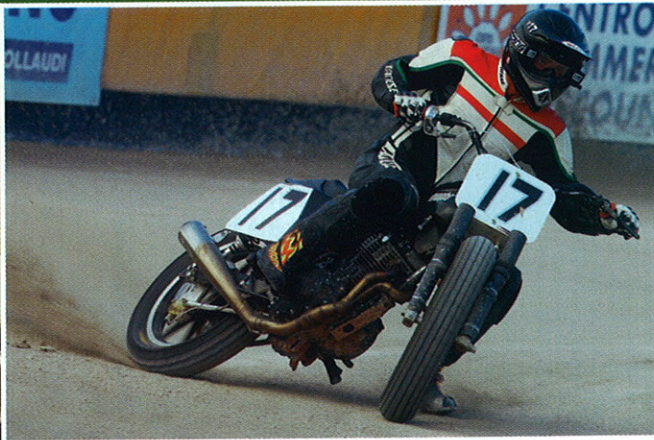




**GOMITO A GOMITO CON SCALABRIN, ANZI,
STIVALE A GOMMA!
LA BAGARRE È SEMPRE PROTAGONISTA**



In alto, le traiettorie si incrociano e capita di vedere anche due sorpassi in una sola curva. Nell'ovale si può correre ed essere veloci con i mezzi più diversi, dalla cross trasformata, alla moto di Massimo Bruni (17), una Honda 500 FT, raffreddata ad aria.

che mi farà da meccanico, nonché consigliere, per tutta la giornata di gara. Già, anche consigliere, perché non ho mai avuto alcuna esperienza su quel genere di moto, mentre Andrea, da quest'anno, si è preso l'impegno di entrare in questo nuovo mondo e seguendo super Belli si è già fatto una buona esperienza su come si possono affrontare quelle due (e solo due!) benedette curve a sinistra che mai le puoi trovare uguali, che cambiano ad ogni passaggio e solitamente (almeno nel

mio caso) ne azzecchi due sì e quattro no! Scende dal furgone la mia motocicletta che ha un peso di poco superiore ai 100 kg ed è un vero spettacolo: nuova fiammante ancora da rodare. Il telaio è appena arrivato dall'America, prodotto appositamente dalla J&M ed è stato verniciato di nero; il motore è un bombardone TM da 530 cc, monoammortizzatore americano Penske e forcella Paioli da 41 mm di derivazione stradale direttamente seguite dalla 4D Normal Part, ruote da 19" gommate Maxxis e freno anteriore... Mi ero già dimenticato che quello non si può utilizzare, managgia! È sempre un po' traumatico l'impatto visivo, ma devo dire che fai in fretta ad abituarti e man mano che fai pratica inizi ad usare molto meno anche il freno posteriore: sembra strano, ma esiste una tecnica che ti consente di buttare la moto di traverso in staccata anche senza toccare il freno, ma soltanto con la perfetta sincronizzazione tra la chiusura del gas ed un particolare movimento del corpo. Ma quelli sono i trucchi del mestiere che mi ha insegnato un Belli che alla guida della Zeta è veramente un maestro, preciso nel disegnare le traiettorie e abilissimo nel rimediare