

Gualtiero Nardinocchi è il campione regionale. Bravissimi anche Agostini, Censori, Di Fabio, Priori, Viganò, Zazzetti.

Trial: dove l'equilibrio conta più della velocità

Ora anche in Ascoli si sta diffondendo questa disciplina sportiva

di **Andréa Ferretti**

Il Trial (in inglese significa «prova») è una competizione che si svolge in fuoristrada. E forse l'unica specialità, tra gli sports motoristici, nella quale le velocità non è l'elemento determinante per la vittoria. Conta infatti soprattutto l'abilità del pilota nel superare gli ostacoli disseminati lungo il percorso e non il tempo impiegato a percorrerlo. La velocità media delle gare il più delle volte infatti non supera i 5 Km/h.

Il Trial nacque in Inghilterra ma in seguito ha ottenuto molto successo anche in Spagna e poi via via in molti altri paesi, non ultimo l'Italia.

I percorsi di Trial sono ovviamente tutti fuori strada e costituiti da diverse sezioni chiamate «zone» (da 10 a 15) molto brevi, spesso di lunghezza inferiore al chilometro. Sono collegate da facili tratti di avvicinamento che praticamente non contano agli effetti della classifica.



Quattro tialisti ascolani. Da sinistra nell'ordine: Gualtiero Nardinocchi (su 11 gare 8 primi posti, 2 secondi e 1 quarto), Roberto Zazzetti, Paolo Viganò (quarto classificato nel Campionato Regionale) e Giuseppe Agostini (vice campione regionale).

Generalmente la lunghezza complessiva non supera i 60 chilometri. Nei tratti speciali, decisivi per la classifica, il pilota si trova da superare gli ostacoli più difficili che non si possono presentare in fuoristrada: massi situati in posizioni assai... scomode, guadi, tronchi d'albero, muretti, salite ripidissime ecc.

I giudici disseminati lungo il percorso assegnano i punteggi riguardanti ogni zona superata dai piloti in gara. Se si mette un piede a terra o si cade o si lascia spegnere il motore si viene penalizzati. Vince chi, ovviamente, alla fine del percorso ha meno penalità. Le moto da Trial devono essere soprattutto molto leggere (non superano mai i 100 chili di peso). Le sospensioni sono molto

morbide ed hanno notevole escursione. I motori generalmente sono monocilindrici a due tempi, ma la Honda ha costruito una «quattro tempi» davvero in-



Salire sul tronco di un albero con una moto sarebbe davvero qualcosa di sbalorditivo...



...ma per i trialisti arrampicarsi sui muri è cosa da tutti i giorni...



...e scavalcare un'automobile serve per scaldare i muscoli prima di ogni allenamento!

teressante. La cilindrata di queste moto è praticamente libera. Si va dalle più piccole 50 c.c., alle 125 c.c., alle 200 c.c., fino alle più grandi 350 c.c.

Difficilmente si supera il limite dei 20-25 cavalli di potenza. Le moto da Trial possono marciare a 3-4 chilometri orari senza inconvenienti. Le gomme, tassellate, si gonfiano, specialmente prima della gara, a bassa pressione (0,4 - 0,6 atmosfere) per avere maggiore aderenza sullo sterrato.

I trialisti fanno di tutto (e chi è che non ci crede!)



Si aprono una pista in mezzo alla neve...



...attraversano i fiumi...



...fanno gli equilibristi su enormi macigni...



...e poi guardate che roba di strade vanno a percorrere!

Le moto più diffuse sono generalmente spagnole come Ossa, Bultaco e Montesa alle quali non hanno davvero nulla da invidiare le italiane SWM, Fantic Motor.

I corridori di Trial non sono semplici «equilibrati» ma atleti veri e propri. Basta osservare una gara per rendersi conto dell'impegno che si richiede.