



massacro Annunciato



Sapete quantificare la differenza tra un pilota professionista, un certo Davide Foré, e il nostro Vroom Tester Daniele Leone? Ve lo diciamo noi, mezzo secondo... a titolo mondiale. La "Sfida Impossibile" questo mese è quanto mai sfrontata: grazie a Davide Foré, pluricampione mondiale, e Daniele Leone, Vroom Tester, capiamo le differenze tra un professionista e un amatoriale, impegnati su una delle più difficili piste del mondo.



Testo D. Leone Foto A. Cinti, G. Cuna

L' intenso weekend che ci ha portato a seguire il Campionato Europeo sulla pista Salentina di Ugento prevedeva anche degli "straordinari", svolti il lunedì successivo, passato in pista per un'altra "Sfida impossibile". Stavolta il confronto era direttamente con uno dei più grandi piloti di tutti i tempi: Davide Foré. E' toccato a me rappresentare tutti i lettori-piloti-amatoriali per poter sfidare il bresciano in pista. Sono stato sfacciato, lo so... ma nel senso che ci ho rimesso la faccia: Foré è impietoso, anche se si tratta di un giornalista...

Mani avanti

Partiamo dall'inizio. Immaginatevi di avere a disposizione un team intero, la Maranello, tutto lo staff di meccanici (davvero eccezionali, grazie!), compresi i meccanici personali di Foré, Simone e Luìgina, ed addirittura il boss dei boss, Armando Filini, team manager e "primo ingegnere di pista" del team di Lonato. Insomma, è tutto al top per

evitare che io possa nascondermi dietro qualche scusa dell'ultimo minuto! Peccato... avevo sperato un po' anche in questa soluzione! E' un confronto impari, indubbiamente, ma che tuttavia può insegnare tanto. Perché ci siamo recati "Sulla pista più difficile al mondo" come dice Foré, difficile non soltanto per la complessità tecnica, ma anche per la sopportazione fisica, tanto che persino durante il Campionato Europeo appena svoltosi qui, molti piloti si sono lamentati di non riuscire a reggere un buon ritmo per tutta la gara. Viceversa Davide sembra piuttosto fresco e rilassato, sebbene sino a ieri fosse in pista dalla mattina alla sera a giocare l'Europeo: "Si sono allenatissimo, anche perché sempre qui abbiamo anche disputato l'Open due settimane fa".

Ed io che speravo di limitare i danni... Invece il mio "rivale" è fresco e ben allenato, ma me lo aspettavo. Il mio massacro era annunciato, sono un pilota-toro sacrificato in nome di tutti i kartisti amatoriali come me che faranno da spettatori a questa sfida-corrida! Spero almeno che Davide-il torero non infierisca... Purtroppo ad infierire

<http://www.vroom.it>



sul programma sono arrivati i danni provocati da una mia uscita di pista, accaduta proprio nello stesso punto dov'è rimasto coinvolto anche Michael Schumacher. Con il kart a posto, dopo l'eccellente lavoro dei meccanici, può iniziare la sfida.

Tre "dita" sotto al cielo

Ebbene sì, c'erano davvero le quasi mitologiche "tre dita di gomma a terra". E, vi assicuro, è impossibile guidarci sopra. Mi rivolgo a tutti i piloti-sciatori: pensate alla differenza tra sciare su una pista appena battuta e buttarsi invece su un fuoripista. In questo caso il controllo degli sci è molto complicato, non si gira se non con molto sforzo e con la giusta tecnica. Chi ha sciato fuoripista, sa che vuol dire ricominciare a sciare da zero, nonostante si possa essere bravi quanto si voglia su pista battuta. Ecco, queste sono le stesse condizioni di chi prova per la prima volta una pista "gommata" dopo una gara internazionale: un'esperienza unica. Anche questo ha caratterizzato la "Sfida impossibile" contro Foré ed ecco, diviso in 7 settori, il dettagliato resoconto di quanto accaduto in pista confrontando i due giri migliori.

Settore A (curva 1): - 2 decimi

La prima curva che si affronta è molto veloce: provenendo dal lungo rettilineo, dove la velocità massima fatta segnare da Foré è di 116,8 Km/h, si decelera senza frenare



Daniele Leone – Vroom Tester

Pilota: non professionista

Categoria: 100 Club, 125 TaG

Esperienza in gare internazionali: Nessuna

Giri compiuti su questa pista: 32, oggi!

Gare disputate su questa pista: 0

Campionati Europei vinti: 0

Campionati del Mondo vinti: 0

Hai iniziato a correre in kart? Avevo già i capelli bianchi!

Ti alleni spesso? Il Direttore non me lo permette...

Principali avversari affrontati: Davide Foré

Davide Foré – Official driver Maranello Kart

Pilota: professionista

Categoria: 60, 100 Cadetti, 100 ICA, 100 FA, 100

FSA, KF1, 125 FC, 125 SICC

Esperienza in gare internazionali: eccellente

Giri compiuti su questa pista: 350 (2007)

Gare disputate su questa pista: 2 (2007)

Campionati Europei vinti: 2

Campionati del Mondo vinti: 4

Hai iniziato a correre in kart? Sono nato in kart

Ti alleni spesso? No, sempre!

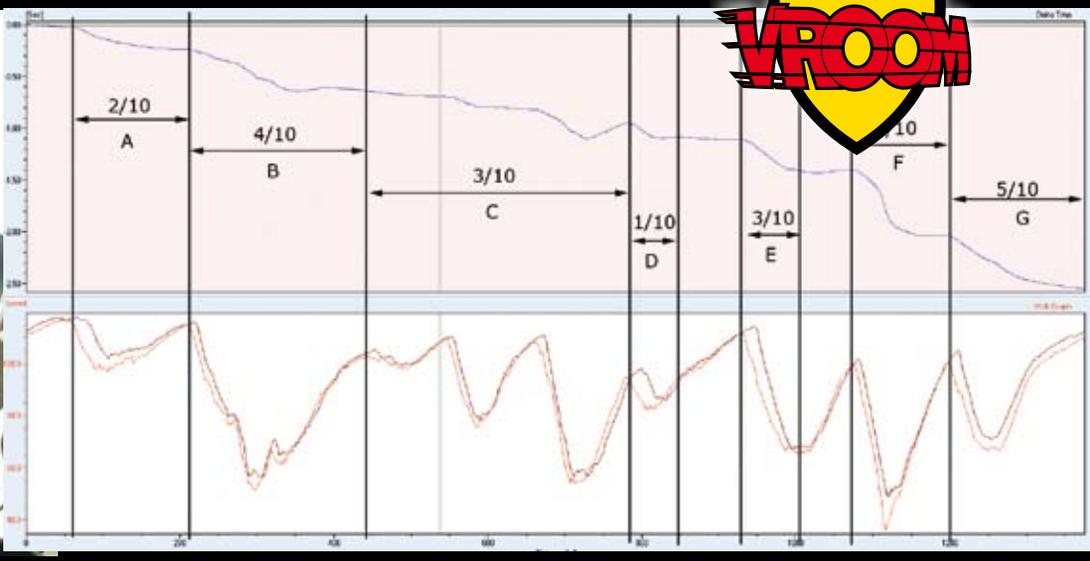
Principali avversari affrontati: F. Alonso, M.

Ardigò, G. Beggio, F. Belletti, J. Button, S. Cesetti,

G. Fischella, L. Hamilton, R. Kubica, F. Laudato, V.

Liuzzi, A. Manetti, A. Piccini, N. Rosberg, D. Rossi,

M. Schumacher, J. Trulli.



Pavia Sorensen, tecnico danese della Unipro e responsabile della T2Sport, si è occupato dell'assistenza ai due piloti e dell'analisi tecnica dei dati ottenuti grazie al sistema di rilevamento Unipro. Il grafico estratto dal nostro software riporta in alto il distacco in termini di tempo (decimi di secondo) diviso per i 7 settori in cui si è scelto di dividere la pista, mentre in basso sono confrontati i due giri migliori rispettivamente di Davide Foré (grafico in nero) e di Daniele Leone (grafico in rosso). La prerogativa di Foré è il costante ritardo nella staccata, che fa guadagnare velocità sia in entrata che in percorrenza di curva, senza tuttavia compromettere la stabilità del retrotreno e garantendo un'eccezionale precisione nelle traiettorie. Il vantaggio principale è acquistato sull'ultimo intermedio, percorso da Foré in 19,19 secondi rispetto ai 20,80 secondi di Leone.

DATI

Primo intermedio (0 - 532 metri)
 Daniele Leone 21.33 sec
 Davide Foré 20.76 sec (-0.57 sec)

Secondo intermedio (532 - 924 metri)
 Daniele Leone 16.42 sec
 Davide Foré 16.00 sec (-0.42 sec)

Terzo intermedio (924 - 1365 metri)
 Daniele Leone 20.43 sec
 Davide Foré 19.03 sec (-1.40 sec)

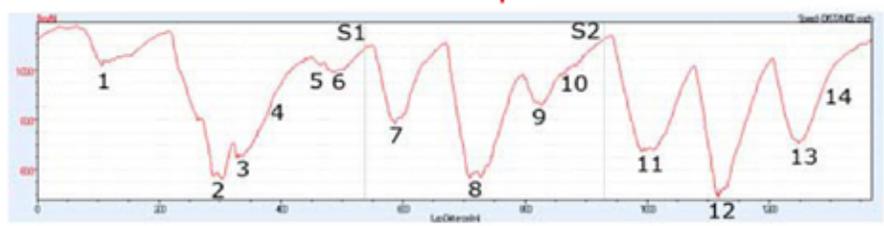
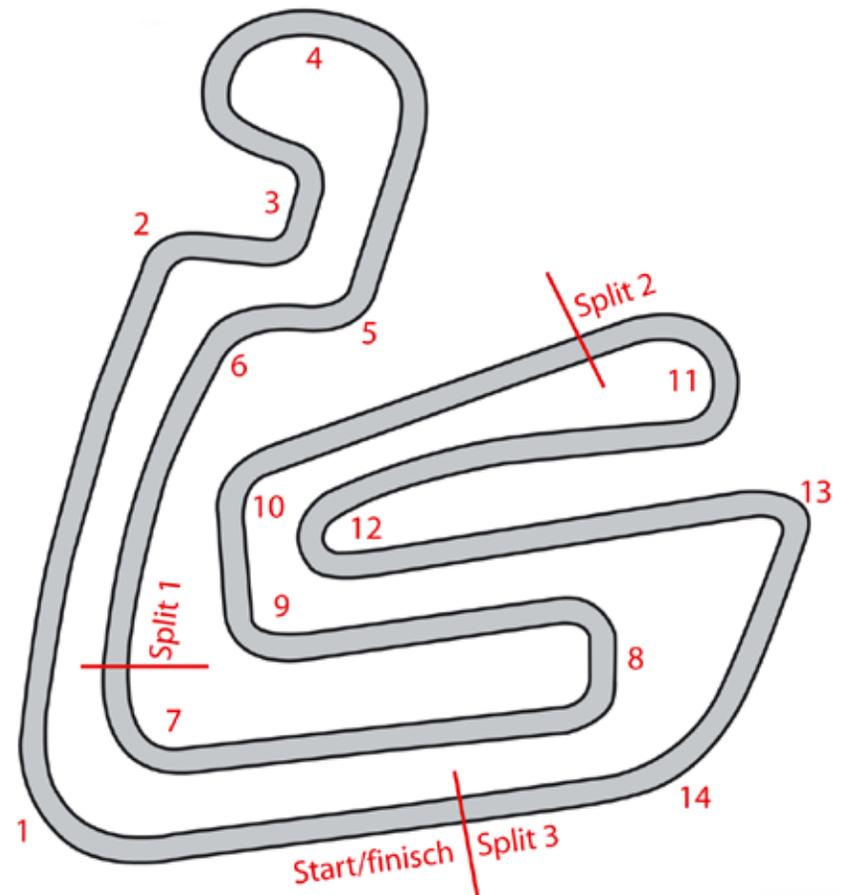
Tempo totale (0 - 1365 metri)
 Daniele Leone 58.18 sec
 Davide Foré 55.79 sec (-2.39 sec)

Velocità Max
 Daniele Leone 115,3 km/h
 Davide Foré 116,8 km/h

Giri Max
 Daniele Leone 15303 rpm
 Davide Foré 15443 rpm

Splits for Ugento

Sector	Point	Length	Description
1. Split	532	532	
2. Split	924	392	
Last split	1365	441	





sensibilmente, per percorrere la curva a destra a circa 100 km/h. Foré (grafico in nero) mantiene giù l'acceleratore per oltre 7 metri in più di me, percorrendo la curva più velocemente di quasi 10 km/h. Il mio vantaggio - spiega Davide - è riscontrabile soprattutto nella totale confidenza con il grip offerto dalle gomme. Girando di più, si

Foré ritarda la frenata di circa 4 metri, mantenendo per tutta la staccata una velocità media superiore (circa 5 km/h). La curva 2 è percorsa con oltre 8 km/h di differenza. La staccata che precede la curva 3 è eseguita quasi contemporaneamente, sebbene il mio "rivale" della Maranello abbia una velocità d'ingresso superiore (6 km/h),

che si riduce leggermente in percorrenza. In uscita di curva riesco persino a superare la velocità di Foré (la curva rossa sovrasta la nera) tuttavia ne risente l'uscita della curva 4, dove perdo nuovamente 2 km/h.

Dal rilevamento dati sembra

Pensate alla differenza tra sciare su una pista appena battuta e buttarsi invece su un fuoripista, sono le stesse condizioni di chi prova per la prima volta una pista "gommata" dopo una gara internazionale: un'esperienza unica

può imparare ad avere fiducia nella tenuta del kart, anche su una curva da 100 km/h, al limite correggendo l'assetto, sebbene nelle curve veloci sia fondamentale una traiettoria perfetta".

Settore B (curva 2, 3, 4): - 4 decimi

Il tratto più impegnativo della pista. La curva 2 è a destra, molto chiusa, si percorre brevemente perché segue il cambio di direzione per immettersi nella curva 3, una "U" stretta a sinistra che conduce alla curva 4, destra, un tornante largo che tende a chiudersi molto in uscita.

L'apice del grafico segna l'inizio del settore B, coincidente con il principio di staccata.

tutto chiaro, ma in realtà cos'è successo? Impostando la curva 1, nello spazio di 50 metri si passa da quasi 120 km/h a circa 55 km/h: viene naturale essere molto aggressivi in staccata, mentre bisognerebbe concentrarsi maggiormente sull'impostazione della giusta traiettoria per affrontare concentrati sulla giusta traiettoria entrambe le curve 2 e 3. Foré: "La linea da seguire non è facile perché deve essere morbida e tondeggiante, seguendo la traiettoria della "U" e restando tuttavia vicinissimo al punto di corda centrale, sfiorando i due cordoli di ingresso ed uscita". Usciti da questo toboga, ci attende la curva 4, che girando molto a destra fino a chiudersi a





La differenza media di velocità (circa 8 km/h) viene mantenuta non solo in fase di curva, ma anche per la lunghezza di tutto il rettilineo, costituendo un guadagno di ben 5 decimi di secondo

gancio, mette a dura prova la preparazione fisica. Infatti l'alta velocità (circa 90 km/h) si somma alla forza centrifuga che fa tendere il collo verso l'esterno, ma lo sforzo necessario a mantenere stabile la testa è inverosimile, mai provato su altre piste, ed inevitabilmente deconcentra dall'impostazione della successiva "S". In queste tre curve Foré guadagna 4 decimi.

Settore C (curva 5, 6, 7, 8): - 3 decimi
Le due curve che seguono, la 5 e la 6, formano una "S" da percorrere molto velocemente: uscito meglio dalla curva 4, Foré ottiene una velocità di percorrenza superiore di circa di 3-4 km/h, con la punta di 106 km/h, che mantiene inoltre costante per i 60 metri di lunghezza della chicane. Di conseguenza si presenta più veloce anche sul dritto che separa dalla curva 7. "In questo caso il 'trucco' non si trova nell'impostare la traiettoria, che in realtà è piuttosto obbligata, ma il distacco è dovuto alla migliore velocità che si ottiene in uscita dalla curva 4".

Per quanto mi riguarda, la staccata della

curva 7 è significativa per tre motivi: Davide ritarda di almeno 4 metri la staccata, frena con meno forza mantenendo la velocità più alta di circa 5 km/h, e mantiene la pressione sul freno per uno spazio inferiore (la sua frenata termina circa 3 metri prima). Inoltre, laddove la linea rossa del grafico dati scende con incertezza, si riflette una mia seconda pompata di freno. Viceversa guardando la curva di Davide, se analizziamo il modo in cui l'estremità inferiore del grafico nella stessa curva 7 è disegnato, ci accorgiamo anche di una parzializzazione dell'acceleratore: "Dovuta - ci spiega il bresciano - alla scelta di evitare la perdita di trazione delle ruote posteriori, seppur momentanea".
Il rettilineo che segue favorisce una lunga accelerazione che riporta il motore ai massimi giri (circa 14500), permettendomi di arrivare al punto di staccata a 108 km/h. Siamo alla curva 8, che mi ha messo molto in difficoltà a causa dei consistenti residui di gomma che giacevano proprio nel mezzo della traiettoria ideale. In questa curva, si può scoprire davvero cosa si intende per



“pista gommata”: l'altezza dei residui di gomma è di qualche centimetro e passando sopra con le gomme il kart si ferma nel vero senso della parola! Chi non ha esperienze internazionali non può avere la minima idea di cosa si affronta: condizioni totalmente diverse da ciò che normalmen-

evitando di indugiare sulla gomma e abbinate una buona traiettoria”. Facile, no? A parole sì... e lui ci riesce anche in pista, prolungando la sua accelerazione per 8 metri oltre il mio punto di staccata, raggiungendo i 111 km/h. In termini cronometrici il distacco è ovviamente consistente (6 km/h), frutto della necessaria esperienza di una guida in condizioni di gare internazionali.

sufficientemente lungo (circa 105 m), da permettere di raggiungere i 111 km/h nel momento di staccata. Foré invece stacca dopo circa 7 metri, raggiungendo una velocità maggiore (114 km/h) e mantenendosi più veloce in ingresso curva. La pressione sul freno è simile per entrambi ed anche la velocità di percorrenza. Quello che si nota è che la differenza media di velocità (circa 5 km/h) genera solo in questo tratto un gap di 3 decimi.

Il divario si intensifica nella curva successiva a sinistra, la 12. La velocità di percorrenza ideale è intorno ai 50 km/h (Foré 51 km/h). La traiettoria da impostare si rivela ostica a causa della presenza, anche in questa curva, di un consistente strato di gomma a terra. “Benché la curva sia molto più stretta delle precedenti, e richieda una brusca decelerazione, cercate di mantenere le gomme in trazione ed evitate assolutamente il bloccaggio” cosa che invece emerge dal grafico del mio giro, costando una perdita di altri 6 decimi di secondo.

**Settore G (curva 13, 14, rettilineo):
- 5 decimi**

Siamo agli ultimi 200 metri. La traiettoria della curva 13 deve essere secca, per evitare la gomma a terra, andando a sfruttare tutta la larghezza della pista per riproporsi veloci sulla curva 14, da percorrere in pieno. Ancora una volta Foré si avvale della

Girando di più, si può imparare ad avere fiducia nella tenuta del kart, anche su una curva da 100 km/h, al limite correggendo l'assetto, sebbene nelle curve veloci sia fondamentale una traiettoria perfetta

te si intende quando si parla di “pista gommata” nei Regionali. Immaginatevi cosa può crearsi su una pista dove dal giovedì, quasi duecento piloti di 3 categorie diverse girano ininterrottamente fino alla sera con gomme extra-morbide!

Tornando al mio giro, in sostanza accade che successivamente alla staccata si perde l'accelerazione ed impostando la buona traiettoria si passa proprio sulla gomma mentre si gira lo sterzo. Qui il kart inizia a saltare terribilmente, attaccandosi sui residui di gomma a terra e perdendo non solo velocità, ma anche direzionalità e costringendo a ripetuti movimenti con lo sterzo. Qual è il rimedio? “Cercate di affrontare la gomma a terra tenendo il gas abbassato, cercando di passare più interni possibile,

di “gomma” si intensifica nella curva 9 a destra, poiché si tratta di una curva veloce combinata con la seguente (curva 10) dove necessariamente il kart deve essere tenuto sulla “gomma” a terra. Oltre a seguire i consigli appena indicati da Foré, bisogna essere molto allenati fisicamente per poter mantenere il kart in traiettoria sopra la “gomma”. La differenza di velocità a metà strada tra la curva 9 e la 10 è abissale, 84 km/h contro 97 km/h, poiché la mia velocità di uscita è fortemente compromessa dalla resistenza dei residui di “gomma”. Tuttavia il distacco si mantiene entro un decimo.

Settore E, F (curva 11, 12): - 9 decimi
Il rettilineo che prepara alla curva 11 è

**Settore D (curva 9,
10): - 1 decimo**

Lo stesso problema



INFO:
Pista Salentina
 Via Cap. Giannuzzi 143
 73059 Ugento (LE)
 Tel. 0833 931311
www.pistasalentina.it

Maranello Kart
 Via Mantova 77 Loc. Campagnoli
 25017 Lonato (BS)
 Tel. 030 9133182
www.maranellokart.com

Le Cont Tyres
 Via Pineta, 8
 38068 Rovereto (TN)
 Tel. 0464 429602
www.leconttyres.com

Unipro ApS
 Viborg Hovedvej 24
 DK-7100 Vejle (DK)
 Tel. +45 75 85 11 82
www.uniproaptimer.com

propria migliore staccata per beneficiarne durante l'intera percorrenza di curva. La velocità massima in cui inizia la staccata è di 104 km/h, 3 km/h in più di me. Io percorro la curva a circa 66 km/h, mentre lui a 74 km/h e ne esce più veloce di circa 6 km/h. La differenza media di velocità (circa 8 km/h) viene mantenuta non solo in fase di curva, ma anche per la lunghezza di tutto il rettilineo, costituendo un guadagno di ben 5 decimi di secondo. A riprova che la curva che precede il rettilineo è della massima rilevanza ai fini del tempo finale. Così la lezione finisce con una testimonianza concreta di quanto vogliono le leggende sui campioni del kart: un professionista è chi sa decidere se sfiorare il cordolo, chi stacca sempre nello stesso punto, chi dosa l'acceleratore se necessario. Tutti possono diventare professionisti con la costanza e l'esperienza, provando, provando e provando. Per essere un fuoriclasse, però, il discorso è diverso, e da oggi ne abbiamo la prova...

Mezzo secondo a titolo mondiale

