamento indossiamo le protezioni praticamente sempre, perché è più facile sbagliare – e cadere – quando stai provando nuovi trick o cose che non sai ancora fare bene. Certo, non usiamo le tute in pelle o gli stivali racing, perché renderebbero difficili molti movimenti, ma mettiamo

"Il segreto per non farsi male è allenarsi tanto, provando solo una cosa nuova alla volta."

scarpe tecniche, paraschiena, jeans con le protezioni, pettorine, ginocchiere da cross, guanti e casco. Quando facciamo le esibizioni, invece, qualcuno preferisce vestirsi 'più leggero'. So che può sembrare sbagliato, ma durante gli show proviamo solo numeri che sappiamo fare a occhi chiusi – il rischio è obiettivamente basso. Per me fare un'impennata lenta a 10 all'ora è come per un motociclista normale andare dritto a 10 all'ora su entrambe le ruote. Può sempre capitare che ti si spenga la moto, ad esempio perché non pesca più benzina dal serbatoio, ma in ogni caso siamo a velocità bassissime, e se anche se capita l'imprevisto, siamo ben allenati



Effetti speciali? Basta chiedere



I rapporti con la Polizia sono sempre stati problematici per i patiti dello stunt. Chissà perché...



La sella non gli sembrava molto comoda

anche a cadere..."

Christian sembra molto sicuro del fatto suo, e dopo averlo visto in azione non ho motivo di dubitarne. Ormai pratica lo Stunt Riding da una decina d'anni, eppure sulle sue braccia non noto cicatrici da fratture come solitamente si vedono sui piloti professionisti di qualsiasi disciplina motociclistica. "Il segreto per non farsi male è allenarsi tanto, almeno tre volte alla settimana per un paio d'ore, provando solo una cosa nuova alla volta, ed evitando di strafare. Solo perché un altro ha fatto uno stoppie di 70 metri, non vuol dire che puoi riuscire a farlo subito anche tu."

E se uno vuole cominciare da zero? Quanto ci mette a diventare uno Stunt Rider rispettabile? "Il talento, anche qui, conta molto. Ma se vai in moto da un po', sai già impennare decentemente e sei motivato, dopo due mesi di allenamenti in genere riesci già a fare molte cose d'effetto,

tipo le impennate lente, o gli stoppies girando la moto in aria. Se invece sei un neopatentato, ovviamente, la strada è molto più lunga. Possono servire anche degli anni prima di arrivare a fare buoni trick in sicurezza. Poi, dipende se vuoi fare un po' tutto, o specializzarti in qualcosa. Ora ad esempio sta nascendo la moda del drifting, ovvero guidare la moto facendo sempre derapare la ruota posteriore. Altri preferiscono dedicarsi agli stoppies lunghi - il mio compare Alessandro è arrivato secondo nella gara dello Stunt Fest con 74 metri con la ruota dietro sollevata - altri ancora, fanno le impennate

lente in circolo cambiando posizione sulla moto. Insomma, non è più solo impennare in autostrada, come facevano gli americani..."

"Cercavamo di capire come facevano gli americani studiando le foto delle loro moto. Ora è tutto più facile."

Lavoro o hobby?

Una domanda che viene naturale farsi, considerando il livello di organizzazione e di impegno di gruppi come la Swot Gang, è se quello dello Stunt Rider sia solo un hobby o possa diventare anche un mestiere con cui camparci. Christian taglia corto: "In tutta sincerità, è difficile anche solo rifarsi delle spese, figurati camparci. Sono pochissimi quelli che possono permettersi di farlo come unico lavoro. I professionisti come

Pfeiffer sono delle star, hanno sponsor come la RedBull che gli permettono di girare il mondo e lo pagano per esibirsi nelle loro campagne. Ma come Pfeiffer ce ne saranno altri tre o quattro al massimo. Noi siamo già contenti di rifarci delle spese grazie agli spettacoli. Abbiamo alcuni sponsor che ci forniscono i pezzi di ricambio delle moto, le gomme, le pastiglie per i freni, l'abbigliamento; poi quello che ci viene in tasca lo spendiamo per fare i poster, riparare le moto, pagare i furgoni... Ma per noi va bene, ci permette di continuare nella nostra passione, di girare, conoscere nuovi posti, nuova gente, che è quello che ci interessa. Non ci facciamo i soldi, ma non ci lamentiamo."

Ok, ora mettiamo che un fan di SuperBike, dopo aver letto questo articolo, venga

SPECIALE STUNT RIDING



Per l'Italian Stunt Fest, che si è svolto l'estate scorsa a Ortona, sono arrivati Riders da tutta Europa. Poi sono stati riconsegnati ai rispettivi manicomii



folgorato dalla vocazione stunt un po' come successo anni fa a Christian con le foto degli StarBoyz: da che parte dovrebbe iniziare per diventare uno Stunt Rider? "Innanzitutto bisogna affrontare le cose con calma e con metodo, e prepararsi al fatto che non bastano 3-4 settimane di allenamenti per mettersi già a fare cose grandi. Ma soprattutto serve una grande



A sinistra, in allenamento capita spesso di cadere, quindi meglio usare sempre le protezioni. Qui sopra, i posti ideali sono quelli isolati e deserti (sinistra) oppure un parcheggio in Costa Azzurra, come il famoso Nikaia di Nizza (destra), una specie di mecca degli Stunt Riders



motivazione, ho visto tanta gente partire con entusiasmo per poi cadere nello sconforto e abbandonare solo perché non gli venivano dei trick più complessi. Ci devi investire tempo e soldi, e se non sei motivato è un attimo mollare tutto. Altra cosa importante è unirti ad altra gente con la tua passione: se non hai un gruppo con cui allenarti, non puoi confrontarti, chiedere consigli, scambiarti idee... non è un caso se il 90% degli Stunt Riders sono riuniti in team e si allenano sempre in gruppo."

La mia chiacchierata con Christian volge al termine.

È così tanta la passione che esprime per ciò di cui parla, che faccio quasi fatica ad

"Ogni tanto pensiamo di mettere su una scuola di stunt, un po' come quelli che fanno i corsi di guida in pista."

interromperlo – continua a raccontarmi storie come un fiume in piena, mi parla di numeri incredibili che ha visto fare a un tizio polacco, o dello stoppie chilometrico di un altro... Lo fermo facendogli una domanda che forse non si aspettava: come si vede tra una decina d'anni, quando magari

avrà dei figli grandicelli e sua moglie gli chiederà di smetterla di andare in giro a fare le impennate come un ragazzino? "Questa è tosta..." risponde Christian sorridendo, "fino a quando il fisico me lo permette

spero di continuare a fare ciò che faccio, perché comunque mi piace tantissimo. Spesso mi alleno da solo, mi porto il cagnolino, e mentre gli altri sono al mare in spiaggia, io mi cerco un parcheggio imboscato e mi metto a girare. Però, dai, Biaggi e Checa hanno vinto il mondiale SBK a 40 anni, quindi se mi tengo un po' in forma, per altri dieci anni continuo tranquillo pure io. Poi vediamo.

Ogni tanto pensiamo di mettere su una scuola di stunt, un po' come quelli che fanno i corsi di guida veloce in pista... mi piacerebbe insegnare ai ragazzini a fare numeri e divertirsi in sicurezza, saltando tutta la trafila di errori che abbiamo fatto noi. Può essere che succeda pure questo. Del resto, se siamo riusciti ad esibirci davanti a 80.000 persone al mondiale SBK a Imola, non vedo quali altri sogni non possano realizzarsi."

In bocca al lupo, Christian. **SBK**