

nubri che gli specialisti usano hanno i "corni" rivolti indietro e sono larghi in maniera tale da non ostruire il movimento del gomito contro il corpo quando si è in completo controsterzo. Certo, la teoria è quella, ma se non l'hai mai usato e non hai tempo di testarlo è alquanto complesso. Andrea nel vedermi perplesso mi sussurra "Ora hai capito perché ti ho detto di portare il manubrio da cross?". Così procede alla sostituzione del manubrio per farmi sentire proprio come a casa mia. Che trattamento eh? Da vero ufficiale! Devo ammettere che con quello da cross mi è parsa subito un'altra moto e i timori sono svaniti del tutto una volta entrato nell'anello. Andrea mi dice di tirare subito a manetta, perché il tempo è poco e qui bisogna essere svegli nel capire subito come funziona il tutto. Così entro e, pur sentendomi un pesce fuor d'acqua, tiro subito più che posso tanto da andar subito discretamente bene, ma

senza capirci nulla né di tecnica, né di assetto! Al mio rientro al box trovo addirittura il tecnico delle sospensioni Stefano Lombardi che, nel vedere il mio stile (che logicamente prima non poteva conoscere) e in base al mio peso cerca subito di settare le sospensioni nella maniera migliore. Andreani fa il resto, sostituendomi la corona con una più grande per agevolarmi il controllo della moto in fase di accelerazione dove, se il motore è leggermente più su di giri, ti aiuta nella gestione della derapata. Ora è tutto pronto per l'inizio della prima batteria dove sono sorteggiato in ultima posizione alla via. Parto e mi sento subito sicuro, recupero fino a terzo raggiungendo i primi due e terminando la manche proprio al fotofinish con il mio collega di supermoto (Scalabrin). I primi tre in un fazzoletto, se ci fosse stato ancora un giro ne avremmo viste delle belle. Dopo pochi minuti parte la seconda heat e stavolta sono in prima fila insieme a Belli, gomito a gomito. Scatto al comando e ci rimango per qualche giro domandandomi "Marco dov'è? Perché non arriva?"; in realtà non mi rendevo conto che stavo andando abbastanza forte, tanto da guadagnare un bel margine sugli inseguitori, Belli incluso a causa di una partenza non perfetta. Ma ecco che verso fine manche inizio a sentire un rombo dietro di me fino a quando la sua Zaeta mi supera in pieno rettilineo su una ruota (ecco che ha trovato il modo migliore per prendermi in giro!), ma non perché la sua ha più motore, bensì perché lui è un mago nel riuscire a dar trazione al posteriore in uscita di curva. L'adrenalina sale, la voglia di seguirlo anche e così riesco a fargli dietro almeno due curve affiancandolo in staccata, ma non capendo neanche più in che città mi trovavo! Così all'inizio dell'ultimo giro per non mollare il contatto esagero perdendo sia l'anteriore sia il posteriore e finendo gambe all'aria. Pazienza, non potevo non provarci e, all'arrivo, ricevere



Il podio del Trofeo è composto da Belli, Andreotti (sulla sinistra) e Jensen. In basso, Marco festeggia la vittoria portando a spasso per l'ovale Paolo Chiaia, patron della Zaeta e Andrea Andreani.



Questa è la moto con cui abbiamo corso l'ultima prova del Trofeo. Per raccontare il diverso approccio che si può avere con il Flat, abbiamo corso le tre gare con mezzi via via più specialistici: siamo partiti con una Aprilia SXV 550 da motard, con ruote da 17" e gomme rain (FUORI di giugno 2010). Quindi è stata la volta di una moto da dirt ricavata da una moto da cross. La seconda gara, a Giavera del Montello, è stata infatti corsa con una Husqvarna TC450 preparata con cerchi Excell da 19", sospensioni ribassate da Andreani Suspension e molto altro (FUORI luglio 2010). Il nostro tester per le prime due prove, Marco Agosti, si è infortunato durante l'ultima LCQ. Così, per l'ultima gara, corsa con una moto specifica da ovale, la Zaeta, abbiamo chiamato Paolo Gaspardone. Rimettiti presto Ago!