

ANNO XX NUMERO 172

MAGGIO 2011

PADDOCK

www.paddock.it

€ 3,00

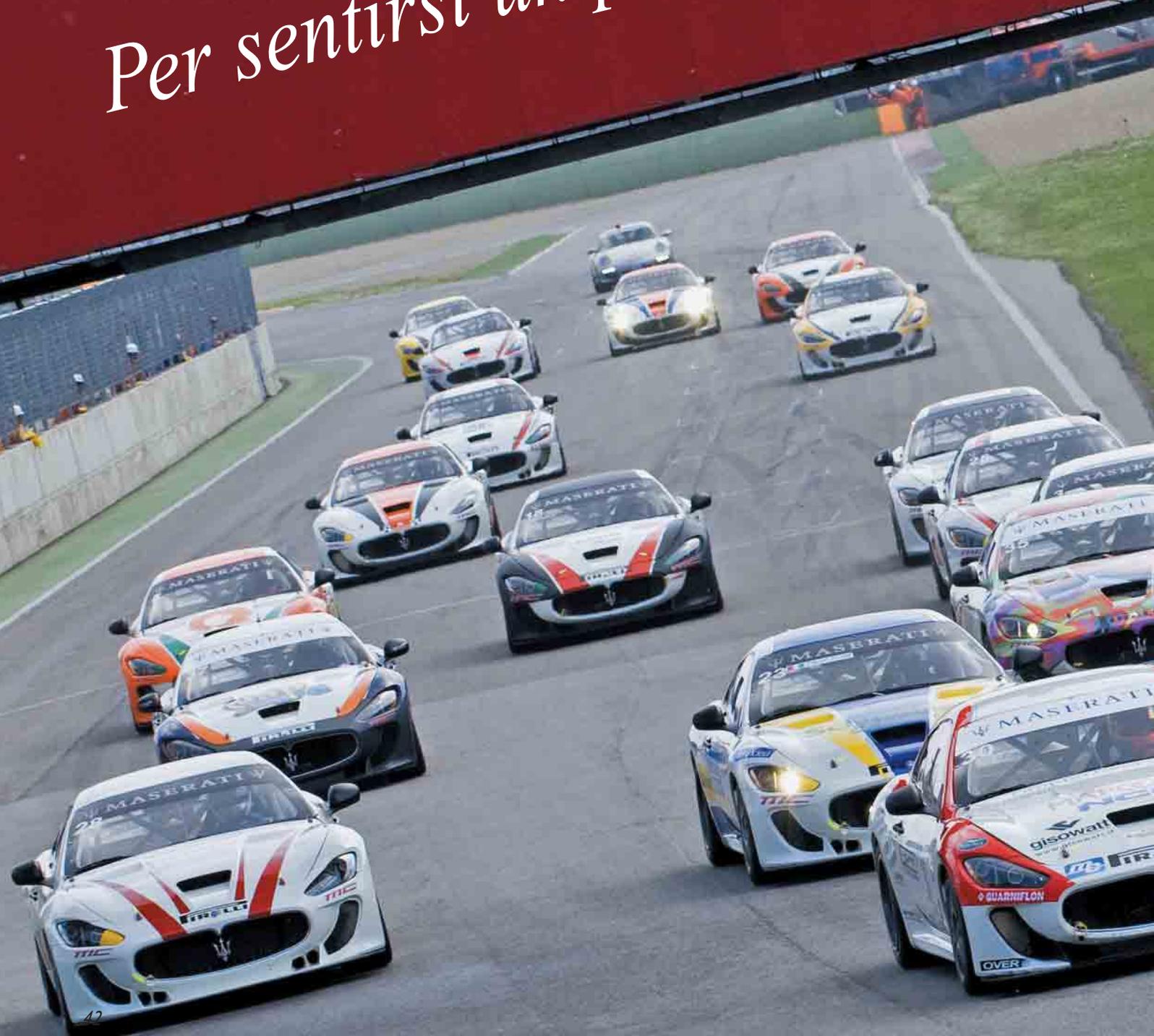
FORMULA 1
VENTI ANNI
DI EVOLUZIONE
WTCC
FUGA SOLITARIA
TROFEO MASERATI
PER SENTIRSI
UN PROFESSIONISTA



Poste Italiane SpA - Spedizione in A.P. D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46) art. 1 comma 1 DCB (Torino) - Nr. 4/2011 - Emissione Promittenti - C.so Reacondigli, 150 - 10141 Torino

Trofeo Maserati

Per sentirsi un professionista



Quest'anno la Casa del Tridente ha preparato una versione ulteriormente evoluta della GranTurismo per i suoi clienti sportivi. *Il tutto "condito" con un'organizzazione che aiuta il gentlemen driver a sentirsi un vero professionista. Con tanto di meccanico personale.*

Dici Maserati e non puoi fare a meno di pensare alle corse automobilistiche dei tempi eroici, sia in pista sia su strada. Un fascino, quello del Tridente, rimasto intatto nel tempo. Certo, per un certo periodo il marchio è rimasto un po' "impolverato", ma è bastato tornare a lucidare le punte per rinnovare la passione intorno a questo nome.

Un'operazione che ovviamente non poteva non passare attraverso l'attività sportiva, con i modelli stradali che hanno senz'altro goduto dell'impatto emozionale suscitato da una Gran Turismo da sogno come la MC12, tomata a fare incetta di vittorie e titoli.

Così è cresciuta in misura sempre maggiore negli appassionati clienti del marchio la voglia di cimentarsi anche in pista al volante delle vetture del tridente.

Vettura "egualitaria"

Ed ecco, quindi, il Trofeo GranTurismo MC, una serie con peculiarità ben precise. Intanto, si corre con vetture derivate dalla GranTurismo S, che rimangono molto vicine alla stradale, eccetto quelle modifiche necessarie all'adattamento da corsa. Inoltre, le GranTurismo MC Trofeo sono preparate direttamente dalla Casa, così come la gestione delle stesse in pista è affidata a una struttura di fiducia sotto la diretta supervisione dei tecnici Maserati.

Ciò significa che tutte le vetture sono uguali, anche perché le regolazioni di assetto e persino la pressione delle gomme è deliberata dal collaudatore Maserati, Andrea Bertolini, e non può essere modificata. Così come la scelta degli pneumatici, slick o rain a seconda delle necessità, è demandata ai tecnici Pirelli.

Questo per mettere tutti nelle stesse identiche condizioni, in modo che a fare la differenza sia solo il talento nella guida e la capacità di adattamento.

Inoltre, la monogestione toglie ai gentleman driver l'onere di doversi preoccupare di tutti i dettagli necessari per partecipare ad una corsa. Qui basta presentarsi con casco, tuta e voglia di correre, al resto pensa Maserati. Quindi ci si sente come piloti professionisti, coccolati dal meccanico che ha in cura la propria vettura e dal tecnico capoarea che ha la responsabilità di cinque vetture e che fa capo al responsabile tecnico Maserati Maurizio Leschiutta.

E nei momenti di relax ci si ritrova nella elegante hospitality Maserati, l'ambiente ideale per familiarizzare con gli altri concorrenti e amici, oltre che per invitare i propri ospiti con la certezza di fare bella figura. Insomma, l'ideale per passare un fine settimana che deve essere prima di tutto di divertimento.

Un trofeo per tutti

Al secondo anno di vita il Maserati Trofeo GranTurismo MC, oltre a confermare una buona presenza numerica con una ventina di macchine sulla griglia di partenza, è cresciuto a livello qualitativo, con una nutrita pattuglia di piloti esperti e velocissimi (che definire professionisti



BONORA

A destra, David Baldi, dominatore del primo appuntamento a Imola, e Lorenzo Casè, due dei top driver, subito vincenti, della nuova edizione del Trofeo Maserati.

non è esagerato) che fanno da pietra di paragone per i gentleman driver. Infatti, lo schieramento del Trofeo è quanto mai variegato. Tra i top spiccano, in ordine sparso, David Baldi, campione italiano Salita 2009 e dominatore del round d'apertura della stagione 2011, Lorenzo Casè, vincitore del Challenge Ferrari 2009, Stefano Gai, mattatore del Challenge del Cavallino l'anno scorso e quest'anno, il monegasco Cedric Sbirrazzuoli, che assieme a Casè ha portato al debutto la GranTurismo GT4 a Spa nel 2009, Emanuele Smurra, che ha vinto il Trofeo nel 2003. Così come vantano eccellenti trascorsi Nicolò Piancastelli, Manuel Villa e il venezuelano Gaetano Ardagna Perez. E non mancano i debuttanti, come i fidanzatini ungheresi Bela Csiszer e Anita Toth, e il medico austriaco Guenter Foster, buttatisi nella mischia dopo aver frequentato il Maserati Trofeo Racing Academy, un programma di preparazione alle competizioni, partito quest'anno proprio per avvicinare gradualmente nel modo corretto i clienti sportivi alle gare e suddiviso in due livelli: "export" e "beginners", per un massimo di dodici allievi. Dopo i primi due round disputati, lo "scalatore" David Baldi è ampiamente in testa alla classifica generale grazie alle due vittorie messe a segno a Imola, seguito da Stefano Gai, con all'attivo un centro in gara 2 a Monza, e il veloce e grintoso Gaetano Ardagna. Seguono un nugolo di piloti sempre a portata di podio, come Villa, Piancastelli e Sbirrazzuoli, che ha firmato la vittoria in gara 1 a Monza. Proprio sul tracciato brianzolo si sono



accese le polveri che lasciano prevedere un campionato quanto mai esplosivo.

Dalla strada alla pista e ritorno

Mai come in questo caso si può parlare di interscambio tra la pista e la strada. Infatti, la GranTurismo MC Trofeo è la diretta discendente della GranTurismo S di serie, della quale utilizza gran parte della meccanica di serie, ma allo stesso tempo giungono proprio dall'esperienza maturata nelle corse alcune soluzioni adottate sulla GranTurismo MC Stradale, la più estrema tra le vetture del tridente.

Tornando alla vettura da corsa, la scocca

è stata rinforzata tramite l'applicazione della gabbia di sicurezza, che va a legare i punti delle quattro sospensioni con pianale e montanti, mentre per alleggerire tutto l'insieme i parafanghi anteriori, cofani e portiere e gli scudi sono realizzati in composito, le superfici vetrate sono in lexan ed è stata realizzata una apposita plancia in composito che pesa soli tre chili invece dei 50 di quella originale. Una bella cura dimagrante di circa 600 chili, che ha consentito di arrivare al limite dei 1.400. Le sospensioni mantengono schema e componenti originali, ma gli elementi elastici di ancoraggio dei bracci, così come i supporti di motore e cambio, sono stati

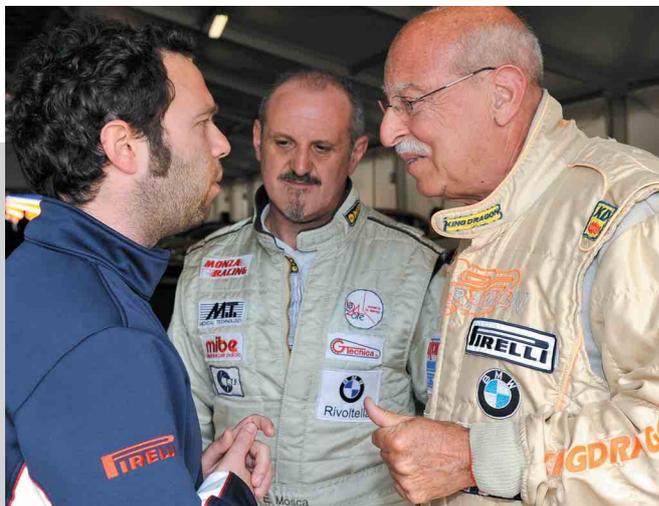


Aspettando di scendere in pista

Nel Trofeo Maserati Gran Turismo MC nessuno è un comprimario; il coinvolgimento degli organizzatori è completo e assiduo, un'organizzazione perfetta sia dal punto di vista logistico, che, ed è molto più importante, dal punto di vista tecnico. La tabella di marcia del lungo week-end è scandita da impegni fissi e da orari da rispettare, ma con intervalli che danno la possibilità ai gentleman piloti di riprendere fiato e riposarsi.

Dopo un breve briefing con Filippo Ghialamberti relativamente agli aspetti organizzativi e promozionali, la parte più coinvolgente è la spiegazione fatta pilota per pilota dall'ingegner Roberto Capotosto sulle caratteristiche della vettura e sul suo comportamento in pista.

Si tratta di una macchina da corsa con freni e cambio ecce-



zionali ma con un assetto sufficientemente morbido per comprenderne i limiti. Sono previsti due turni di prove libere di 40 minuti ciascuno per familiarizzare con la macchina. Ad ogni pilota viene affiancato un meccanico specifico che sarà

l'ombra del pilota per tutto il week-end. Importantissimo entrare in simbiosi con lui per capire ma anche per farsi capire ed ottenere i miglioramenti desiderati. Molto utile anche la riunione pilota per pilota davanti alla telemetria per scoprire dove e come il pilota che ha fatto il miglior tempo è più bravo di noi. Nel nostro caso lo studio comparato della telemetria ci ha permesso di scendere di quasi tre secondi tra prove libere e gara: un successo che senza tali strumenti non sarebbe stato raggiunto.

Renato Benusiglio



sostituiti da boccole in teflon per garantire la precisione delle regolazioni, e una modifica al sottotelaio consente una angolazione maggiore dei valori di camber. Gli ammortizzatori Sachs hanno la taratura fissa, appositamente messa a punto per la vettura Trofeo, così come il carico delle molle. L'impianto frenante è dotato di poderosi dischi autoventilanti da 380 mm all'anteriore e 326 mm al posteriore, rispettivamente accoppiati a pinze Brembo a sei e a quattro pistoncini.

L'evoluzione 2011 adotta doppie pompe racing, con ripartitore di frenata sui due assi, ed è stato eliminato il servofreno che non consentiva un corretto feeling ai piloti causando frequenti bloccaggi delle ruote. Per aiutare i piloti in questa delicata fase i tecnici Maserati hanno realizzato il cosiddetto "frenometro": sul display, una volta modificata la ripartizione tramite l'apposito pomello, si possono verificare i valori di pressione della forza frenante sui due assi. Inoltre, una serie di led rossi posti sotto il cruscottino si accendono

per avvisare il pilota quando si sta per verificare il bloccaggio di una o più ruote, che possono essere identificate sull'apposito schema presente sul display.

Dal motore, grazie a un differente impianto di scarico e la conseguente rimappatura della centralina elettronica, sono stati spremuti altri 38 CV arrivando a un totale di 488, mentre la velocità di cambiata è scesa a 60 ms, con la possibilità del "multidown" che consente la scalata multipla tenendo premuto il paddle sinistro. L'evoluzione 2011 è completata da un pacchetto aerodinamico che incrementa la deportanza all'anteriore, con un fondo dotato di due canali diffusori, e un estrattore posteriore.

Grande seduttrice

Abbiamo potuto conoscere a fondo la Gran Turismo MC Trofeo in occasione della prova d'apertura del campionato a Imola, come potete leggere a parte. La Trofeo si fa subito apprezzare per la spinta del motore, con buona coppia e allun-

go oltre che un sound coinvolgente che agli alti regimi riempie l'abitacolo, e un assetto che mette a proprio agio il pilota anche quando si comincia a spingere un po' più a fondo. In questa fase l'anteriore disegna ancora ingressi in curva precisi, mentre occorre dosare con accortezza l'azione su volante e acceleratore per evitare di amplificare i trasferimenti di carico che, data la massa in gioco e la cavalleria disponibile, potrebbero innescare dei sovrasterzi comunque abbastanza semplici da controllare per la sincerità che trasmette la vettura.

L'assetto è un po' "dondolone", ma una volta assimilato si può arrivare a una buona prestazione con relativa semplicità; il difficile è andare oltre, arrivando a sfruttare la vettura al limite nel modo corretto per ottenere tempi veloci senza strapazzare eccessivamente le gomme che, se rispettate mantengono una discreta tenuta per l'intero arco di gara, altrimenti accusano un significativo decadimento.

Una delle operazioni più delicate rimane

Ché soddisfazione vedere il traguardo

Così simile, così diversa. Dodici mesi dopo l'esperienza a Monza con la precedente vettura del Trofeo Maserati, ho potuto provare in gara, sempre sul circuito brianzolo, quella nuova, la GranTurismo MC, con tutte quelle novità sotto la pelle che sono state descritte in altra parte dell'articolo.

Il risultato sono tempi sul giro più veloci di quasi due secondi, a Monza, con i primi problemi nel capire la frenata. All'inizio non si capisce come va, poi ci si prende "il piede" e i vantaggi si sentono, così come nella cambiata.

Quest'anno è stata introdotta la multydown, in pratica tiri la leva in scalata e fa tutto l'elettronica, senza problemi di fuori giri o di inserimento nel momento sbagliato. Davvero comodo e in grado di farti guadagnare tanto in un giro di pista.

A Monza il problema non è frenare all'ultimo momento quanto accelerare prima ed essere veloci in fondo al dritto. E a vedere i numeri di gara qualche dubbio viene. Ad esempio, uscita dalla Parabolica a 218 all'ora, contro i 216 della "mia" rivale, l'ungherese Anita Toth, e poi in fondo al dritto lei con 13 km/h in più della sottoscritta. Tempi sul giro, identici al millesimo. Boh, la matematica non sarà un'opinione, ma è la dimostrazione che qua c'è ancora tanto da capire...

Passato il primo momento di apprendimento, si parte per la gara. Calma e gesso, niente invenzioni, il cuore che pulsa a mille e via lanciato che sorprende. Non tanto noi delle file dietro, quanto per il fumo dei primi sei che invece di fare la chicane vanno per prati.

Seconda chicane, altro fumo e altro dritto. Arrivano a ventaglio alla Ascari, gomme dappertutto, chicane, pista e prati. Ragazzi, qua si rischia di far danni per cui, col cuore che batte a mille e duecento (sarà l'inflazione da cardiopalma...) si arriva con due vetture nel mirino. Staccata prima chicane, lun-

la modulazione della frenata, molto potente ma con la tendenza al bloccaggio della ruota anteriore interna se si esagera, soprattutto quando si arriva a staccate violente con la macchina sbilanciata. Quindi, per essere sfruttata a fondo è necessario "farci il piede", ma una volta

trovata la misura è davvero ottima. Anche il cambio si è dimostrato all'altezza della situazione, veloce nei passaggi di rapporto e con la possibilità del "multydown" che consente di scalare più rapporti tenendo premuto il paddle sinistro, a parte qualche piccolo inconveniente di

natura elettronica. In definitiva, la MC Trofeo si è rivelata una vettura coinvolgente e piacevole da guidare, che pur essendo potente e veloce consente al gentleman driver di divertirsi in relativa tranquillità, mentre per andare veramente veloci occorre avere esperienza e stoffa.



ga, lunghissima. Ci sto, forse no. Li passo? Meglio lasciar stare, per cui, imitando i piloti di testa, via per prati alla prima chicane, ma macchina intatta.

E qua, col cervello che torna leader, mi dico che non vale la pena buttare via tutto. Concentrazione, pulsazioni delle vene sotto al casco col ritmo del V8 Maserati che canta che è un piacere e la gara che va in sintonia.

I tempi si abbassano, rispetto alle prove libere si toglie un secondo e mezzo, Anita Toth viene superata alla Roggia, Pawlicek e Leener sono poco più avanti.

Dai box stanno per spingere mostrando i cartelli, ma la rimonta dal 19esimo posto a metà classifica rischia di essere vanificata da un eccesso di entusiasmo: non è il caso. La bandiera a scacchi è un imperativo. Eccola, in volata che sventola per noi. La gioia è tanta, la soddisfazione anche: la nostra Maserati ha completato l'opera e la voglia di riprovarci è tanta; i tecnici e i meccanici, il nostro ingegnere in testa, si complimentano, sanno in che condizioni abbiamo corso e questo ci soddisfa sempre più.

Agnese Piazzalunga

