

PRIMO PIANO
Pilota per un giorno

Una giornata da **SO**



gno

Passo passo verso la F.1

Al vertice dei bolidi che fa guidare Puresport c'è questa Arrows F.1 ex-Damon Hill

Pilota per un giorno è la nostra iniziativa che anche quest'anno ha permesso a undici lettori di guidare vetture da favola e due saliranno pure su una F.1

di Angelo Brisighella

DANKA

Dodici! Il numero dodici di Autosprint di quest'anno alcuni fortunati lettori se lo ricorderanno per un pezzo. Col giornale uscito lo scorso 23 marzo era partita l'iniziativa che ha portato undici di voi a vivere l'avventura "Pilota per un giorno", che Autosprint organizza assieme a Puresport. Varie

sono state le novità introdotte in questo 2010 per la quarta edizione di un... sogno che si avvera. Sì, perché per due lettori c'era in palio uno stage con una F.1, per altri due c'era la F.Nissan 3000, per altri due ancora una F.3 e infine, cinque hanno trovato ad attenderli delle vetture GT: Ferrari F430 e Lamborghi-

Una giornata da sogno

► ni Gallardo LP560, opportunamente preparate per l'impiego in pista.

PLEBISCITO PER MONZA

In questo 2010 i vincitori hanno potuto scegliere la giornata nella quale... ritirare l'ambito premio. Si è trattato di un cambiamento che ha permesso anche di verificare il livello di gradimento delle piste. La totalità dei fortunati lettori ha scelto Monza, è chiaro che era prevedibile: l'autodromo brianzolo ha molto più appeal rispetto agli altri ottimi circuiti su cui opera Puresport, tanto che nessuno ha badato ad aspetti come la maggiore vicinanza da casa propria a un circuito rispetto a un altro. La possibilità di scegliere tra le numerose date degli stage in pista del calendario di Puresport ha fatto sì che tre lettori debbono ancora ritirare il premio. Renato Copreni e Davide Milani, faranno la loro giornata con le GT il prossimo 4 dicembre, mentre Adriano Giulietti, ha spostato la sua avventura al 2011. Anche questi sono i vantaggi della flessibilità adottata quest'anno. A proposito di 2011, va aggiunto che il prossimo anno saranno ancora in scena Simone Gullotti e Benvenuto Brizzi, i due vincitori del premio più ambito: guidare la F.1. Tutto ciò perché nella loro giornata la Arrows A18 ex-Damon Hill ha avuto un problema elettrico.

FULL IMMERSION

Pilota per un giorno, come tutti gli stage della Puresport, prevede una serie di attività, in questa giornata full immersion, che permettono di approcciare nel migliore modo possibile la guida in pista e, per chi conduce le monoposto, le specificità delle vetture

di formula. Per questo motivo gli allievi della Puresport

trovano a loro disposizione uno staff di istruttori, che sono piloti di provate capacità, in grado di spiegare come sfruttare in modo ottimale tutte le potenzialità dei mezzi, oltre ai segreti del circuito. Merita di essere ricordato che lo staff degli istruttori è composto da Giacomo Ricci, Pierluigi Veronesi, Davide Campana, Emilio Melloni, Manrico Lala e Gigi Rasario. Bene, in un contesto del genere, vi domanderete com'è andata. Gli otto fortunati che hanno già vissuto l'esperienza di "Pilota per un giorno" sono rimasti entusiasti per questo sogno che si è avverato. I due che hanno dovuto rinviare al 2011 la guida della F.1, quasi quasi sono stati contenti del piccolo problema tecnico. In questo modo, potranno così tornare in pista un'altra volta. Infatti il programma Puresport ha comunque permesso loro di fare un po' di giri con la F.3 come preparazione alla F.1. E chi non è stato così fortunato da vincere questo premio? Be', possiamo consigliare una visita al sito www.puresport.it, tanto per scoprire che già con 180 euro si può guidare una Ferrari o una Lamborghini in pista.





Parco giochi per i grandi

Il parco vetture di Puresport, in continua evoluzione, prevede: F.3, F.Nissan, F.1 e le GT: Ferrari e Lamborghini: In basso, i nostri lettori in azione

Queste le vetture

Vettura	potenza (Cv)	velocità (km/h)
F.1 Arrows A18	500	300
F.Nissan 3000	420	275
F.3 Dallara-Honda	245	259
Lamborghini LP560	560	272
Ferrari F430	490	260



Al volante di mostri facili da domare

CON POCHI E CALIBRATI INTERVENTI I BOLDI DIVENTANO ALLA PORTATA DI TUTTI

Guidare una vettura da corsa è il sogno di tanti appassionati. Ma è una cosa complessa e costosa. Lasciati da parte i costi, che trattiamo a parte, la complessità deriva dal fatto che i mezzi racing possono risultare un po' ostici per i neofiti. È così che la Puresport, azienda che dal 1999 organizza corsi di pilotaggio in pista, ha pensato a una serie di "aggiustamenti". Per quel che riguarda le monoposto, ha adottato scelte particolari per motori, cambi e aerodinamica. Come si sa le formule rispondono a precisi regolamenti tecnici, e ciò non sempre rende le vetture facili da guidare. Semmai è vero il contrario: un mezzo da corsa deve essere selettivo. Così sulle F.3 di Puresport sono stati montati motori Honda 2,0 litri aspirati da 245 cavalli che, rispetto ai correnti motori di F.3, vantano una curva di coppia più favorevole. In pratica c'è una migliore erogazione ai regimi più bassi. E ciò costituisce un aiuto enorme per chi non ha esperienza con le auto da corsa, fin dal momento della partenza dai box. Quanto alla trasmissione, su queste Dallara 304-Honda è stato montato un cambio sequenziale con comando al volante. Ciò rende più divertente la guida, inoltre solleva il pilota dal dovere scalare facendo la "doppietta", indispensabile con i cambi ad H a innesti frontali. Per quel che riguarda l'aerodinamica va sottolineato che alla Puresport adottano, per tutte le loro monoposto, delle configurazioni da alto carico. È vero che in questo modo si penalizza un po' la velocità di punta, ma le vetture sono più attaccate al

suolo, un vantaggio non da poco, specie quando alla guida ci sono dei neofiti che, se prendono paura, in una condizione critica spesso tolgono repentinamente il piede dall'acceleratore. Passando alla F.Nissan 3000, va detto che pure questa monoposto dispone di un motore un po' addomesticato nell'erogazione, ma comunque capace di 420 cavalli. Anche questa monoposto è dotata del cambio sequenziale. La F.1 infine rappresenta un capitolo a sé e lo trattiamo a parte.

GT CON SET-UP E FRENI DA PISTA

Affrontare il severo impegno della pista senza un set-up adeguato è poco consigliabile con qualsiasi supercar. Chi ha un minimo di esperienza di guida in pista ben sa che le pastiglie dei freni di serie dopo pochi giri in circuito registrano un sensibile calo della loro efficienza. Per non parlare del rollio delle sospensioni standard. Una vettura stradale, per quanto ad alte prestazioni, deve di norma rappresentare un compromesso tale da potere affrontare l'uso nella normale circolazione senza troppi problemi. Così per molte supercar vengono offerti pacchetti racing rivolti a chi privilegia l'utilizzo in circuito. A livello di freni la Ferrari F430 di Puresport monta i dischi carboceramici, come quelli della F430 Scuderia; mentre la Lamborghini Gallardo usa lo stesso impianto della sorella che corre nel SuperTrofeo. Quanto all'assetto, le GT di Puresport sono più basse e rigide rispetto al set-up di serie. ■



VITO QUARANTA

