

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

Una giornata da sogno



SIMONE GULLOTTI

Il rosso e il nero

C'è chi sogna di guidare una Ferrari o una Lamborghini, una cosa ben diversa da una vera monoposto da corsa

MIRKO MARRACINI

I CORSI DI PILOTAGGIO PURESORT

C'è anche l'iniziativa di Natale

D'accordo essere fortunati come i nostri undici lettori, ma quanto costano e che cosa danno i corsi di Puresport? Iniziamo dalla base. L'offerta meno costosa della struttura di Rosario Campagna ha un prezzo di 180 euro (più iva come tutti gli altri prezzi qui indicati) e permette di guidare in pista una Ferrari F430 F1 o una Lamborghini Gallardo, il tutto dopo un'adeguata lezione teorica. Se si vuole fare qualche km in più con queste supercar, il pacchetto da 10 giri ha un prezzo di 750 euro. Nel caso della F.3 il listino parte da 800 euro per 24 giri, per la F.Nissan si inizia da 1.250 euro per 4 giri più 16 giri preparatori con la F.3, infine la F.1 prevede una spesa per il pacchetto base di 1900 euro da 3 giri più 16 giri preparatori con la F.3. Anche per le monoposto c'è una parte teorica. Visto che le feste di Natale si avvicinano, la Puresport ha varato una promozione valida fino al 31 dicembre: chi acquista un pacchetto, sia per le GT che per le monoposto, avrà diritto a un giro in più gratis. Se volete saperne di più su questi stage potete visitare il sito www.puresport.it.

Quando la F.1 diventa possibile

**TANTO CARICO AERODINAMICO, MOTORE GESTIBILE
MA SI ARRIVA COMUNQUE A CAVALLO DEI 300 ORARI**

Dire che fare funzionare (bene) una F.1 è complesso è fin troppo scontato. I fortunati possessori di vetture che hanno calcato le scene dei Gp ben sanno che per scendere in pista debbono muovere ogni volta staff non molto diversi da quelli che lavorano nel Circus. Per rendere poi la guida accessibile agli "umani" servono particolari accorgimenti. Il primo problema della gestione di una F.1 è rappresentato dal motore. Quello originale, sottoposto alle varie norme del periodo in cui è nata la vettura, spesso viene messo da parte per le complessità che si porta dietro anche in termini di guida.

Si ricorre così a dei V8 come i Cosworth o il Ford AC 3,0 litri, simile a quello usato fino a qualche tempo in F.3000, che è stato appunto installato sulla Arrows A18 di Puresport.

Questo propulsore, capace di oltre 500 cavalli, consente alla F.1 ex Damon Hill ottime performance. Tanto per capirci, la vettura arriva alla staccata della Prima variante di Monza a una velocità di circa 300 orari, il tutto con un elevato carico aerodinamico. Del resto, se già sulle F.3 destinate ai neofiti si usano incidenze elevate dei profili alari, figurarsi che cosa succede con una F.1.





Questi i fortunati

VINCITORE	VETTURA
Simone Gullotti	F.1
Benvenuto Brizzi	F.1
Flavio Nobili	F. Nissan
Renato Schmidt	F.Nissan
Vito Quaranta	F.3
Alessandro Redigolo	GT
Renato Copreni	GT
Davide Milani	GT
Mirko Marracini	GT
Sergio Piredda	GT
Adriano Giulietti	GT nel 2011*

* È passato dalla F.3 alla GT per questioni di peso.



Dal divertimento alle corse vere

C'È STATO CHI È ANDATO IN PISTA PER PURO DILETTO E POI SI È RITROVATO IN GARA DAVANTI A TUTTI

Da uno stage della Puresport si torna a casa sempre entusiasti, come è successo ai nostri undici fortunati lettori. Molti appassionati dopo la prima giornata decidono di ripetere l'esperienza. E questo è uno dei grandi motivi di soddisfazione di Rosario Campagna, imprenditore lombardo 45enne, che ha dato vita a questa struttura dopo essere rimasto qualche anno fa molto deluso di un corso di pilotaggio, a mo' di sfida verso chi vende sedute in pista poco soddisfacenti. Gli stage della struttura milanese sono principalmente rivolti a chi si vuole divertire in pista in tutta sicurezza. Ma da qualche tempo i clienti più bravi hanno iniziato a fare la domanda più frequente tra chi veste per la prima volta i panni del pilota: «*Quanto è difficile avvicinarsi al mondo delle corse?*». È stato co-

si che alla Puresport hanno iniziato a dare vita a programmi personalizzati per fare crescere questi aspiranti piloti.

Quest'anno vi è stato addirittura un debutto da urlo: quello di Simone Simonti. Questo 39enne di Livorno alla prima gara in F.2000 Light, a Monza è partito in prima fila, di fianco a Pierluigi Veronesi, che oltre tutto è pure istruttore presso Puresport, è andato subito in testa ma si è poi dovuto fermare per un problema al motore. Sempre nel 2010 avrebbe dovuto debuttare, anche lui nella F.2000 Light alla guida della Dallara-Honda F.3 di Puresport, Enrico Milani, maturato negli stage dello staff di Campagna; ma un problema nel rilascio della licenza ha portato il 50enne romano al rinvio della tanto attesa prima gara. ■

Prima lo stage poi la prima fila

Chi va alle giornate in pista di Puresport lo fa per provare l'emozione di guidare auto da corsa o supercar, poi c'è chi come Simonti, a destra, che va a correre e si trova... in testa in F.2000 Light

