



€ 4,00

Numero 1 - gennaio 2011

rallyslalom...e oltre

Anno II - n. 1 - Mensile - Registrazione Tribunale di Torino

➤ **Rally**

Il Ciocchetto

➤ **Ghiaccio**

Riva Valdobbia

➤ **Ronde**

**Inverno
Prealpi Trevigiane
Pomarance
Fettunta**

➤ **Slalom**

Arma-Taggia



I calendari con tutte le gare del 2011



L'urlo dell'Honda

di Stefano Cosetti

C'è un automobilismo minore i cui prodotti sono spesso il risultato di talento, creatività e ingegno. Non siamo per nulla lontani dalla verità quando affermiamo che la Formula Predator's è uno di questi esempi.

L'appuntamento per un test con la versione 010 è all'autodromo di Franciacorta alle nove di una fredda mattinata d'inverno. Arriviamo e il patron Corrado Cusi è già sul posto. Il quattro cilindri della Honda Hornet 600 gira al minimo. Saliamo a bordo della

Predator's: la pedaliera è perfetta. Cusi ci impartisce poche istruzioni ma molto chiare. Le spie sul cruscotto sono le solite: ovviamente, se si accende quella rossa della pressione dell'olio è meglio fermarsi. Non c'è l'indicazione della marcia inserita, ma una spia verde segnala quando si è in folle. Siamo già in pista. Sotto i 10 mila giri il motore ci porta solo a "spasso". Il bello viene dopo. Alla fine della prima tornata, all'ingresso del rettillo principale affondiamo il piede sull'acceleratore e, con una spettacolare metamorfosi di comportamento, il 4 cilindri Honda urla nel casco e ci spara avanti facendoci inserire in sequenza tut-

te le marce. Da 10 mila a 12.500 giri non ci sono esitazioni. I cento cavalli arrivano tutti e ci ritroviamo "immersi" nell'aerodinamica (a circa 160 km/h) percependo i flussi sul casco, in modo per nulla fastidioso. Secondo i nostri gusti andrebbe accorciata un po' l'escursione della leva del cambio. La prima curva a destra si avvicina e... siccome Corrado Cusi ci ha spiegato che stiamo guidando la n. 1 (dalla cui carrozzeria verranno realizzati gli stampi per la produzione) abbiamo deciso di non esagerare. Stacchiamo presto e con una rotazione della caviglia che ci permette di accelerare e frenare passiamo dalla sesta alla quarta.



Vincente nello slalom

Corrado Cusi non ha dubbi, ritiene che la Predator's 010 - con il motore 1000 cc - possa essere in lizza per l'assoluto nelle gare di slalom. Il motore più potente richiederebbe la sostituzione dei freni (Tarox anziché Brembo) anche se nello slalom le frenate non sono stressanti come in pista. Chi vuole correre tra i birilli, deve inoltre cambiare i cerchi (8 davanti e 10,5 dietro) e montare gomme slick. Indicativamente, il prezzo si dovrebbe aggirare attorno ai 20 mila euro rispetto ai 15 mila che ci vogliono per la versione con il motore 600.



La parte mista del tracciato ci fa capire quanto sincera e diretta sia la Predator's, tanto nei gesti che facciamo bene, quanto in quelli che facciamo... meno bene. Così, frenando troppo dentro la curva, con la barra troppo morbida all'anteriore, inneschiamo una vistosa imbardata anche in considerazione che l'asse posteriore è fisso e che la trasmissione è a catena (non c'è differenziale). L'indurimento delle molle antirullo anteriori è stato sufficiente per migliorare il grip posteriore e ad ogni tomata siamo riusciti ad intuire sempre più il potenziale di questa monoposto del peso di 360 chilogrammi, agile e diretta, grazie ad un

passo di 2.130 millimetri e ad uno sterzo che con mezzo giro dà il massimo angolo di sterzata. Le gomme Avon ACB10 hanno fatto fatica ad andare in temperatura, considerando la giornata freddina e il "cauto" approccio, ma ci hanno comunque permesso di comprendere come, anche su questo fronte, la Predator's sia molto genuina nelle sue reazioni, per nulla scontosa e ostica fin dal primo contatto. Di certo, come dice Cusi, questa è una monoposto che con una serie di regolazioni consente al pilota di "vestirsi" addosso un'auto il cui comportamento possa corrispondere al suo modo di guidare.



Un giro in Franciacorta

Sul rettilo si passa in sesta e alla staccata si scalgano due marce. Le due curve, entrambe destre, si fanno in quarta per poi passare alla terza in ingresso nella prima "esse" e poi di nuovo quarta e quinta. Si arriva ad un'altra "esse" con la prima curva a sinistra (anche questa in terza) per poi mettere quarta, poi seconda al tornantino e poi quarta fino alla destra, dove si scala in terza. Sul rettilo si mette fino alla quinta, per poi scalare fino alla seconda sul tornante che immette alla curva (da percorrere in terza) che precede il rettilo principale.





LA SCHEDA Predator's PC 010 600 cc

Telaio	tubi a sezione quadrata di acciaio
Carrozzeria	fibra di vetro
Lunghezza	3.550 mm.
Larghezza	1.580 mm.
Altezza	1.020 mm.
Peso	360 Kg con la possibilità di inserire zavorre
Carreggiata anteriore	1.530 mm.
Carreggiata posteriore	1.580mm.
Passo	2.130 mm.
Ruote anteriori	5½x13"
Pneumatici anteriori	Avon ACB10 6.0/21.0-13"
Ruote posteriori	8.0x13"
Pneumatici posteriori	Avon ACB10 8.0/22-13"
Sospensione anteriore	monoammortizzatore Paioli con molle antirullo
Sospensione posteriore	2 ammortizzatori Paioli
Motore	Honda Homet di 600 centimetri cubici
Cambio	Honda Homet 6 marce a comando sequenziale
Trasmissione	a catena sull'asse posteriore
Freni anteriori	2 a disco OMP forati e sbaffati - diametro 230 mm.
Freno posteriore	1 a disco OMP forato e sbaffato - diametro 230 mm.

Chi è Corrado Cusi



Nato l'11 gennaio 1963, dal 1979 al 1989 ha lavorato nell'azienda di famiglia, impegnata in opere di consolidamento edillizio. E' diventato imprenditore nel mondo dei motori per dare sfogo ad una passione

che nel 1979 lo aveva visto debuttare in kart. Ecco chi è il costruttore della Formula Predator's. Diplomatosi perito Industriale con la specializzazione nella meccanica, nel suo curriculum ci sono le corse e le invenzioni. Nel primo caso ha gareggiato un po' ovunque: dopo il kart, ci sono stati il motocross, la motovelocità, i rally, la Formula Arcobaleno in pista ed il campionato italiano della montagna. Nel 2008 e nel 2009 sono arrivati anche due titoli tricolori. Nella società civile, invece, Corrado Cusi ha lavorato con numerose scuole di guida sicura e a metà degli Anni Novanta ha collaborato con l'Osservatorio Regionale per l'Educazione Stradale e la Sicurezza della Regione Emilia Romagna. Nei suoi progetti futuri c'è la voglia di proseguire la strada già intrapresa per la propulsione elettrica nelle auto da competizione e, cosa più ambiziosa, una vettura roadster.

