

Anno XX
numero 1-2

Febbraio/Marzo 2011

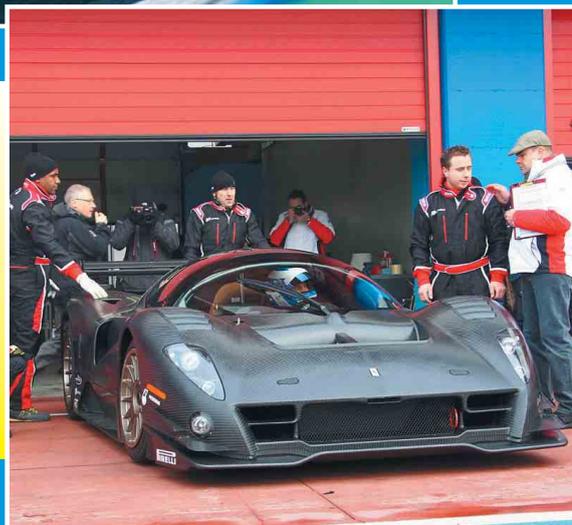
PADDOCK

Euro 3,00

www.paddock.it



- **FI: "scarpe" italiane per i campioni**
- **Le Mans: alla 24 Ore R18 contro 908**
- **Tecnica: pinne per correre nell'aria**
- **P4/5: in pista alla rincorsa di un sogno**



Predator's PC 010

Evoluzione della specie



A cinque anni dalla comparsa delle prime monoposto dall'aspetto, diciamo, un po' particolare ed essenziale, la Predator's si è via via affinata sia dal punto di vista meccanico sia sotto il profilo estetico, diventando indubbiamente più "macchina". Ora, con la presentazione della PC010 possiamo dire che la metamorfosi si è completata, con il baco che si è definitivamente trasformato in farfalla. Le curve sono decisamente più aggraziate e, pur non venendo meno alla

propria filosofia di base, anche sotto il vestito l'evoluzione è stata notevole. Come sintetizza Corrado Cusi, costruttore delle monoposto reggiane e promotore dell'omonimo trofeo: «*Dall'esperienza maturata negli anni passati abbiamo voluto fare una nuova macchina che fosse più accattivante a livello estetico e più funzionale come dinamica, mantenendo però lo stesso concetto base, cioè una macchina robusta, divertente da guidare e, cosa molto importante, economica*».

A conferma di queste parole, i primi cinque esemplari della PC010 sono in vendita allo stesso prezzo della precedente PC008: 15mila euro + IVA pronta gara, cioè già con motore e tutto quanto serve per andare in pista. Basta fare benzina e si può partire. Una cifra che di questi tempi non ha eguali.

Avanti nella continuità

Al primo colpo d'occhio appare subito evidente che la Predator's PC010 è una monoposto completamente nuova, con le linee più filanti e armoniose rispetto al passato, ma ad uno sguardo più attento, magari vedendola senza "vestito", si percepisce la parentela con la progenitrice PC08.

Il telaio, infatti, rimane fedele alla classica forma a tronco di piramide allungato, ma nella parte inferiore, all'altezza del posto

Presentata l'ultima evoluzione dell'"intuizione" di Corrado Cusi. Denominata PC010, riprende la filosofia costruttiva del precedente modello, dando però importanza anche all'estetica.



di guida, è stato creato uno scalino che ora consente al pilota di stare seduto quanto più in basso possibile, fino al limite minimo dei 40 mm di altezza minima da terra consentiti dal regolamento, abbassando notevolmente il baricentro della vettura.

Inoltre, il fatto di poter posizionare l'eventuale zavorra (il peso vettura a vuoto è di 360 chili mentre il peso minimo regolamentare è di 460 chili con pilota) in questa zona consente anche di adattare la distribuzione dei pesi in funzione delle caratteristiche dei vari tracciati.

Il telaio ora è anche più stretto, pur se resta il roll-bar piuttosto largo a proteggere anche le spalle del pilota, a vantaggio della penetrazione aerodinamica, e leggero di una ventina di chili, pur mantenendo gli standard di sicurezza richiesti per l'omologazione E2M. Sempre in te-

ma di sicurezza rimane anche la struttura tubolare delle pance laterali, che oltre a fare da supporto a carrozzeria e radiatore acqua funge da vero e proprio crash box deformabile in grado di assorbire eventuali urti laterali proteggendo telaio e pilota.

La sospensione anteriore mantiene lo stesso schema, col monoammortizzatore Paioli e le doppie molle antirollio regola-

bili, e componenti, anche se i braccetti dello sterzo sono ora più lunghi, dato il telaio più stretto e le identiche misure della carreggiata, mentre è stata realizzata una nuova scatola dello sterzo più stretta e con un rapporto di demoltiplicazione favorevole.

Come nel modello precedente, la pedaliera è regolabile in lunghezza, consentendo un facile adeguamento della posizione



MOBERTI



MORETTI

Il Trofeo Predator's 2011

Nella nuova stagione che sta per iniziare, il "1° Raggruppamento" del "Trofeo Nazionale Formula Racing Free" assumerà la denominazione di "Formula Promotion" e vedrà al via tutte le monoposto con telaio libero omologato, ma obbligatoriamente motorizzate Honda Hornet 600cc e con pneumatici scolpiti "road legal" Avon ACB10, le "Formula Junior 1.000cc" e le "Formula Ford 1.600cc", tutte con pneumatici scolpiti e tutte con prestazioni equilibrate. La nuova "Formula Promotion" prevede due trofei di marca per le "Predator's 600", che hanno sempre dominato la categoria, e per le "Formula Junior" e avrà sempre un proprio schieramento, evitando la presenza contemporanea in pista delle altre monoposto della "Formula Racing Free", ed anche un proprio calendario.

Nel "Trofeo Predator's 600" saranno al via sia le "Predator's PC 008" che le nuove "Predator's PC 010", decisione presa dopo alcune prove comparative appositamente effettuate da cui è risultato che, grazie ad alcune modifiche opportunamente apportate al propulsore, le "PC 008" hanno prestazioni assai simili a quelle del più recente modello del costruttore reggiano. Il calendario del Trofeo si arricchisce di due nuovi appuntamenti sui circuiti di Imola e di Misano e la stagione avrà inizio proprio all'"Enzo e Dino Ferrari" con una giornata di test collettivi il 20 Marzo acui seguirà la prima prova domenica 3 Aprile.

di guida, così come il volante estraibile agevola l'accesso e l'uscita dall'abitacolo. Profondamente rivista la sospensione posteriore che, pur mantenendo lo schema con i due trapezi longitudinali a parallelogramma, presenta i doppi ammortizzatori che lavorano in posizione diagonale tra il trapezio inferiore e il telaio.

Gli ammortizzatori Paioli, oltre ad essere identici tra anteriore e posteriore hanno anche l'identica taratura dell'idraulica e il bilanciamento tra posteriore e anteriore avviene in buona parte regolando le molle antirollio all'anteriore. Operando in questo modo si riesce anche a creare l'"alleggerimento" della ruota posteriore interna alla curva, ottenendo quella sorta di "effetto differenziale" nonostante l'assale rigido posteriore. Va detto che sulla PC010 è comunque possibile variare il rollio del posteriore modificando lo spessore, tramite vari fogli, delle flange portacuscinetto.

La veste esterna è completata da appendici aerodinamiche regolabili sia all'anteriore, dove per aumentare il carico sono stato aggiunti anche due flap, sia al posteriore

Invariato l'impianto frenante, con tre dischi freno forati e baffati da 320 mm della OMP, due all'anteriore e uno sull'assale posteriore, con pinze e pompa di provenienza stradale e pastiglie racing OMP. Non c'è ripartizione di frenata, che si bilancia quasi automaticamente con la disparità dei dischi sui due assi.

Il motore rimane quello collaudatissimo della Honda Hornet di 600 cc. È possibile modificare solo l'impianto di scarico e la scatola filtro mantenendo la pipa di aspirazione, è in grado di erogare circa 90 CV a 12.500 giri/min, che consente di avere un ottimo rapporto peso-potenza. Per parificare le prestazioni tra la nuova PC010 e la precedente PC 008, quest'ultima sarà equipaggiata con carburatori maggiorati, così chi l'ha già oppure chi ha intenzione di acquistarne o noleggiarne una, potrà combattere ad armi pari per la vittoria potendo però risparmiare qualcosa.

Inoltre, mantenendo il propulsore di serie si possono disputare almeno due stagioni complete prima di doverlo sottoporre alla necessaria revisione, con ovvio



risparmio economico, così come con le gomme Avon ACB10 "ognitempo" (6.0/21-13" all'anteriore e 8.0/22-13" al posteriore, al prezzo di 850 euro + IVA a treno), che sono in grado di resistere almeno per tre gare.

Correre low cost

La filosofia del Trofeo Predator's 600, che nel 2011 si articolerà su sette gare all'interno della Formula Promotion che raggrupperà oltre alle Predator's monoposto di F. Junior e altre con motore motociclistico Honda Hornet 600 cc, è sempre stata improntata all'economicità e anche nel 2011, pur volendo progredire sotto l'aspetto promozionale si cercherà di contenere i costi di iscrizione al campionato entro i 500 euro, con la stessa cifra come iscrizione ad ogni singola gara. Detto del prezzo di acquisto della nuova vettura, anche il prezzo di noleggio a gara verrà minimamente aggiornato a 1.800 euro, con gomme usate e iscrizione a parte, mentre chi opterà per la "vecchia" PC008 potrà cavarsela con 1.500 euro, che potrebbero essere ulteriormente "limati" per un accordo su più gare.

Divertimento assicurato

Abbiamo potuto saggiare la nuova Pre-

dator's PC010 sulla pista di Franciacorta, a nostro avviso un tracciato ideale per le caratteristiche di questa monoposto. La prima sorpresa positiva, al momento di sistemarci in macchina: lo scalino inferiore consente una buona seduta che lascia abbastanza margine di manovra per volante e leva del cambio anche a chi, come noi, non ha una taglia proprio small, ed anche dovendo adattarci ad un sedile posticcio creato con l'aiuto dell'immancabile gomma piuma siamo riusciti a trovare, grazie anche allo scorrimento della pedaliera, una discreta posizione di guida. Che al volante di una monoposto può fare la differenza tra riuscire a guidare e divertirsi oppure soffrire e uscirne pestati come se foste ruzzolati giù per una scarpata piena di rovi.

Il quattro cilindri Honda è pronto a scattare al minimo tocco di acceleratore, garantendo un'erogazione fluida della potenza che non va a scompensare il posteriore e salendo rapidamente con i giri regala anche un piacevole sound.

La PC010 ha un ingresso in curva millimetrico, con lo sterzo che pur essendo molto diretto è abbastanza "filtrato" dalla scatola guida da non risultare troppo nervoso e affaticante; serve solo qualche giro per instaurare il giusto feeling. Anche nella percorrenza di curva e nei

cambi di direzione, sia quelli rapidi come la Esse stretta sia quelli da pennellare come la Esse più veloce, la monoposto parmense regala un buon feeling, nonostante il passo corto, ma è soprattutto nella fase di accelerazione in uscita di curva che la PC010 ci ha particolarmente stupito per tenuta e precisione, avendo completamente perso quella marcata e repentina tendenza al sovrasterzo che ci aveva creato qualche fastidio anni fa provando le prime Predator's.

All'altezza della situazione la frenata, grazie anche al peso contenuto e all'assetto ottimizzato, mentre qualche problema l'abbiamo avuto con il leveraggio del cambio, che nelle scalate veloci e ravvicinate non sempre garantisce l'innesto immediato della marcia. Un piccolo problemino di gioventù derivato dal fatto che la leva a destra è collegata al cavo posto sull'altro lato da un'asta di rinvio che, evidentemente, manovrata velocemente tende a flettere. Infatti, effettuando l'operazione più lentamente il problema già scompare, e comunque sarà facile da risolvere nella versione definitiva della vettura. In definitiva, la PC010 ci ha fatto davvero divertire, confermandosi agile e scattante tra le pieghe del circuito bresciano.

Eugenio Mosca