



ANCHE LA STARLANE HA
CONTRIBUITO AL TEST, CON
IL SUO TECNICO FRANCESCO
PARISIO E LA NUOVA
STRUMENTAZIONE ATHON XS,
MONTATA SULLO SPIRIT/X30
DI GIACOMO ROSSI, CHE CI HA
PERMESSO DI VERIFICARE PIÙ
NEL DETTAGLIO LE DIFFERENZE
FRA LE GOMME PROVATE,
VEDI I GRAFICI SULLA
DESTRA





DESTINATE AGLI AMATORI

Le gomme Vega SL6 utilizzate nel test sono un tipo di pneumatico abbastanza duro, nella "scala" di prodotti della Casa di Saronno: per dare un'idea, solo le TL, le SL8 e le XLL (queste ultime abbastanza "estreme") hanno una mescola più dura, nella vasta gamma di prodotti della Vega, escludendo ovviamente le gomme da noleggio... A caratterizzare tecnicamente questo modello di pneumatico da kart stanno il profilo geometrico simile alle XM, la scritta verde (ma non vanno confuse con le XH!), una carcassa piuttosto flessibile e la mescola del battistrada a 55 gradi l'rd di durezza. Le misure utilizzate per questo test sono la 10x4.60-5 anteriore e la 11x7.10-5 posteriore, ma le SL6 sono prodotte anche con dimensioni più strette. La pressione di gonfiaggio suggerita è intorno a 0,56 bar. Prodotte già seguendo le specifiche "ecologiche" europee, all'atto pratico sono gomme dalla buona durata e, come dichiara la stessa Vega, adatte a categorie semiprofessionali e amatoriali.

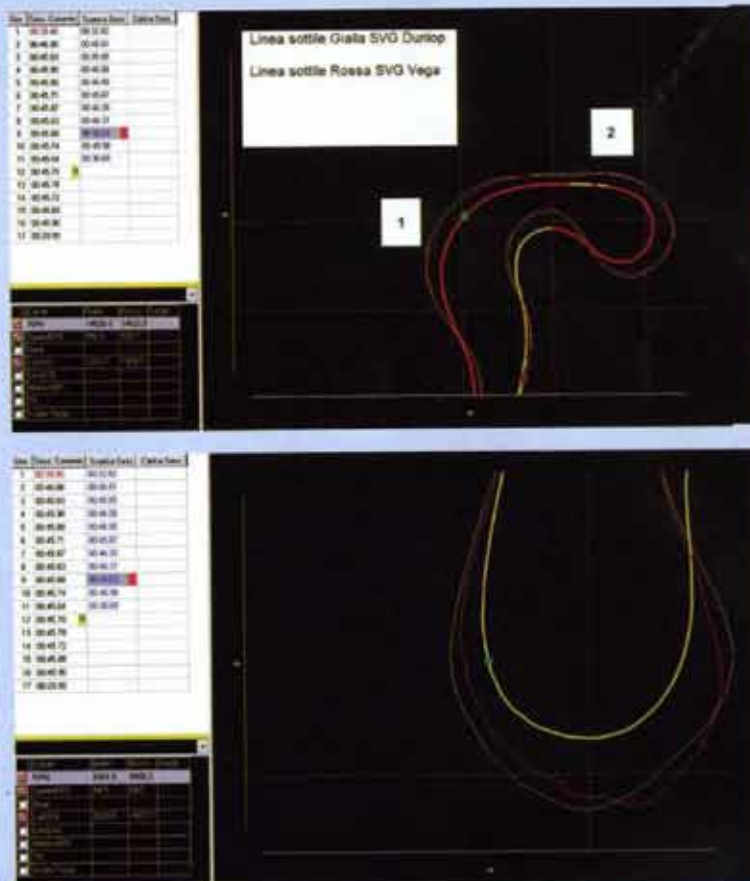
CONCLUSIONI

LO SCARTO DIMINUISCE DEL 50%

Riassumendo, dunque, cosa abbiamo potuto verificare in questo test? Come si può vedere abbastanza agevolmente nel grafico con i vari tempi, intanto la media sul giro si abbassa leggermente, a favore delle Vega SL6 di un paio di decimi. Questo perché si recupera parecchio rispetto a certe gomme molto "dure" utilizzate soprattutto da Rotax e Champion. Da considerare anche che abbiamo quasi sempre utilizzato gomme nuove: le SL6, come un po' tutti i pneumatici da kart a mescola tendenzialmente dura, sono più veloci i primi due-tre giri, poi perdono quel paio di decimi di secondo ma si stabilizzano. Dal punto di vista opposto, va detto che probabilmente questo paio di decimi

TELEMETRIA E GRAFICI

Come varia la forza G



Per analizzare un po' più nel dettaglio le differenze espresse dalle differenti gomme montate sui kart, abbiamo la possibilità offerta dalla strumentazione Starlane montata sullo Zanardi/lame del Challenge X30 di Giacomo Rossi. In particolare è possibile rilevare e mettere in evidenza l'andamento della forza centrifuga G lungo la curva (indice SVG). Osservando la prima schermata (grafico 1) notiamo le due linee più sottili (gialla per le Dunlop DEH originali, rossa per le Vega SL6) che affiancano l'andamento della traiettoria (la linea rossa più marcata). Sostanzialmente, più la linea sottile si distanzia da quella del circuito, più grip si ha in quel punto. In questo caso è rappresentata la zona dopo il traguardo, dal curvone alla "chiocciola": nel punto 1, quindi in pieno curvone, il programma MXX della Starlane mostra come le gomme Dunlop offrano un maggior appoggio. Al contrario, quando si arriva al punto 2 si può evidenziare come le gomme Vega offrano una frenata più decisa. Passando al grafico 2, relativo invece all'ultimo tornante prima del rettilineo del traguardo, possiamo analizzare meglio il comportamento delle due diverse gommature lungo tutta la fase di una curva. In particolare, in entrata le Dunlop (linea gialla) mostrano minor direzionalità, recuperando però grip in fase di percorrenza, mentre al contrario le Vega oltre ad offrire appunto più grip in inserimento, lo danno anche in tutta la fase finale della curva.

I DATI DELLE CATEGORIE INTERESSATE 

CATEGORIA	ROTAX MAX	TROFEO ROK	KART GP	CHALLENGE X30	CHAMPION	UNDER18
PESO	160 kg	160 kg	160 kg	162 kg	165 kg	160 kg
GOMME	Mojo D3	Bridgestone YLR	Vega XH	Dunlop DEH	Bridgestone YLZ	LeCont CIK MLH08
POTENZA	28,5 cv	29,5 cv	32 cv	30 cv	27 cv	36,2 cv
CARBURATORE	Dell'Orto VHSB 34	Dell'Orto VHSH 30	Tryton HB27 a26	Tryton HB27 a26	Tillotson HL a23	Dell'Orto VHSH 30
INTERNET	kartrotax.com	vortex-rok.com	hmbengines.it	x30.it	championkart.it	championkart.it
TELAIO/MOTORE	CRG/Rotax	Tony/Vortex	Spirit/BMB	Zanardi/lame	Parolin/Leopard	Parolin/FIM
PILOTA	Alessandra Brena	Alessandra Brena	Christian Fossati	Giacomo Rossi	Chiara Poletto	Chiara Poletto
CRONO 1	46"60	46"31	44"94	45"63	46"80	45"23
CRONO 2	46"30	46"10	45"22	45"65	46"10	45"03

Nota: il crono 1 è con le gomme originali, il crono 2 con le Vega SL6



Fra le caratteristiche comuni dei kart cosiddetti Tag, troviamo molto connesso ad elettricità ed elettronica: quindi avviamento elettrico, magari con la chiave, oltre a centraline con limitatore di giri. Per disporre tutto ordinatamente, spesso si sfrutta la zona dietro al serbatoio

sarebbe stato recuperato impostando un assetto dei kart un po' più specifico: ovviamente ciascuno era regolato per sfruttare al meglio le gomme originali. Ma non è questo il fatto davvero importante, cioè la velocità media della categoria Prodriver Tag qualora si imponessero queste (o altre) gomme. A parte che si è visto come una gomma meno morbida (quando le originali sono soft) non vada poi tanto più piano, perché dà anche meno problemi di guida e di assetto... Comunque ciò che vale davvero la pena evidenziare, e il grafico dei tempi continua a farlo, è che calano le discrepanze: con la sola eccezione del Parolin Under18, infatti, in tutti gli altri casi le prestazioni si sono livellate, avvicinandosi di più alla media. E non di poco: se facciamo la somma matematica delle differenze rispetto alla media, con le gomme originali otteniamo un totale di 3,91 secondi, mentre con le SL6 si cala a 2,60 secondi. Non è poco: sono i due terzi; o, se vogliamo vederla in

senso opposto, con le gomme originali le differenze fra un kart e l'altro aumentano del 50% che non se tutti utilizzassero gli stessi pneumatici. Insomma, se vogliamo una Prodriver Tag in cui le differenze fra i vari kart vengono smussate, quella di imporre la monogomma è sicuramente una strada favorevole e percorribile. Un bel passo in avanti, dunque, anche se certamente non sufficiente ad annullare tutte le differenze: un motore più potente non viene soffocato da questo. Di conseguenza, il passo successivo potrebbe essere quello di agire sui pesi, magari correlandoli proprio alla potenza dei motori (come è già stato fatto nell'automobilismo: non stiamo inventando chissaché) e considerando che si può ipotizzare (ma dipende anche dalla pista) di perdere un decimo al giro per ogni chilogrammo in più. Verificare quest'ultimo assunto e controllare più in generale la correlazione fra peso e prestazioni, peraltro, sarà l'oggetto del nostro prossimo test in pista.

I TEMPI DEL TEST 

Il grafico visualizza in modo abbastanza intuitivo l'andamento dei tempi nel test con le gomme originali (in rosso) e con le Vega SL6 (in verde)

