

WINDFIRE, un nuovo marchio all'interno del panorama kartistico mondiale. L'azienda italiana esordisce nel settore dei propulsori da kart proprio in concomitanza con il cambio regolamentare dettato dalla CIK-FIA. Ovviamente si tratta di un motore 125cc di cilindrata, monoscandalo, con frizione centrifuga e avviamento elettrico. Questo monocilindrico si è già fatto notare durante le prime gare internazionali dell'anno.



TELAIO
HAASE NIVOLA
MOTORE
WINDFIRE (KF1)
GOMME
VEGA

HAASE E WINDFIRE

Un telaio, l'Haase Nivola, nato per le competizioni di alto livello. Un motore, il Windfire fresco fresco di omologa, tutto da provare per scoprire come sono questi nuovi motori KF. E come tester? L'immane Morbidelli, ok, un lettore davvero veloce, bene, e un "folle" capace di farti ridere soltanto guardandoti negli occhi. Signore e signori,, ecco a voi Marco della Noce!

testo di **Ronnie Ghezzi** foto di **Carlo Carrera**

IL T3 DI QUESTO MESE



Gianni Morbidelli, tester di TKart. Ovvero... "Non guidava un kart da ottobre, ma già al primo giro si è dimostrato sensibile e costante. Un grande!".



Marco della Noce, il comico ospite VIP. Ovvero... "Riuscirà il meccanico di Sochmacher a mettere in atto le mazzie imparate dai sette volte Campione del Mondo?".



Andrea Ricotti, lettore di TKart. Ovvero... "Ha comprato TKart, ha compilato il tagliando, lo ha spedito. È stato sottileggiato ed è stato in pista con noi".

Jorn Haase, danese, è stato Campione del mondo in Formula K nel 1984. Dal 1991 è costruttore di telai (diversi i Titoli internazionali vinti) e motori (con il brand Titan). Un nome, quello di Haase, che è una garanzia nel karting internazionale. Questo telaio, il Nivola, è l'ultimo suo prodotto.



IDENTIKIT MOTORE

Nome	Windfire KF1
Cilindrata	124,958cc
Ales x Corsa	53,97x54,34 mm
Pacco lamellare	verticale
Peso	12,8 Kg
Carburatore	Ø30mm
Filtro aria	KG/Freeline
Candela	Nippon Denso
Rapporti	12/79 - 12/81
Prezzo	3.210 euro*

IDENTIKIT TELAIO

Nome	Haase Nivola Racing
Largh ant	93 cm (int. cerchi)
Largh post	97 cm (int. cerchi)
Peso	91 Kg (con motore, e liquidi)
Assale	50x1040x2 mm
Altezza ant	media
Altezza post	alta
Convergenza	aperta 1 mm
Camber	6 mm negativo
Cerchi	Runner magnesio
Pneumatici	Vega
Prezzo	2.992 euro*

*iva compresa, dati versione standard
N.B. Valori dichiarati dal Costruttore

LA TELEMETRIA

Un ruolo molto importante nel nostro test è ricoperto dalla telemetria. Per supportare la nostra prova con dati oggettivi utilizziamo il MyChron4 della Aim, affiancato dall'espansione GPS, che ci consente di rilevare con precisione le traiettorie.



GIRA LA CHIAVE!

I motori di nuova omologa hanno una caratteristica particolare, la chiave d'avviamento. Che, proprio come sulle auto di serie, ha tre scatti: motore spento, acceso e "accensione". Addio alle spinte per mettere in moto, quindi!

Per carità, siamo tutti dei gran bravi ragazzi, simpatici e sempre pronti a ridere. Però, noi kartisti, spesso ci prendiamo un po' troppo sul serio: soprattutto in pista! E così, per il T3 (ovvero TKart Test Team) di questo mese, abbiamo deciso di scherzare e ridere permettendoci il lusso della presenza di uno dei comici più simpatici: Marco della Noce. Anzi, Oriano Ferrari, il meccanico della Ferrari di Sochmacher! Che, tra l'altro, è un grande appassionato di motori; ha corso delle gare endurance di kart ed è anche un navigatore (quest'anno gareggia con Andrea Dallavilla su Mitsubishi Lancer Gruppo N) di rally da più di dieci anni, anche in gare Internazionali. Trovato l'ospite d'eccezione, il VIP, abbiamo

poi cercato un mezzo all'altezza. In questo anno di cambiamenti nei regolamenti internazionali abbiamo scelto un motore fresco di omologa, il nuovo Windfire! Regolamento nuovo, marchio nuovo, quindi. C'era poi il telaio da scegliere. In questo caso abbiamo fatto i sentimentali optando per un nome capace di far tornare alla mente i tempi andati al nostro tester Gianni Morbidelli: Haase. Perché questa marca? Semplice: Jorn Haase (Campione del Mondo sia come pilota sia come costruttore), ha corso in kart con il Morbido nella prima metà degli Anni '80. Proprio da qui la decisione di fare una sorpresa a entrambi facendoli incontrare in pista, senza che loro lo sapessero. Così è

stato: abbiamo alzato la cornata del telefono, abbiamo organizzato tutto con la moglie di Jorn, Anna, e... Sorpresa, appunto! Quando i due si sono incontrati, non hanno potuto non abbracciarsi e ricordare gli anni vissuti insieme. Vabbè, momento Carramba finito, introduciamo il terzo tester, il lettore, ovvero colui che si è preso la briga di comprare TKart, ritagliare l'apposito tagliando e spedirlo qui in redazione. Poi la fortuna ha fatto il resto. Chi è costui? Andrea Ricotti, un giovane che, con il suo Rok è praticamente di casa in questa pista. Ah, già... La pista! 7 Laghi kart di Castelletto di Branduzzo, in provincia di Pavia. Finite le presentazioni torniamo al nuovo Windfire, un motore appena omologato,



ACCESSORI

Sopra, il radiatore montato sul telaio Haase è di generose dimensioni, indicato per alte temperature. Sotto, la valvola di scarico prodotta dalla Rotax. Nota per la sua affidabilità, è la stessa su quasi tutti i motori di nuova omologazione.



424 MILLIMETRI

Oltre al carburatore Ibea da 30 mm presente di serie col Windfire per la categoria KF1 (quello della nostra prova in pista), il nostro tester Gianni Morbidelli ha chiesto di provare anche il BF24 da 24 millimetri per la KF2.



quindi: 125 cc di cilindrata, frizione centrifuga, avviamento elettrico e limitatore di giri che, per il nostro esemplare (un KF1, ovvero un ex-FA), è settato a 16.000 giri. Questo motore è stato tra i protagonisti nelle prime due gare dell'anno con Armand Convers, pilota ufficiale PCR, che ha fatto segnare ottimi tempi ed è stato autore di una clamorosa rimonta in gara, mettendo in luce questo motore che, pur necessitando ancora di qualche ovvio affinamento, è molto veloce. In pista, di prima mattina, ci siamo noi della redazione, i fotografi e i tecnici della PCR; dopo qualche secondo arrivano il Morbido e Jorn Haase. Tutti attorno al kart, intenti a studiarlo veniamo fermati dall'arrivo del nostro ospite Vip, Marco

della Noce, che, appena nota il kart esordisce con uno dei suoi tormentoni: "Uno spettacolo!". Inutile dire che la giornata è proseguita con un solo leit motiv: la risata. Certo, non abbiamo giocato, ma il clima è stato estremamente goliardico e frizzante. Appena i nostri tre piloti indossano le tute, i meccanici provvedono a regolare il kart per le misure del Morbido e di Marco che, tra l'altro, sono alti (beh, alti...) uguali. Dopo pochi istanti Gianni entra in pista per qualche giro di assestamento e, soprattutto di rodaggio, in quanto il motore è fresco di fabbrica. Appena il nostro Morbido scende dal kart, da vero professionista qual è, ci dà subito le sue impressioni: "Questo motore è davvero diverso! Con i vecchi 100 sei

abituato ad avere quella coppia e quel gran tiro da sotto, mentre qui è meno corposa la spinta ai bassi. Devi anticipare molto, però ora non siamo a posto con il telaio, perché se anticipi dentro la curva inizia a saltellare ed è estremamente fastidioso; soprattutto perché poi tende a perdere il posteriore". Gianni, parlando con Paolo Cavaciuti, titolare della Windfire, e il tecnico della telemetria AIM si interroga sul numero di giri raggiunto dal motore, per poi far aumentare di due denti la corona al fine di accorciare il rapporto. Di nuovo in pista per altri cinque giri, da cui il Morbido ricava maggiori impressioni sul motore: "Sembra di avere un motore che ha poca coppia, poi a un certo punto salta su



▼ TUTTO VIOLA

Il colore dominante dei telai Haase è il viola. Questo colore, come ci svela Jorn, è stato scelto da sua moglie, Anna, qualche anno fa. Molto belli anche i particolari, realizzati in alluminio anodizzato color oro (sono disponibili anche neri).



◀ FINITURE

La Haase, pur non avendo volumi di vendita pari alle "grandi" ha un ottimo rapporto qualità/prezzo. Questo si traduce in finiture di alto livello, come si vede nella foto a sinistra. Il disco scelto per il freno non è di tipo flottante ma fisso.



◀ FRENO HAASE

L'azienda bresciana (perché a dispetto del nome danese la Haase ha sede in Italia) equipaggia i propri telai con i freni Runner, studiati e creati in proprio. Haase ci svela che, a fine anno, lanceranno sul mercato un impianto con recupero del gioco delle pastiglie.

come se fosse un turbo. Ha molto tiro a metà, ma sotto quella soglia no. E poi con questo eccessivo grip delle gomme tutto viene amplificato". Da queste parole, Paolo Cavaciuti inizia una interessante discussione con Gianni, in cui si paragona la guida di questo motore ai vecchi Cadetti. Infatti, con poca potenza bisogna guidare molto puliti e in maniera chirurgica, così da mantenere sempre il motore in tiro. L'ultima nota di Gianni, dopo il primo contatto con i nuovi motori, è relativa al comfort. Con l'adozione del contralbero di equilibratura e anche grazie alla riduzione del rumore allo scarico (conseguenza della diminuzione di giri) rende la guida di un kart quasi da "salotto". Noi non abbiamo ancora

capito che divano abbia Gianni in casa, però se lo dice lui... Ora è il turno di Marco della Noce che indossando il celebre sottocasco rosso si trasforma in Oriano Ferrari. Il paracostole c'è, la tuta è stretta, le scarpe allacciate e i guanti appena indossati. Così vestito fa per salire sul kart e subito Gianni, ridendo, gli dice: "Però, prima dei guanti, ti consiglierai di mettere il casco...". Il simpaticissimo Oriano Ferrari percorre subito una decina di giri e al termine del suo primo turno di guida commenta: "La sensazione che si prova in tutti i punti della pista, sia in rettilineo sia in curva, è di sentirsi su una Formula 1. Farei subito altri giri, però è molto faticoso da guidare. Ma vi garantisco che

cercherò una scuola di guida o, comunque, un posto dove imparare a guidare bene i kart a due tempi perché ho scoperto un mondo nuovo e molto affascinante". E ora, per completare il tris d'assi scende in pista il nostro lettore, il giovane Andrea che, venendo dalla ROK, ci dà un prezioso commento tracciando un parallelo tra il motore che solitamente guida e questo nuovo TaG, i cui concetti base sono molto simili a quelli del ROK: "Si sente molta differenza rispetto al mio kart, perché questo motore spinge tanto di più, soprattutto in allungo, ma in basso sono grossomodo equivalenti. Quanto al telaio, devo dire che non mi sono trovato subito a mio agio con il freno, che è molto duro. Però è

best lap: MORBIDELLI 49"240



MORBIDELLI, IL TESTER

best lap: DELLA NOCE 1'02"220



DELLA NOCE, L'OSPITE VIP

best lap: RICOTTI 49"250



RICOTTI, IL LETTORE



**◀▶ PICCOLI GRANDI
DETTAGLI**

A sinistra, i robusti fuselli anteriori (25 mm di diametro) ricavati dal pieno hanno la particolarità di essere forati all'interno, questo per avere maggiore flessibilità. A destra, un particolare molto curato: il finecorsa dei pedali.

un kart molto maneggevole e, soprattutto, molto veloce". Tra una regolazione e l'altra proseguono le sessioni di giri per i nostri tre piloti. Il più sensibile ed esigente, neanche a dirlo, è il Morbido che non si trova a suo agio con l'anteriore: "Davanti è troppo preciso. Questo mette in difficoltà il retrotreno, soprattutto in ingresso. Poi, a centro curva, si pianta il dietro e fa fatica ad uscire". Jorn Haase prontamente modifica camber e caster. Gianni torna in pista, percorre qualche giro, ma al rientro ai box non è molto soddisfatto, infatti sostiene che "queste modifiche hanno peggiorato la situazione"; ma con la pista poco gommata e le gomme molto morbide "è difficile riuscire a trovare un set up ideale con

telai come questi, fatti per le gare di alto livello dove le piste sono molto gommate", aggiunge il Morbido. All'ora di pranzo, per sfruttare la giusta luce, fermiamo i piloti per realizzare alcune foto e, al momento dello scatto di copertina, Marco e Gianni danno il loro meglio a battute. Tanto che intorno al set si forma un piccolo pubblico intento a piangere... Dal ridere! Finite le foto e subito prima di andare a mangiare, ci accorgiamo che l'auto di Marco della Noce ha una ruota forata. Così, purtroppo, il comico è costretto ad abbandonare il test anzitempo per andare a farla riparare. La volete sapere la cosa più bella? Marco ci telefonerà più tardi per confessarci di essersi divertito davvero molto:

"È un mezzo incredibile! Mi sono accorto che sono lontanissimo dal limite del kart. È davvero un mezzo diverso da ogni altro". Seduti al tavolo del ristorante Gianni, con i tecnici Windfire, si dice molto soddisfatto di questa scelta tecnica, anche se "sembra di guidare un 100 con un rapporto molto lungo. Però che comodi con l'avviamento elettrico!". E così si conclude una splendida giornata, rovinata da un poveretto. Lo scemo ha scassinato e rotto il vetro dell'auto del lettore a cui, oltre al danno, hanno rubato la macchina fotografica con le foto ricordo. Che schifo. Resta la consolazione per Andrea di aver girato a solo un centesimo di secondo dal nostro Morbidelli. Bravo!

BANCA DATI

PISTA 7 LAGHI KART

AIM MYCHRON4 + GPS

È la strumentazione che utilizziamo per monitorare ogni istante di guida. Questa volta abbiamo utilizzato la versione composta dal Mychron4 con espansione GPS per il rilevamento satellitare.



IN PISTA

Dati riferiti ai migliori giri dei rispettivi piloti



Da questo disegno si evincono le traiettorie seguite da Morbidelli (in verde) e dal lettore (in rosso). Si nota che Gianni tende ad arrotondare molto le traiettorie rispetto al lettore, che invece le imposta leggermente più spigolose. Ricordiamo che il tempo sul giro dà ragione a Morbidelli, ma solo di un centesimo di secondo: un soffio!



Letture e analisi dati e prestazioni:
Emiliano Bina
(AIM labs)

Si ringrazia per la preziosa collaborazione:
Alessandro Marrapese
(Responsabile commerciale AIM Italia).
Per info:
+39 338 60 38 598)

MORBIDELLI	Vel max 114,9 Km/h
RICOTTI	Vel max 116,7 Km/h
MORBIDELLI	RPM max 15.563
RICOTTI	RPM max 15.668
MORBIDELLI	Distanza 1.136 m
RICOTTI	Distanza 1.136 m

best lap: **MORBIDELLI 49"240** - **DELLA NOCE 1'02"220** - **RICOTTI 49"250**

DATI DEI GIRI

Run/Giro	TempoGiro	Istogramma TempoGiro	isto	isto	isto
Ricotti					
1_007					
1/1	00.34.400	00.34.400			
1/2	00.54.760	00.54.760	14.820 [s]	20.400 [s]	19.540 [s]
1/3	00.51.180	00.51.180	13.390 [s]	19.090 [s]	18.700 [s]
1/4	00.50.230	00.50.230	12.740 [s]	19.000 [s]	18.490 [s]
1/5	00.49.660	00.49.660	12.670 [s]	18.810 [s]	18.180 [s]
1/6	00.50.390	00.50.390	12.600 [s]	19.420 [s]	18.370 [s]
1/7 (migliore)	00.49.250	00.49.250	12.500 [s]	18.590 [s]	18.160 [s]
Morbidelli					
1_008					
1/1	00.26.730	00.26.730			
1/2	00.50.650	00.50.650	13.110 [s]	19.310 [s]	18.230 [s]
1/3	00.49.550	00.49.550	12.620 [s]	18.800 [s]	18.130 [s]
1/4 (migliore)	00.49.240	00.49.240	12.560 [s]	18.640 [s]	18.040 [s]
1/5	00.49.340	00.49.340	12.450 [s]	18.760 [s]	18.130 [s]
1/6	00.49.450	00.49.450	12.560 [s]	18.740 [s]	18.150 [s]
1/7	00.45.310	00.45.310			
della Noce					
1_010					
1/1	00.43.290	00.43.290			
1/2	01.03.980	01.03.980	15.620 [s]	24.570 [s]	23.790 [s]
1/3	01.04.660	01.04.660	16.060 [s]	24.350 [s]	24.250 [s]
1/4	01.03.070	01.03.070	15.610 [s]	23.020 [s]	24.440 [s]
1/5	01.03.290	01.03.290	15.970 [s]	24.050 [s]	23.370 [s]
1/6 (migliore)	01.02.220	01.02.220	15.640 [s]	23.590 [s]	22.990 [s]
1/7	01.04.720	01.04.720	15.470 [s]	25.280 [s]	23.970 [s]

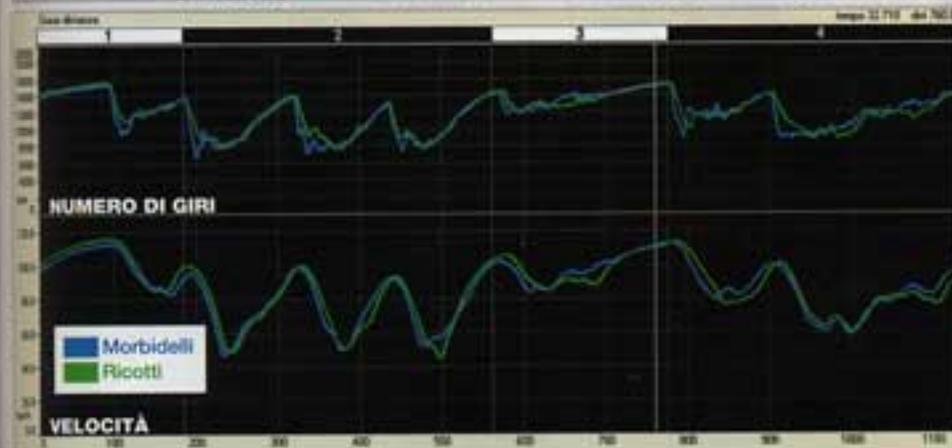
ANALISI GIRI

Analizziamo i tre test in cui i piloti hanno fatto il giro migliore. Ricotti, il lettore, è stato identificato con il colore verde; Morbidelli, il tester di TKart, con il colore azzurro e della Noce, l'ospite Vip, con il rosso.

Analizzando i giri emerge che della Noce risulta sempre più lento di qualche secondo al giro rispetto agli avversari. Mentre osservando gli intertempi si evince che il miglior giro realizzabile (quindi un giro effettivamente fatto segnare in pista, ma non da traguardo a traguardo. Quindi mai rilevabile dai cronometristi) è stato realizzato da Gianni Morbidelli, con un tempo di 49"099, leggermente migliore di quello fatto segnare al traguardo. Mentre gli intermedi del lettore evidenziano che il miglior giro è stato effettivamente realizzato al traguardo.

ANALISI PRESTAZIONI

In blu Morbidelli, in verde Ricotti. Nel grafico qui a sinistra vediamo i valori relativi a numero di giri del motore (in alto) e velocità (in basso). Si nota che i piloti adottano uno stile differente, ma che nessuno dei due prevale sostanzialmente sull'altro (per alcuni frangenti è Morbidelli ad avere la velocità più alta, per altri il lettore). Una cosa emerge molto bene, cioè che Morbidelli frena in maniera molto più incisiva rispetto all'altro pilota. Relativamente al numero di giri si nota che il lettore sfrutta il motore un po' più in alto, infatti anche la velocità massima rilevata è sua. Questo insegna che non sempre la velocità di punta incide sul miglior tempo sul giro.



CHI È MARCO DELLA NOCE



PILOTA (MA PIÙ CHE ALTRO NAVIGATORE NEI RALLY) PER PASSIONE E COMICO PER PROFESSIONE. SCOPRIAMO QUALCHE PARTICOLARE IN PIÙ DELL'OSPITE VIP DI QUESTO MESE: ORIANO FERRARI... OPS... MARCO DELLA NOCE!



IMPEGNATO NEL SOCIALE

Ridere e scherzare, ovviamente, sono per lui una vera e propria filosofia di vita. Marco della Noce, però, sa anche essere molto serio. O, meglio, sa mettere la propria comicità e capacità di comunicare al pubblico, al servizio di argomenti e problematiche che non fanno ridere affatto: la sicurezza stradale, per esempio. Marco, infatti, unendo le proprie doti naturali-professionali e la propria esperienza (e passione) in ambito motoristico, è impegnato attivamente nel programma "Campionato Italiano di Guida Sicura". Questo progetto, supportato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, è stato ideato dalla società Dorado, Centro Internazionale Guida Sicura. Il progetto è rivolto ai giovani patentati di età inferiore ai 25 anni e ha come obiettivo, ovviamente, l'insegnamento delle regole base della guida sicura.

Milanese doc, classe 1958, Marco della Noce ha iniziato la sua carriera artistica con il duo "La Carovana", vincendo nel 1986 il premio della critica al Festival Nazionale di Cabaret. Inizia da qui l'escalation che porterà Marco a partecipare ad alcune trasmissioni "culto" della comicità: Drive In; Mai dire Gol; Striscia la notizia; Zelig facciamo cabaret, L'Ottaviano; giusto per fare alcuni nomi. La consacrazione definitiva arriva nel 2002, anni a partire dal quale è tra i protagonisti di Zelig Circus, nei panni dell'improbabile meccanico della Casa di Maranello, Oriano Ferrari. Ma la comicità di Marco della Noce non è solo TV; il successo arriva anche a teatro (con gli spettacoli da "tutto esaurito" "Che storia" e "Non solo ciccioli") e in libreria, soprattutto con il libro "Sochmaker, il mondo della Formula1 raccontato da Oriano Ferrari". Anche il cinema entra nel palmares di successi, prima con il ruolo di co-protagonista nel film di Teo Teocoli "Bibo per sempre" e ultimamente con il doppiaggio di Luigi, la mitica 500-meccanico nel film Disney-Pixar, "Cars". Parola di riconoscimento? "Viva la Ferrari!", of corse.