



MOTO GUZZI MAS 12

COLPO AL CU



ORE

**UNA PASSIONE CHE
PREVALE SU TUTTO E SU
TUTTI. UN PROGETTO
PAZZESCO COSTRUITO
ATTORNO ALL'AMORE
PER IL BICILINDRICO DI
MANDELLO. ECCO COME
TRE RAGAZZI, MEME,
SAMUELE ED ANTONIO
HANNO DATO VITA AD
UNA MOTO DAVVERO
PARTICOLARE,
ANIMATA DA UN
BICILINDRICO GUZZI
RAFFREDDATO AD ACQUA**

TESTO V. BATTAGLIA - M. VETTOR
FOTO ALBERTO CERVETTI

Si sa che i grandi progetti nascono molto spesso per caso, per una pura voglia di sfida verso gli altri e verso se stessi e non è sempre vero che le idee più ingegnose prendono vita in ipertecnologici laboratori o in enormi sale-riunione. Può capitare anche che un gruppo di tre amici, seduti attorno ad un tavolo di una gelateria, abbiano quell'idea vincente che fa da eccezione ad ogni regola. È proprio questo che è capitato ai nostri amici Meme, Antonio e Samuele, i fondatori del Mandello Racing Team sul finire del 2003. Insieme, uniti dalla voglia di migliorare i loro risultati nel campionato supertwins, hanno messo in gioco ogni loro speranza e conoscenza tecnica, prima in sella ad una Guzzi V71 e poi creando la strana MAS12. Il nome altro non è che la sigla delle iniziali dei nomi dei creatori e delle prime due cifre della cilindrata che si voleva inizialmente raggiungere ovvero 1200 cc. In quei tempi il team correva con un V71 ed un bel giorno, con la scusa che servisse qualcosa di più per gareggiare ed essere competitivi il team decise di ripartire da zero. Senza dubbio la spinta iniziale per creare la MAS sarà arrivata, come dicono loro, dalle voglie di poter competere ad armi pari con gli altri piloti ma la vera spinta per imbarcarsi in progetto così innovativo può arrivare solo da una insana **▷**





PER CHI CREDE NEI SOGNI È LA REGINA DELLA SUPERTWIN

passione. Tra una chiacchiera e l'altra ecco allora l'intuizione geniale e rivoluzionaria di Samuele utilizzare il prototipo del motore raffreddato a liquido del team G&G, sigla che sta per Gattuso e Gennari di Brescia, sorreggendolo con un telaio inedito. Centoventi cavalli a 11.000 giri contro gli 80 del motore di serie del V10 raffreddato ad aria era senza dubbio un ottimo biglietto da visita. Iniziarono così i primi test a cui fecero seguito grandi lavori di affinamento e, per certi aspetti, anche di sviluppo. Il team decise di aumentare l'alesaggio che rimaneva comunque vincolato entro un certo valore a causa del basamento a sei prigionieri. Le misure caratteristiche passarono da 70x95 mm a 78x95 mm. L'albero motore di serie fu abbandonato a favore di quello di un V10 Centauro. Fino a quel momento tutte le prove erano state effettuate con una testa a due valvole ma appena fu reso noto il regolamento del campionato di supertwins 2004 che prevedeva l'utilizzo di propulsori a 4 valvole per cilindro solo per trasmissioni a cardano, la decisione di aumentare il numero delle valvole fu immediata. Dopo la fusione di nuove teste a quattro valvole il team si concentrò sul telaio. Un'altra vera chicca



Il team ringrazia le dolci e pazienti consorti che hanno, direttamente o indirettamente... cooperato al progetto MAS12: Simona, Nadia ed Elide

Il motore ricorda a grandi linee quello della Moto Guzzi ma è stato completamente riprogettato nella termica. Anche la parte bassa è un mix di diversi propulsori. Il telaio monotrave è stato progettato ex novo



QUI NIENTE È NORMALE, A COMINCIARE DALLA PASSIONE

per gli amanti della tecnica. Si optò ovviamente per lo schema del monotrave ma quello che vediamo montato ancora oggi è un oggetto inedito, frutto del lavoro di Antonio e Samuele che lo hanno progettato utilizzando Autocad e Katia e traendo ispirazione dalle sportive RSV, Honda RC211 e MGS-01. Anche il forcellone, più lungo di quello di serie, era completamente nuovo. La particolarità di questo nuovo telaio era ed è anche quella di rendere più pratico e veloce la separazione del retrotrono dal resto della moto senza dover smontare la ruota posteriore, l'ammortizzatore e il cardano. Per la sospensione posteriore si optò per una di tipo progressivo con una geometria del tipo Unit-Pro link. Per ottenere un abbassamento del baricentro il serbatoio fu posizionato sotto alla sella, lasciando ampio spazio all'airbox che va ora ad occupare quasi tutta l'area sopra il motore. La moto venne terminata nel corso del 2004 e come vestito fu scelta la carena di una Honda CBR RR. Il verdetto dei primi test è stato però piuttosto deprimente: il gruppo termico dimostrò di essere alquanto fragile e nel corso dell'anno si rese obbligatoria ridisegnare i cilindri ed i pistoni. Anche la distribuzione ha creato

nel tempo diversi inconvenienti, ma il gruppo non si è mai scoraggiato dimostrando di avere una grinta, una creatività ed una preparazione davvero ammirevole. Passano i mesi e si arriva ai giorni nostri: con il vero battesimo in gara, sul bel tracciato intitolata a Riccardo Paletti. A Varano la Mastz si qualifica 19esima nelle prove e chiude al 21esimo posto in gara, nonostante una serie infinita di inconvenienti e problemi meccanici e di ciclistica. Un risultato sudato ma gratificante che ha dato a tutto il team la meritata dose di soddisfazione. I "fantastici tre" ora guardano al futuro: campionato

supertwins 2006 e, si spera, gara europea di Assen. Per quella occasione il Mandello Racing Team (www.mandelloracing.com) vorrebbe presentare la creatura ottimizzata in alcune parti del retrotrono ed alleggerita di peso oltre che allestita di un nuovo airbox e un serbatoio più grande. Sembra anche, secondo fonti indiscrete che la triade stia già lavorando in gran segreto ad un nuovo tipo di cambio e di trasmissione finale! È emersa la parola catena. Una guzzi a catena? Teniamoci forte perché in quel di Mandello presto succederà qualcosa d'altro di imprevisto! ●

