ANNO XX NUMERO 178 DICEMBRE 2011/GENNAIO 2012

PADDOCK

www.paddock.it € 3,00

PADDOCK 20 1992 · 2011

D'Alessio

FORMULA 1
ANCHE UN GENIO PUÒ FARE FLOP

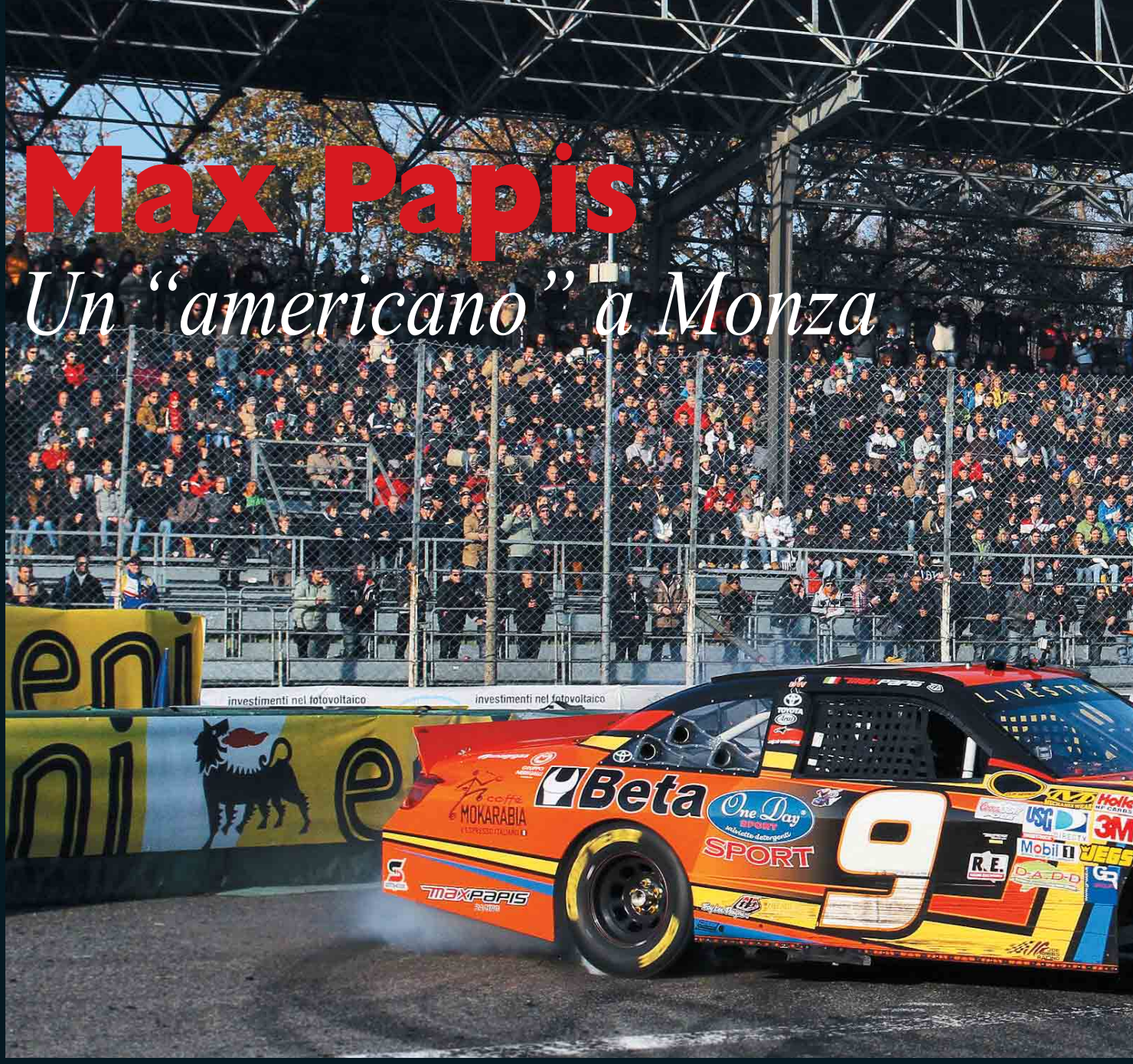
FORMULA 1
LA MONOPOSTO CHE VORREMMO

PROGETTI
TATUUS ALLA PROVA BIPOSTO

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. 178 - dicembre 2011/gennaio 2012 - Editore Promit srl - C.so Racconigi, 150 - 10141 Torino

Max Papis

Un "americano" a Monza



Il mondo americano, un modo di intendere le gare molto lontano per noi della vecchia Europa. Lo abbiamo verificato con Max Papis che ha portato al Monza Rally Show di fine novembre la sua Toyota Camry Nascar. Rumore pazzesco del V8, con i "cilindri grossi come fiaschi di vino" come diceva Enzo Ferrari dei motori americani. Tanta coppia per una vettura che sembra derivata dalla serie, anche se è un vero e proprio prototipo pronto ad esprimersi alla massima velocità sui banking oltreoceano.

«È una soddisfazione incredibile - ha confessato Max Papis - *essere riuscito a portare un po' della mia America a Monza, la pista che mi ha visto nascere, la pista di casa dove andavo da ragazzino a vedere le gare scavalcando le reti. Monza è una delle mie piste preferite, con Daytona, dove ho ottenuto dei risultati importanti».*

Il suo sogno è quello di poter correre in futuro in America con una macchina tutta italiana, sia come sponsor sia come tecnologia. *«Ciò che, invece, sono riuscito a realizzare è portare un po' di stelle e strisce in Italia per fare vivere agli spettatori una piccola fetta di quello spettacolo che vivo io per 36 gare all'anno».*

> Il campione comasco è stato una delle star invitate al Monza Rally Show.
> ***Con la Toyota Camry ha fatto provare l'emozione di stare su una Nascar.***

Gare dove ci sono 45 vetture, 150mila spettatori ogni week-end. I costi sono tutti alla luce del sole, dai premi gara a quelli per correre. La serie più economica è quella dei Truck, che costa 2-3 milioni a stagione, la Nationwide può costare dai 4 ai 6 milioni di dollari a stagione, fino ad arrivare alla Sprint Cup, 8-12 milioni a stagione per tutte le 36 gare in programma.

«Le Nascar sono praticamente fatte a mano, perché il regolamento tecnico, pur prevedendo misure molto precise da mantenere, lascia un certo spazio di manovra ad ogni costruttore per una sua personalizzazione. La tecnica è volutamente semplice per contenere i costi, ma l'inventiva dei telaisti

Max Papis in pista a Monza con la Toyota Camry e, sotto, in gara nella Nascar Camping World Truck Series.

CAMPI

A Monza come a Talladega

La Camry è pronta nella corsia box, i meccanici si apprestano a cambiare le gomme che si sono usurate molto presto sulle asperità della sopraelevata brianzola. Vi aspettate un cambio alla F.1? Ricordate che siamo nella Nascar, quindi tecnologia spaziale bandita e tanta sicurezza. Niente mozzi con attacchi rapidi, pinze automatiche pneumatiche, ma cinque bei bulloni da svitare con avvitatori elettrici a batteria….ma molto veloci. I meccanici sembrano imitare "Cricchetto" di Cars ed in un batter d'occhio i bulloni sono fissati saldamente al cerchione e sono montate quattro nuove Eagle Goodyear.
Guardiamo preoccupati la fiancata della Camry e ci chiediamo come faremo ad entrare nell'abitacolo per il giro d'assaggio con Papis, visto che la porta è finta? Semplice, ci suggerisce la mente organizzatrice del team, che di nome fa Tatiana e di cognome Fittipaldi (in verità, è anche la simpatica moglie di Max): basta mettere il piede sinistro oltre la centina, il destro di lato e lasciarsi scivolare dentro schivando le protezioni laterali per il casco.
Voilà, un po' di sano contorsionismo ed eccoci dentro pronti per farci allacciare le cinture di sicurezza, infilare il collare Hans con relativo casco. Il fido meccanico di Papis posiziona la rete di protezione laterale. «Siamo pronti», è la frase che ci arriva attraverso l'auricolare. Accenniamo ad un impacciato ok con la mano ed il dito di Papis schiaccia il pulsante della messa in moto. Il rombo del V8 scuote la vettura, la mano destra impugna la leva del cambio, stacco di frizione e le ruote iniziano a pattinare in piena accelerazione. Ma siamo in una prova speciale del Monza Rally Show e subito bisogna affrontare le chicane appositamente sistemate lungo il rettilineo. Si scoda un po' a destra, poi a sinistra, si sfiora una protezione in plastica, in un percorso non certo adatto ad una macchina da 370 all'ora….però ora arriva il bello. Là davanti, pronta c'è la sopraelevata, il mito, la leggenda. Seconda, terza quarta, il banking si inclina sempre di più e le sconnessioni delle giunte del cemento, vero cruccio dell'anello monzese, fanno saltare le dure sospensioni della Camry.

Pucci

Campi e Papis pronti a scendere in pista a velocità "Max 2"

Siamo fuori e Papis pesta prontamente il freno: davanti a noi ci sono delle nuove chicane da superare … tutte in prima, tutte di traverso. Ma presto si sale nuovamente sull'ottovolante con l'altra sopraelevata davanti a noi …. con un bel muschio verde all'estremità della pista. Di nuovo giù tutto. Il quattro marce ad H è veloce e preciso, le Eagle scaricano a terra tutti i 900 e passa cavalli. Quarta, 250…260 all'ora e dei balzi che scuotono il casco e la schiena. Meno male che siamo incastrati nelle protezioni laterali con l'Hans che contribuisce a tenere ferma almeno la testa e come ciliegina sulla torta il saltino finale all'uscita della sopraelevata per entrare nel rettilineo di partenza. ….con il suo bel toboga.
Giù le marce e giù di freni. Ma la Toyota, oltre ad essere larga, è anche lunga e per farla girare bisogna pelare, anzi prendere l'erba con relativa intraversata fuori programma. Piccola ed ultima emozione. Un po' di retro un po' di manovra, dentro la prima, ultima sgommata e via nella corsia dei box. Via il casco, stretta di mano per avere superato la prova della sopraelevata senza urlare o fare strani gesti.
È stato bello, bello essere schiacciati dalla forza centrifuga ad oltre 250 all'ora e per un momento ci siamo sentiti un po' americani, un po' Saetta Mc Queen!

Massimo Campi

Campi

Piech

In alto, Max Papis sale sulla vettura con la particolare tecnica prevista nella Nascar dell'ingresso tramite l'apertura del finestrino. Sopra, i freni aerodinamici sul tetto della sua Camry. Sotto, il V8 Toyota di 5,9 litri di cilindrata, che può erogare circa 920 CV.

Piech

rende ogni vettura unica e diversa dalle altre», precisa il pilota comasco con uno spiccato accento yankee.

Il motore della sua Camry è un Toyota derivato dalla serie. Si tratta di un V8 di 5,9 litri di cilindrata, con circa 920 CV, 875 misurata alle ruote. Il quattro marce è un cambio veloce anche se è ancora del tipo ad H. Come detto, ogni vettura è costruita a mano dalla propria squadra. I costi di realizzazione della vettura sono volutamente bassi e la tecnologia non è particolarmente evoluta, anche se ci sono squadre di 400-500 persone.

La macchina pesa 1540 chili, la carrozzeria, in materiale plastico, ricalca le forme della vettura di serie, anche se ha fari e portiere disegnati ed i freni, molto potenti, sono in acciaio. Banditi gli alettoni, ma tra le particolarità aerodinamiche c'è la leggera pinna stabilizzatrice (solo sul lato sinistro) ed i due freni aerodinamici sul tetto che si alzano automaticamente, con la pressione dell'aria, quando la macchina parte in testacoda.

Si entra nell'abitacolo dalla fessura del finestrino, in cui il vetro è sostituito dalla robusta rete di protezione che viene piazzata dopo essere entrato nell'abitacolo. Il sedile ha anche le protezioni laterali per il casco che servono ad impedire danni alla colonna cervicale quando si impatta nei duri muretti di cemento. Tenendo conto che sugli ovali si toccano agevolmente i 360 orari.

Massimo Campi