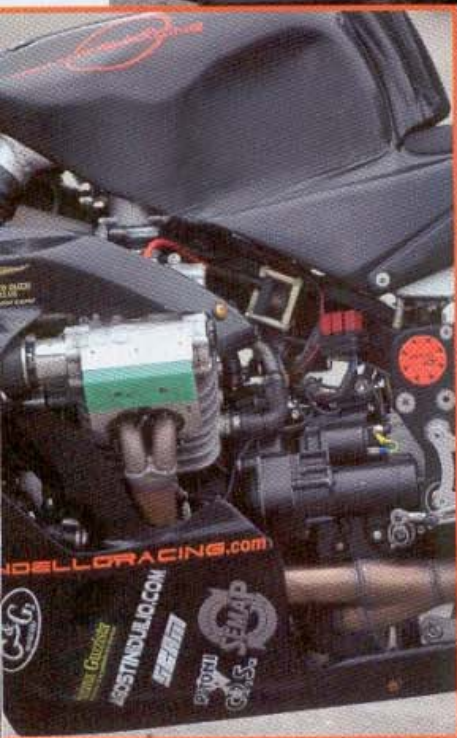


LA SFIDA

Non è facile correre con una moto completamente artigianale come la Mas 12. Il potenziale è elevato, bisogna solo metterlo pian piano a frutto



La MAS 12 è una realizzazione completamente artigianale, realizzata da Samuele Sardi e Antonio Tentorio.

Il motore deriva da un basamento California, su cui sono state trapiantate le termiche progettate qualche anno addietro da Gennari e Gattuso. La cilindrata è di 1.105,2 cm³.

Chi ci segue tutti i mesi si ricorderà della Mas 12, apparsa sulle nostre pagine nell'ottobre 2005, ed esposta in bella mostra nel nostro stand al Salone di Milano. In queste pagine quindi vogliamo proporvi solamente un aggiornamento sulla motocicletta alla luce delle prime due gare disputate. Rispetto a

quella che era esposta a Milano, Samuele Sardi e Antonio Tentorio hanno sostituito la forcella WP con una più professionale Öhlins prelevata da un'Aprilia RSV 1000, montata sulle piastre di sterzo della bicilindrica veneta. E' stato aggiornato anche l'impianto frenante anteriore, che ora può contare su pinze Brembo Triple Bridge a

quattro pastiglie. Il resto della ciclistica è rimasto invariato. Il motore non ha subito modifiche ai componenti interni, rimane quindi, ad uso di chi ancora non conosce la moto, un ibrido costruito su un basamento Guzzi California, su cui sono state installate le termiche di Gennari & Gattuso. In pratica, questa trasformazione fa passare il moto-

Durante le prove Mauro può sempre fare affidamento sui preziosi consigli di Samuele Sardi, uno che la Supertwins l'ha vinta quando ancora questo campionato si chiamava B.o.T.T.

Mauro Scardassa è il pilota che ha deciso di portare avanti lo sviluppo della Mas 12. I risultati sono stati poco positivi per via di qualche problemino di gioventù del coraggioso propulsore lombardo.



di tempo, ricordiamo che i padroni della Mas la hanno costruita prettamente per svago, fa sì che anche trovare una giornata da passare sul banco prova sia difficile, oltre che indubbiamente dispendioso. Al momento la moto ha evidenziato un buon potenziale, che si concretizza in 134 cavalli alla ruota. L'erogazione, però, è afflitta da un buco ai regimi intermedi a cui Samuele e Antonio sperano di porre rimedio sostituendo la centralina con una in grado di effettuare una mappatura molto più fitta dell'iniezione rispetto a quella adottata oggi. Per migliorare le condizioni di respirazione del

motore è stato modificato l'airbox, costruito in lamierino d'alluminio, ingrandito rispetto al passato. Un'altra modifica attuata ultimamente alla Mas 12 riguarda l'impianto di scarico leggermente rivisto nelle curvature e nelle giunzioni tra i collettori. Alla guida della Mas 12 è salito Mauro Scardassa, un pilota quasi alle prime armi, ma che si sta impegnando parecchio. I risultati non sono di gran rilievo ma la progressione indica un miglioramento: alla prima gara, infatti, Mauro ha concluso 24esimo, e alla seconda era già ventesimo. Speriamo che presto i difetti di gioventù della coraggiosa creatura di Samuele spariscano in modo da porre in evidenza le potenzialità della Mas 12. ■



Rispetto al primo contatto con la MAS 12, pubblicata su Moto Tecnica di ottobre 2005, è cambiato l'avantreno con una forcella Öhlins e pinze Triple Bridge ad imprecisore la ciclistica.