

CAMPIONATO SUPERTWIN 2004

Prototipi

Il bombardone di Mandello (Racing Team) 2

di Alberto Sala

Il Mandello Racing Team non scherza. Dopo la breve avventura al Campionato Naked dello scorso anno, dove avevano fatto intravedere la loro attitudine verso idee e soluzioni poco convenzionali che li aveva portati ad 'assaggiare' anche il campionato Supertwins assai meno restrittivo tecnicamente, si sono presi una pausa durante la quale si direbbe non abbiano certo cazzeggiato.

Così, sabato 19 a Lecco, quando Antonio Tentorio ha scoperto il telo sulla loro ultima creazione, lo stupore ha colto i numerosi presenti alla splendida presentazione (ottimamente organizzata dal Moto Guzzi Club Mandello col grande Stefano Bonacina), stupore che immediatamente si è trasformato in entusiasmo alla vista di cotanto bolide.

MAS-12, questa la sigla: semplice e telegrafica, assai meno descrivere in due parole le numerose attrattive tecniche presenti, a cominciare da teste e cilindri G&G, unità termiche raffreddate ad acqua già intraviste nel lontano 1997 frutto di Gennari e Gattuso, due personaggi bresciani la cui promettente avventura nel campionato Supertwins fu troncata sul nascere dal regolamento che vietava i motori a 4 valvole per cilindro.



I tre componenti del team hanno appena tolto il telo...



Ecco il bolide: davvero notevole!



Vista posteriore coi due tubazzi sotto il codone

Ma le novità non si fermano qui, anzi, forse perchè annunciato, il motore è la parte meno sorprendente (per quanto assai attizzante): la moto è ciclisticamente frutto di un progetto completamente nuovo: il telaio, pur essendo di derivazione V11 è completamente rifatto con nuove quote, pur conservando la struttura monotrave, sviluppato con la finalità di ridurre le quote in interasse e contemporaneamente trovare una maggiore rigidità, ma la particolarità più interessante deve ancora venire: tutto il retrotreno è stato completamente riprogettato, come efficacemente spiegato durante la presentazione visualizzando tutti i passaggi realizzativi: il perno del forcellone è stato avvicinato al massimo alla scatola del cambio, consentendo di allungare il forcellone (riprogettato integralmente) fino alla quota di 505 mm, misura molto più idonea a garantire guidabilità e trazione alla moto. Oltretutto la sospensione posteriore è ora dotata di azionamento progressivo Uni Pro-Link, con il monoammortizzatore Öhlins in posizione verticale, e l'intero retrotreno è progettato per essere facilmente smontato in tempi brevissimi, tramite tre viti per lato sulle

nuove piastre laterali e una sotto che vincola il leveraggio alla scatola del cambio. L'allungamento del forcellone visivamente slancia di parecchio la belva, ma nonostante l'impatto visivo l'interasse è di 1450 mm, ottenuti sia tramite il nuovo retrotreno sia con il canotto di sterzo inclinato a 24°, con possibilità di intervento di +/- 1,5°.



Considerato che è stata finita la sera prima, niente male!



Il gruppo dei radiatori, che probabilmente verrà modificato successivamente



Il muso da 'squalo' promette cattiveria...

Concludendo con la ciclistica, le piastre sterzo sono ridisegnate, la forcella anteriore è una Paioli assai possente con pinze freno Brembo serie Oro; i cerchi sono gli OZ Racing.

Le termiche G&G non sono state prese così come sono, ma sono state soggette a modifiche nella volta delle teste e in altri particolari; l'alesaggio e corsa sono stati portati a 95 e 78 mm. per una cilindrata complessiva di 1105 cc.; ricordo che sono termiche interamente in alluminio con distribuzione bialbero in testa a 4 valvole per cilindro, assai differenti dalle teste Daytona, e intanto sulla pesa la differenza è sostanziale: il motore+cambio a 6 marce, rispetto a un motore Daytona + cambio 5 marce (che sappiamo più leggero di 4 chili rispetto al 6) pesa ben 12 chili in meno!



Il cilindro destro: è intuibile la maggiore semplicità rispetto al 4 valvole Daytona



Assai perfettibile la spigolosa uscita dello scarico...



Samuele Sardi e Gattuso, uno dei creatori delle teste raffreddate ad acqua



Pronti: VIA! E' subito ressa attorno alla moto



Bello l'andamento degli scarichi



Ecco la parte bassa del leveraggio della sospensione posteriore

Con una distribuzione così configurata il serbatoio della benzina ha ovviamente dovuto subire lo sfratto dalla sua consueta allocazione, finendo sotto la sella; il finto serbatoio celerà (perchè è attualmente ancora da terminare) l'air-box e alcune parti elettriche. Gli scarichi, ancora un po' approssimativi viste le curve un po' troppo spigolose, terminano sotto la sella in due terminali passando magnificamente tra forcellone, leveraggi e monoammortizzatore e contribuiscono alla linea assai slanciata della moto.



Il cockpit di comando



Le nuove piastre laterali



Ecco le quote e il layout della moto



Avvertibile la lunghezza del forcellone...



Altro dettaglio sulla zona di attacco del forcellone



Visibile il serbatoio triangolare

Già, perchè aldilà dei contenuti tecnici assai attraenti la moto è bellissima e dalle forme inconsuete per una Moto Guzzi: è snella, slanciatissima e... beh, quello lo potete verificare anche voi dalle fotografie, in ogni caso ha sollevato un'autentica ovazione, e appena è stato dato il VIA! tutti si sono fiondati talmente vicini da non lasciare più spazio vitale attorno alla moto. Davvero un gran gioiello, i cui programmi di messa a punto e sviluppo saranno per forza impegnativi viste le novità tecniche, e il Team spera di riuscire a farla debuttare in pista nell'ultima gara del campionato Supertwins di quest'anno, a ottobre a Vallelunga.

Da parte nostra hanno tutta la nostra ammirazione, e anche il Mandello Racing Team di "Meme", Antonio Tentorio e "Sam" Sardi va annoverato tra quel patrimonio di appassionati già precedentemente menzionato in occasione di Albacete: patrimonio preziosissimo spesso in grado di tracciare la storia delle Moto Guzzi: auguri!



Bello l'ambiente!



Come 'anticamera' tra le altre era esposto questo gioiellino



Deliziosa! Complimenti al Moto Guzzi Club Mandello per la presentazione

© Anima Guzzista

 [Anima Guzzista home page](#)