

# SIMRACING

LA GUIDA **DEFINITIVA**

CON **VIDEO**  
ESCLUSIVI!



# SIMRACING

## La Guida **Definitiva**

SCRITTO DA LUCA VINCI



**1<sup>a</sup> Edizione**

# **INDICE:**

## **6 - PRAFAZIONE**

### **BASE:**

- 10 - INTRODUZIONE
- 13 - SFRUTTA TUTTA LA PISTA!
- 15 - TECNICA DI VISIONE E POSIZIONAMENTO
- 19 - FRENO, STERZO, ACCELERATORE
- 24 - CAMBIO E FRENO MOTORE
- 28 - ALLENAMENTO
- 32 - PLATEAU
- 35 - CONCLUSIONI

### **AMATORE:**

- 39 - INTRODUZIONE
- 42 - OVERDRIVING
- 46 - ESITAZIONE
- 50 - EARLY ACCESS
- 53 - ON/OFF
- 57 - AIUTI ALLA GUIDA
- 60 - AUTOSTIMA
- 63 - FORZA FRENANTE APPLICATA
- 67 - IL PUNTO DI CORDA - APEX
- 71 - LE 4 FASI DI UNA CURVA
- 74 - CURVE A 90 GRADI
- 77 - CURVE A GOMITO
- 79 - BANKING E OFF-CAMBER
- 82 - CHICANE
- 85 - SALITE-DISCESE-DOSSI
- 88 - CURVE A RAGGIO VARIABILE
- 91 - CURVE SACRIFICABILI
- 93 - L'UNIONE FA LA FORZA
- 96 - CONCLUSIONI

### **PROFESSIONISTA:**

- 99 - INTRODUZIONE
- 102 - ANALISI REPLAY E TELEMETRIA AVANZATA
- 110 - NON COMBATTERE IL FORCE FEEDBACK
- 113 - SOTTOSTERZO E SOVRASTERZO

116 - ROTAZIONE  
119 - TRAIL BRAKING AVANZATO  
127 - SHORT SHIFTING AVANZATO  
131 - SLIP ANGLE  
134 - L'UNIONE DELLE DUE TORRI  
136 - LA FILOSOFIA DELLO STERZO MINIMO  
139 - COME SI RAGGIUNGE L'APEX  
142 - ALLENAMENTO AVANZATO  
144 - GESTIONE DINAMICA DELL'ELETTRONICA  
147 - I LIMITI DELL'EGO  
150 - COACHING ONLINE  
152 - CONCLUSIONI

## **SETUP:**

155 - INTRODUZIONE  
159 - PRESSIONI GOMME AVANZATE  
163 - CAMPANATURA  
167 - ANGOLO DI INCIDENZA  
170 - CONVERGENZA  
173 - MOLLE  
176 - BARRE ANTIROLLIO  
179 - AMMORTIZZATORI  
182 - DIFFERENZIALE  
184 - ALTEZZE  
186 - FRENI  
188 - RAPPORTI CAMBIO  
191 - ELETTRONICA  
193 - BUMPSTOP  
196 - AERODINAMICA  
199 - MOTEC  
201 - CONCLUSIONI

## **ONLINE:**

205 - INTRODUZIONE  
207 - ROOKIE CLASS  
209 - APPROCCIO MENTALE  
213 - PIATTAFORME DI GIOCO  
217 - ALLENAMENTO PASSO GARA  
220 - QUALIFICA  
222 - PARTENZA  
226 - LONTANO DAI GUAI

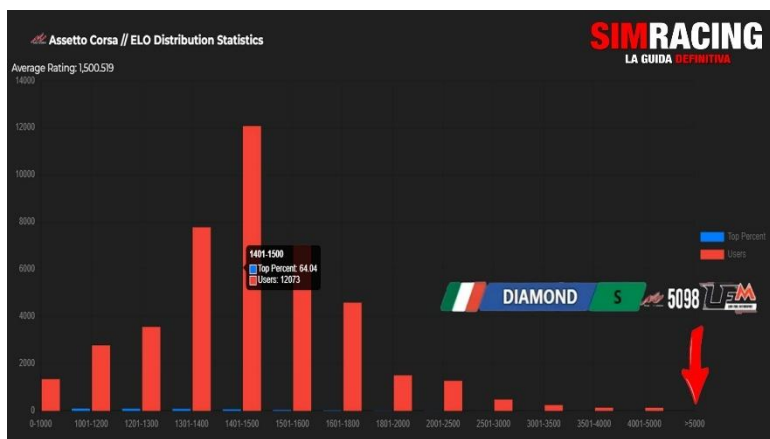
229 - PREVEDIBILITÀ  
231 - EFFETTUARE UN SORPASSO  
234 - SUBIRE UN SORPASSO  
237 - RACECRAFT  
240 - DIFESA DELLA POSIZIONE  
243 - GESTIONE DELLA PRESSIONE  
245 - NON IMITARE CHI TI PRECEDE!  
247 - RAPPORTO RISCHIO/BENEFICIO  
249 - NON REGALARE SPAZIO  
251 - GLI AVVERSARI  
254 - INDURRE ALL'ERRORE  
257 - DIVEBOMB  
260 - SIMCADE  
265 - IL TUO MIGLIOR AMICO  
267 - INCIDENTI DI GARA  
269 - IL LATO OSCURO DELLA FORZA  
271 - CONCLUSIONI

## **IRON CHALLENGE:**

274 - INTRODUZIONE  
275 - REQUISITI E IMPOSTAZIONI  
277 - SFIDE  
287 - HALL OF FAME  
289 - THE END  
293 - PROCESSO CREATIVO



## PREFAZIONE:



Ti sei mai chiesto come fanno i piloti più veloci ad andare così forte? Io sì. E nel cercare la risposta, ho scritto questo libro.

Sono **Luca (IroN) Vinci**, un appassionato di simracing proprio come te e attualmente competo sulla piattaforma **Low Fuel Motorsport**, occupando la posizione **N°40 al mondo su Assetto Corsa**, con **5500 punti di rating**.

Come puoi vedere dal grafico la maggior parte degli utenti ha un punteggio medio di circa **1500 punti**. Questo andamento si ripete praticamente in tutti i simulatori, incluso *iRacing*.

Ho deciso di scrivere questo libro con l'obiettivo di aiutare chi si trova in questa fascia di rating (e non solo), nella speranza di offrirti **strumenti utili per migliorare stile di guida e approccio alle gare online**.

Fin da piccolo ho sempre amato i giochi di corse: ho passato ore sui primi titoli di **Gran Turismo**, **WRC**, **Need for Speed**. Ma la vera svolta è arrivata nel 2009, quando un caro amico mi ha consigliato di acquistare un volante (un **DFGT**) e di provare **NetKar PRO**.

È stato amore a prima vista. Ho scoperto un mondo, quello della **simulazione pura**, da cui non mi sono mai più allontanato.

**NetKar PRO** (possiamo considerarlo il padre di **Assetto Corsa**) offriva pochissime auto, quasi tutte di tipo formula. Ho iniziato a entrare nei primi server pubblici e, dopo appena due settimane, ho disputato la mia prima gara “seria” su una community chiamata **The Net Racers**.

Un ragazzo di quel gruppo, dopo avermi visto in pista, mi ha chiesto se volessi entrare nel suo team come pilota titolare.

Quel campionato fu un vero disastro. Utilizzavo **assetti troppo sottosterzanti per paura di perdere il controllo dell’auto** e non avevo alcuna esperienza in campionati online organizzati.

Nel **QR code** seguente potrai vedere gli **highlights della mia prima gara di campionato**, disputata nel 2009. Utilizza il tuo **smartphone** per scansiarlo e accedere al contenuto.



Ero **primo...** peccato che dopo appena cinque giri avevo **già finito le gomme**. A fine gara riceveti una penalità per aver oltrepassato **troppe volte la linea bianca con tutte e quattro le ruote**. Semplicemente la mia auto **non stava più in pista**.

In quel momento ho capito una cosa importante: **non serve a nulla avere una guida o un’auto capaci di fare un solo giro veloce**.

Dovevo **cambiare completamente il mio approccio alla simulazione**.

Ed è quello che ho fatto, con **anni di studio, allenamento e gare**.

Non sono un **pilota perfetto**. Ho ancora molto da migliorare e, ogni volta che accendo il simulatore, cerco di **imparare da chi è più veloce di me** e di **perfezionare il mio stile di guida**.

*“Colgo l’occasione per **ringraziarti** di aver scelto di dedicare parte del tuo tempo alla lettura di questo manuale.*

*Il **tempo è la risorsa più preziosa che abbiamo**, e non è mai scontato.*

*Sii consapevole che il **processo di miglioramento nella guida richiede tempo**.*

*Allo stesso modo **correggere cattive abitudini in pista** è un percorso che richiede pazienza. Non aspettarti tutto e subito: **concentrati su un concetto alla volta**.*

*Un saluto a tutti i ragazzi della community **The Net Racers**. Spero stiate tutti bene. Sono passati tanti anni da quel campionato!*

*Un ringraziamento a **Riccardo Frezza** e ai ragazzi di **Mai Dire Camber**, da cui ho preso ispirazione per sviluppare la sezione dedicata ai **setup**.*

*Grazie anche a tutti i ragazzi della community **Full Metal Gamers** che mi hanno incitato a portare a termine questo lungo progetto.*

*PS: **E. Cavalli**, un giorno sarò più veloce di te... ma non è questo il giorno!"*

Prima di iniziare il nostro viaggio verso il mondo della simulazione ci tengo a sottolineare una cosa molto importante: **questo manuale è stato interamente letto e rivisto da Eduardo Cavalli.**

Se non lo conosci, sappi che attualmente è **il numero 1 al mondo su Low Fuel Motorsport** (8600 rating) su **Assetto Corsa**. Ma non è solo un fenomeno nella simulazione: è anche **campione nel campionato turismo brasiliano**, dove continua a dimostrare il suo talento anche nelle gare reali.

Un ragazzo eccezionale e un pilota formidabile, capace di **trasferire la stessa determinazione e velocità dalla pista virtuale a quella reale**. La sua revisione e i suoi consigli hanno dato un valore aggiunto enorme a questo manuale, e non posso che ringraziarlo profondamente per il tempo e la passione che ha dedicato al mio progetto.

Inoltre è anche un **eccellente coach nel simracing online**, capace di trasmettere con chiarezza ed esperienza i segreti che fanno davvero la differenza in pista. Avrò occasione di parlarti meglio di questo aspetto in un capitolo dedicato, perché credo fermamente che **la formazione mirata e il confronto con chi è più forte siano strumenti potentissimi per crescere come piloti**, anche nel mondo virtuale.

Era molto importante per me che il libro avesse un'approvazione davvero autorevole, perché credo sia fondamentale offrirti **non solo la mia esperienza personale, ma anche quella di chi rappresenta l'eccellenza assoluta**. Per questo non potevo che scegliere **uno dei simdriver più veloci al mondo che io conosca**. La sua revisione non è solo una "firma di prestigio": è **la conferma che i concetti spiegati in queste pagine hanno un senso pratico**, sono testati in pista ad altissimo livello e rispecchiano davvero ciò che serve per diventare competitivi.

**Tutto ciò che leggerai non è frutto di supposizioni, ma deriva da esperienza reale, risultati concreti e confronto continuo tra chi, giorno dopo giorno, cerca di spingere i propri limiti sempre più in alto.**

Ti accorgerai presto che *SIMRACING - La Guida Definitiva* è un manuale molto diverso da quelli classici che trovi oggi sul mercato. Questi ultimi si concentrano esclusivamente sulla teoria, spiegata con schemi, grafici o tabelle dettagliate. E personalmente **non mi hanno mai preso davvero proprio per questo motivo**: li trovo freddi e impersonali.

**Perché il simracing è tutt'altro: è passione, emozione, adrenalina.**

È qualcosa che **ti coinvolge, che ti fa battere il cuore**, ed è esattamente l'opposto di un elenco di concetti distaccati e senza anima. Conoscere la teoria è utile e in alcuni casi indispensabile, ma **ciò che conta davvero è la velocità in pista.**

Ed è proprio su questo che ho scelto di puntare: **trasformare le nozioni in azione concreta** per aiutarti a diventare **più veloce, più costante e più competitivo, giro dopo giro.**

Inoltre a me è sempre piaciuto **uscire dagli schemi** e per questo ho pensato a un approccio molto più narrativo e personale. Invece di limitarmi a riempire pagine con grafici o tabelle ho scelto di puntare su qualcosa di **più pratico e diretto: QR CODE che ti portano subito in pista.**

L'obiettivo è **mostrarti in concreto che cosa significa davvero ciò che viene spiegato**, trasformando ogni concetto in **immagini ed esempi reali** che ti aiutino a capire meglio e, soprattutto, a **diventare più veloce.** Spero di essere riuscito a trasmetterti tutto questo nel modo giusto e **non vedo l'ora di scoprire cosa ne pensi**, perché alla fine **il giudizio che conta davvero è solo il tuo.**

**Ti auguro una buona lettura.**

## BASE 0 – INTRODUZIONE



La velocità non nasce dal coraggio, ma dalla comprensione. Prima di spingere, devi sapere cosa stai facendo.

Andare forte in pista significa riuscire a completare il giro nel **minor tempo possibile**, sfruttando al massimo l'**aderenza**, la **traiettorie** e la **dinamica della macchina**, senza sprechi. Non si tratta di andare sempre a **gas spalancato** ma di sapere **quando frenare**, **quanto sterzare** e come **dosare l'acceleratore** in ogni punto del tracciato.

Il pilota veloce è colui che riesce a mantenere un **ritmo costante**, sbaglia poco e guida **“pulito”**, ovvero senza movimenti inutili o correzioni esagerate. È un equilibrio tra spingere al limite e mantenere il **controllo**, cercando sempre di **uscire forte dalle curve**, il che è fondamentale per guadagnare tempo.

Una pista è composta da una serie di **elementi** che, messi insieme, formano un tracciato **tecnico e vario**. Le **curve** sono il cuore del circuito: possono essere **lente, veloci, a gomito, a esse** o in **successione**, e ognuna richiede un approccio diverso. Ci sono poi i **rettilinei**, dove si raggiungono le **velocità più alte** e si preparano i sorpassi. Le **staccate** (zone di frenata) sono punti chiave per guadagnare tempo o superare un avversario. I **cordoli**, posti all'interno e all'esterno delle curve, aiutano a sfruttare tutta la pista, ma devono essere usati con **precisione**. Infine ci sono le **vie di fuga**, le **chicane**, i **saliscendi** e le variazioni d'asfalto, che rendono ogni circuito **unico** e mettono alla prova la capacità del pilota di adattarsi a ogni situazione.

Nel **simracing** la **costanza dei risultati** è fondamentale: non basta fare un giro veloce o una bella gara ogni tanto, è necessario essere rapidi e precisi **giro dopo giro, gara dopo gara**.

Questa **costanza** si costruisce con una **guida fluida** che non solo garantisce **velocità**, ma soprattutto **sicurezza** e **controllo**. Guidare in modo **pulito** riduce gli errori, consuma meno gomme e ti permette di reagire meglio agli imprevisti. Al contrario, chi guida sempre al limite con **frenate tardive**, **correzioni continue** e **traiettorie aggressive** rischia di sbagliare facilmente, stressa la macchina e spesso perde più tempo di quanto ne guadagni. In gara la **differenza** la fa chi riesce a mantenere un ritmo forte senza mai perdere la testa.

Utilizzerò **Assetto Corsa** come simulatore di riferimento poiché rappresenta un ottimo punto di partenza per chi vuole avvicinarsi al mondo del **simracing**. Offre una vasta scelta di **auto** e **piste** coprendo ogni tipo di esperienza: dalle **GT** alle **monoposto**, dai **tracciati reali** a quelli **storici**. Inoltre ha una comunità molto attiva, con una grande quantità di **contenuti aggiuntivi gratuiti** (mod), che lo rendono praticamente infinito. Un altro grande vantaggio è il prezzo **accessibile**, che permette a chiunque di iniziare senza dover fare grandi investimenti. È uno strumento completo, perfetto sia per **imparare** che per **migliorarsi costantemente**.

Inoltre con l'uscita di **Assetto Corsa EVO**, che probabilmente diventerà uno dei simulatori più utilizzati nei prossimi anni, mi sembra coerente allenarsi con il suo predecessore. I due simulatori si assomigliano molto a livello di **sensazioni di guida** e **comportamento della vettura**.

Alcuni sim presentano un sistema di **frenata** che richiede più o meno precisione, alcuni hanno **cordoli molto punitivi**, altri una gestione delle gomme leggermente diversa, e altri ancora un **netcode** penoso. Non esiste il simulatore perfetto: ognuno ha i suoi **pro** e i suoi **contro**.

Nessun gioco attuale riesce infatti a simulare al **100%** comportamenti fisici come l'**aerodinamica** o l'**oscillazione delle sospensioni**. In tutti i simulatori ci sono delle "**semplificazioni**" fisiche obbligatorie.

**Quindi pensa a divertirti: la guerra tra fanboy è totalmente inutile.**

In generale posso dire che se hai appreso un **metodo di guida efficace** andrai forte su qualsiasi simulatore (dopo una breve fase di adattamento).

Per iniziare a fare **simracing** non serve un super PC da migliaia di euro: basta una macchina in grado di far girare il tuo gioco in modo fluido (60 FPS), anche con dettagli medi. L'elemento davvero importante è **avere un volante con forte feedback**, perché è quello che ti permette di sentire cosa fa l'auto, come si comportano le gomme e quando stai per perdere aderenza.

Non è necessario spendere una fortuna: anche un volante economico come il **Logitech G27** o **G29** va benissimo, e ti permette di andare forte praticamente quanto uno da migliaia di euro. Per quanto riguarda lo schermo va bene una TV o un monitor, l'importante è avere una **buona visuale** e un **input lag basso**. Ricorda che ciò che fa davvero la differenza nel **simracing** è la tua **abilità di guida**. Tutto il resto è accessorio.

Ho fatto diversi test confrontando un **Logitech G27** (volante economico e ormai datato) con uno di fascia molto più alta, pensato per un'esperienza di guida più avanzata. Il risultato è stato sorprendente: i tempi sul giro erano praticamente identici. La differenza si nota soprattutto nella sensazione generale alla guida, dove l'hardware più costoso può offrire un **feedback più dettagliato e continuo**, il che aiuta leggermente nella **costanza** e nella **gestione delle situazioni più delicate**. Ma in termini di pura velocità con un G27 si può andare forte allo stesso modo.

**In tanti mi odieranno per questa dichiarazione, ma è la pura verità.**

Lo dico perché, in tanti anni nel mondo del **simracing**, ho visto moltissime persone dare la colpa al volante, al PC o a qualsiasi altra cosa pur di non guardarsi dentro. *"Vado piano perché il mio volante non è buono"; "Con quel setup anch'io farei quei tempi"; "Se avessi quella pedaliera anche io farei quei tempi"* frasi sentite mille volte. Ma la **verità** è che il problema **spesso non è l'hardware utilizzato**, ma l'approccio. Non ci si mette in discussione, non si analizzano i propri errori, non si cerca davvero di migliorare. È molto più facile dare la colpa a qualcosa di esterno. In realtà il passo avanti più grande lo fai quando accetti i tuoi **limiti**, li riconosci e cominci a lavorarci. **Mettersi in discussione** è l'unico modo per crescere, sia nei simulatori che nella vita.

Cercherò di iniziare spiegandoti i **fondamentali** per poi addentrarci in discorsi più tecnici, dividendo questo manuale in **5 principali sezioni**:

**BASE** – Fondamentali sulla guida veloce in pista.

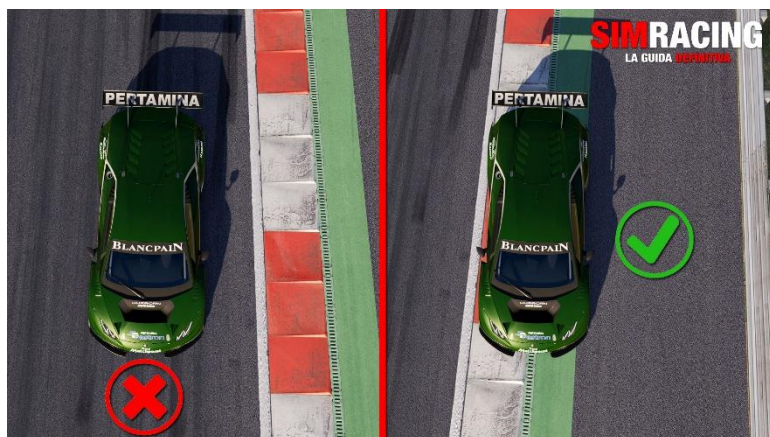
**AMATORE** – Errori di guida e tipologie di curve.

**PROFESSIONISTA** – Tecniche di guida avanzate.

**SETUP** – Metodologia nella modifica del bilanciamento della vettura.

**ONLINE** – Comportamento in pista per massimizzare i risultati.

## BASE 1 – SFRUTTA TUTTA LA PISTA!



Vuoi guadagnare secondi senza rischiare di più? Inizia a usare ogni centimetro di pista.

La prima regola fondamentale per andare forte in pista è sfruttare al massimo tutta la superficie disponibile. Non significa semplicemente "spostarsi più a destra o a sinistra", ma seguire la traiettoria ideale che permette di affrontare ogni curva nel modo più fluido e veloce possibile.

Quando entri in curva **posizionati largo**, punta alla **corda** (il punto più interno della curva) e esci **largo**, usando tutta la larghezza della pista. Questo approccio ti consente di **mantenere più velocità**, evitando frenate e correzioni inutili.

I **cordoli**, sia interni che esterni, possono offrire un vantaggio se usati con precisione, ma vanno affrontati con cautela: esagerare può portare a perdere aderenza o stabilità.

In sintesi sfruttare la pista **non significa solo occupare spazio**, ma farlo in modo strategico, per **massimizzare velocità e costanza** giro dopo giro.

Dal punto di vista tecnico i vantaggi dello sfruttare tutta la pista sono evidenti. Il più importante è l'**aumento del raggio di curva**, che ti permette di **ridurre l'angolo di sterzata**, migliorando la velocità di percorrenza e la stabilità dell'auto.

Utilizzando tutta la larghezza disponibile puoi entrare in curva in modo più deciso e, soprattutto, **uscire con un angolo migliore**, che ti permette di accelerare prima e con maggiore efficienza. In questo modo **riduci la necessità di frenate brusche** e minimizzi le forze laterali che rallentano l'auto.

Il risultato è una **guida più costante, pulita e veloce**, con meno tempo perso a correggere traiettorie errate o troppo strette.

**I cordoli possono essere utilizzati per allargare ulteriormente il raggio di curva** permettendo di guadagnare decimi preziosi, soprattutto nelle curve strette o nei tratti tecnici del tracciato.

Utilizzando tutta la pista si guadagna davvero tantissimo tempo ed è proprio per questo motivo che ho scelto di parlarne come primo argomento.

Nel **QR code** troverai un video con **due giri al Red Bull Ring a bordo di una Lamborghini Huracán GT3**. Nel primo giro non ho utilizzato tutta la larghezza del tracciato, mentre nel secondo mi sono avvicinato ai limiti consentiti, facendo attenzione a non invalidare il tempo.



Come potrai notare nel primo giro ho avuto difficoltà ad affrontare curva 1. Ho frenato nel punto abituale ma a causa di un **raggio di curva più stretto** sono finito lungo, **perdendo tempo prezioso**.

Nel secondo giro, grazie ad una **traiettoria più ampia**, sono riuscito a entrare in curva 1 con maggiore velocità e ad **accelerare prima in uscita**. In generale in **ogni curva guadagno qualcosa** (osserva la **barra del delta sotto lo specchietto virtuale**), fino a migliorare di **quasi due secondi** rispetto al giro precedente. Tuttavia ho avuto un problema di **stabilità in frenata** all'ingresso dell'ultima curva che mi è costato **qualche decimo**. E ora ti spiego perché.

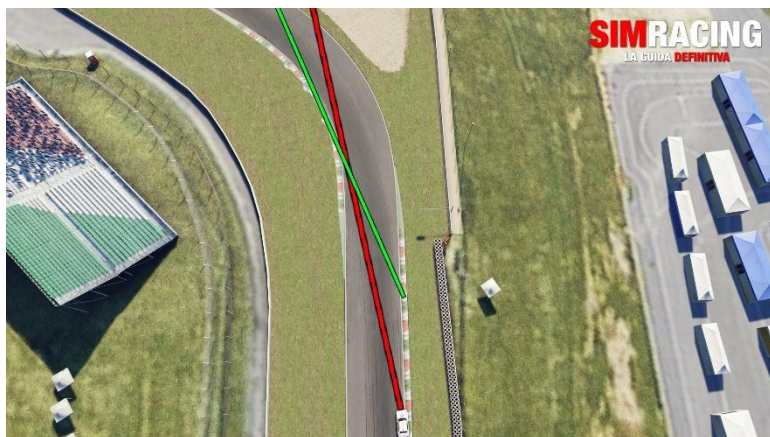
**Quando si passa sui cordoli in frenata** la stabilità dell'auto può essere compromessa. Il cordolo è una superficie irregolare che **interrompe l'aderenza uniforme** tra pneumatici e asfalto, causando **variazioni nel carico verticale** sulle ruote.

Durante la frenata, con il **peso spostato sull'anteriore**, l'impatto con il cordolo può **sbilanciare l'assetto**, provocando **bloccaggi, perdita di trazione o instabilità** in inserimento curva.

In questi casi è fondamentale avere **una guida sensibile: dosare con precisione il freno, evitare movimenti bruschi sul volante e leggere attentamente le reazioni della macchina**.

Saper percepire anche il minimo segnale di **perdita di grip** è ciò che **distingue un pilota efficace** da uno che fatica a controllare l'auto.

## AM 3 – EARLY ACCESS



**E no, non si tratta di un nuovo simulatore di guida in uscita su Steam.**

In questo caso il termine early access prende un significato ben più concreto e, purtroppo, negativo: descrive la tendenza di certi piloti a voler “chiudere” la curva troppo presto, anticipando il punto di corda.

Si tratta di un altro di quegli aspetti che spesso, ad un occhio poco esperto, sono difficili da identificare. L'auto viene costretta a percorrenze più ampie, si spezza il ritmo naturale della curva e si compromette l'uscita, ovvero il punto **più importante** per guadagnare velocità sul tratto successivo.

Parti da un concetto fondamentale: **il momento in cui inizi a sterzare determina la traiettoria della vettura**, influenzando il raggio della curva e la posizione dell'apex (**punto di corda**).

**Entrare troppo presto in curva, cioè anticipando la sterzata, sposta l'apex verso la prima parte della curva**, tracciando un raggio più stretto all'inizio ma più ampio nella seconda parte della curva.

Questo spesso ti costringe a rallentare o a correggere la traiettoria per evitare di uscire largo, compromettendo la velocità in uscita.

Al contrario una sterzata ben calibrata permette di mantenere un raggio più ampio, con un apex posizionato nella parte ideale della curva.

In questo modo **massimizzi la velocità e migliori la stabilità, soprattutto in uscita**, ottimizzando l'intero passaggio in curva.

Nel mondo della guida in pista esiste un detto ormai consolidato: “entra piano ed esci forte”.

**Il tuo obiettivo, quando affronti una curva, deve essere sempre ragionare sul raggio migliore da percorrere per poter accelerare il prima possibile.**

Questo principio è alla base di una guida efficiente e veloce.

L'early access, ovvero l'ingresso troppo anticipato e spesso troppo veloce in curva, va proprio in direzione contraria. Entrare in curva con troppa fretta può dare l'illusione di un approccio aggressivo, ma in realtà **comporta una traiettoria compromessa e un'uscita lenta**. Questo errore è molto comune, anche tra piloti più esperti (ovviamente in gravità minore).

**Se non lo riconosci e non lo correggi tempestivamente, rischia di radicarsi fino a diventare un automatismo difficile da eliminare.**

Personalmente credo che la causa principale di questo difetto di guida sia **la paura di uscire di pista e non riuscire a chiudere correttamente la curva**.

Questa insicurezza ti porta a entrare troppo presto, anticipando l'apex nella speranza di evitare errori.

**Ricorda sempre che sei in un simulatore e non nella realtà:** un'uscita di pista, soprattutto durante la fase di allenamento, non comporta alcun danno, anzi.

**Il vero vantaggio del simracing è proprio questo: poter spingersi oltre i propri limiti senza rischi,** per comprendere con precisione cosa la vettura può fare e quali sono i suoi limiti.

**Nel QR code qui sotto ti mostro due giri completi sul circuito di Nurburgring Sprint, a bordo di una Lotus Evora GTC.**



Perdonami la qualità di guida non impeccabile mostrata nel video. Adottare uno stile distante dalle proprie abitudini è tutt'altro che semplice, te lo assicuro.

Ho cercato di estremizzare il concetto per renderlo il più chiaro possibile.

Ti invito a prestare particolare attenzione alle variazioni del delta durante il secondo giro. Noterai che, nella fase di ingresso curva, si accumula un leggero ritardo rispetto al giro precedente.

Tuttavia, **questo viene ampiamente recuperato in uscita**. Questo schema si ripete in quasi tutte le curve.

**È la dimostrazione di come chiudere le curve troppo presto sia controproducente: si sacrifica troppo l'uscita e si perde tempo prezioso. Un ingresso ben eseguito consente invece di ottenere un'uscita efficace, elemento cruciale per il tempo sul giro.**

Questo vale ancora di più nelle curve che precedono un rettilineo: **una migliore uscita ti permetterà di trasportare più velocità fino all'inizio della curva successiva**, con un vantaggio netto sull'intero tratto. **L'unico modo davvero efficace per correggere questa cattiva abitudine è allenarti con consapevolezza.**

Durante la pratica prova ad "aprire" le curve quanto più possibile e osserva attentamente cosa succede. Solo così potrai renderti conto dell'enorme differenza tra prendere il punto di corda ottimale e farlo invece troppo presto. È vero, esistono curve che richiedono un ingresso anticipato, per adattarsi al tracciato o a uno stile di guida specifico. Ma non può e non deve diventare una regola da applicare ovunque. **Capire quando anticipare e quando invece attendere il momento giusto per inserire la vettura è una delle chiavi per migliorare ritmo e controllo.**

So bene quanto sia difficile cambiare questa tendenza. Anni fa soffrivo dello stesso problema, tendevo ad anticipare l'ingresso in curva quasi ovunque. Con il tempo, però, **ho imparato a riconoscerlo e a correggerlo, ottenendo miglioramenti concreti nei miei tempi sul giro.**

Durante le sessioni di pratica, dove la pressione era minore, riuscivo a evitare l'errore. Ma nelle qualifiche o in gara, soprattutto sotto tensione, il vecchio automatismo tornava a galla. Mi ci è voluto almeno un anno di lavoro mirato per consolidare un approccio più efficace. Ma ne è valsa la pena.

**Sappi che fino a quando non correggerai questo difetto non potrai raggiungere certi tempi sul giro, e di conseguenza non sarai competitivo a livelli più alti.** Penso che, pian piano, tu stia iniziando a capire che **non esiste una singola tecnica o soluzione magica per andare più veloce.**

**La velocità è il risultato di un insieme di fattori:** atteggiamenti corretti, tecniche di guida raffinate, sensibilità nella gestione dell'auto.

**Tutti questi elementi, insieme, ti permettono di raggiungere un certo livello di prestazione.**

## SETUP 9 – ALTEZZE



Ora ci occupiamo di una delle regolazioni più fondamentali e allo stesso tempo delicate dell'assetto: **l'altezza da terra della vettura**. Spesso sottovalutata, questa variabile ha un impatto enorme sulla **guidabilità**, sulla **stabilità** e sulle **prestazioni complessive** in pista.

L'altezza da terra rappresenta la distanza minima tra il fondo vettura e la superficie del tracciato. In linea generale, **l'obiettivo è mantenere la macchina il più bassa possibile**, perché abbassare il baricentro migliora la stabilità e la precisione. Una vettura più vicina al suolo limita rollio e beccheggio, consente cambi di direzione più rapidi e mantiene un contatto più costante degli pneumatici con l'asfalto, aumentando il **grip meccanico**. Il risultato è una guida più precisa e una velocità in curva maggiore.

Ma non puoi esagerare. Quando la vettura è troppo bassa rischi il fenomeno del **bottoming**, cioè il contatto tra il fondo della macchina e l'asfalto durante le compressioni più forti, come in frenata, sui curvoni o sulle buche. Il bottoming genera un impatto secco che compromette la stabilità, rovina la macchina (sia nel gioco che nella realtà) e produce vibrazioni che ti distraggono.

Per evitarlo, si **abbassa la vettura fino a quando non si avvertono i primi segnali di fondo che tocca**, poi si alza di poco per lasciare un margine di sicurezza.

Un altro parametro da tenere in considerazione è il **rake**, ovvero la differenza di altezza tra anteriore e posteriore.

Un **rake positivo**, in cui il retrotreno è più alto dell'avantreno, aumenta la deportanza sull'anteriore, migliorando l'inserimento in curva ma riducendo la stabilità e la trazione in uscita. Anche nel simracing, come nella realtà, **l'aerodinamica è centrale**, e un fondo troppo alto o troppo basso può alterare la distribuzione del carico aerodinamico, peggiorando la stabilità in rettilineo e l'efficacia in curva.

La regolazione del rake va valutata con attenzione, sempre in base al circuito e al tuo stile di guida.

**L'altezza da terra lavora in sinergia con molle e ammortizzatori.** Se abbassi la vettura senza considerare la rigidità delle molle, rischi di toccare spesso il fondo. Le molle morbide richiedono più altezza, perché si comprimono di più. Quelle rigide ti permettono invece di mantenere la macchina più bassa senza fondo. È tutto collegato, e ogni regolazione influenza le altre.

Anche il tipo di pista fa la differenza. Su tracciati lisci e regolari puoi **osare con un'altezza molto bassa**, per ottenere il massimo carico aerodinamico e una macchina incollata all'asfalto. Su circuiti sconnessi o con molte irregolarità (come il **Nürburgring Nordschleife**), è meglio **alzare leggermente la vettura**, per evitare continui bottoming che rovinano il feeling e danneggiano l'auto.

## ONLINE 12 – DIFENDERE LA POSIZIONE



Prima di iniziare il capitolo ti invito a scansionare questo QR Code relativo a una gara che ho disputato sul circuito di Okayama. Per l'occasione analizzeremo tutto dalla visuale di Adam Galaxy, un grandissimo pilota, streamer e amico.

*"Ciao Adam! Hai visto? Sei finito in un libro!"*



Siamo all'ultimo giro, dopo una gara passata interamente a rincorrere il caro Adam che, con grande determinazione e costanza, non ne voleva minimamente sapere di farsi prendere.

Finalmente, riesco a sorpassarlo alla prima curva, subito dopo il traguardo. Da lì in poi inizia la vera sfida: difendere la posizione fino alla bandiera a scacchi.

Comincio a spingere con decisione, ma sempre con lo sguardo fisso sullo specchietto retrovisore. Avere Adam alle spalle significa competere contro un pilota esperto e molto veloce. Sapevo benissimo, avendolo studiato per tutta la gara, quale sarebbe stato il punto dove avrebbe provato a passare: il lungo rettilineo.

Sapevo anche che, se fossi riuscito a non farmi passare lì, probabilmente avrei portato a casa la vittoria, perché superare nelle altre sezioni di questo tracciato non è particolarmente semplice. Inoltre avendo un passo molto simile in questa gara tentare un attacco altrove sarebbe stato un azzardo per lui.

Perciò, nel mentre che mi avvicino alla curva verso destra che precede il rettilineo, inizio a pensare alla strategia. Che in realtà è molto semplice. **Cerco di uscire molto stretto dalla curva** per provare a togliergli anche solo **un piccolo margine di scia**, nel caso non riuscisse a copiare perfettamente la mia traiettoria (essendo piuttosto inusuale). Subito dopo, **mi porto il prima possibile tutto sulla destra**, pronto a difendermi.

Lui riesce comunque a stare molto vicino, e grazie alla scia **si affianca alla mia sinistra**. Ma **gli lascio esclusivamente l'esterno della pista**. Appena capisco la sua direzione **inizio ad allargarmi anche io**, cercando di **“rubare” qualche centimetro di pista** in più che mi avrebbero potuto aiutare a impostare al meglio la curva successiva: **un tornante stretto verso destra**.

**Il resto potete vederlo nel video**. Da lì in poi, **traiettorie il più strette possibile, posizionamento in pista quasi a fare “da muro”**, e un'attenzione maniacale a ogni minimo spazio. Non mi sono rilassato un attimo, **fino a quando non ho avuto la certezza che non avesse più possibilità di sorpasso**.

**Questo è il mio metodo di difesa della posizione**, e lo utilizzo esclusivamente **quando siamo all'ultimo giro o mi sto giocando una posizione importante**. Adottare questo atteggiamento in pista comporta **una perdita di tempo enorme** ed è assolutamente **controproducente difendere posizioni alterando completamente le traiettorie corrette** a inizio gara. Se qualcuno **va più forte di voi e vi sta sorpassando, fatelo passare**. La posizione la si difende **quando ne vale davvero la pena, non a inizio gara**.

Difendere una posizione in pista è un'arte tanto delicata quanto aggressiva, che richiede lucidità, consapevolezza del proprio spazio e soprattutto rispetto per l'avversario.

Non si tratta di bloccare a tutti i costi, ma di mettere in atto una serie di manovre legittime per **rendere la vita difficile a chi ci insegue** e scoraggiarne il tentativo di sorpasso.

**La regola principale da tenere sempre a mente è che una sola mossa difensiva è consentita, il che significa che potete cambiare traiettoria per difendervi, ma non potete zigzagare più volte o muovervi in frenata in modo imprevedibile: oltre che scorretto, è anche pericoloso.**

La chiave per una buona difesa è **posizionarsi correttamente in pista**. A volte non serve nemmeno staccare più tardi o rischiare troppo: è sufficiente **occupare la traiettoria giusta** per impedire all'avversario di trovare spazio. In entrata curva, **portarsi sulla linea interna** è spesso la scelta più efficace: anche se si perde qualcosa in velocità di percorrenza, si guadagna nel fatto che **l'attaccante sarà costretto a rimanere all'esterno**, dove la traiettoria è più lunga e l'aderenza spesso minore. A quel punto, tutto si gioca sull'uscita curva: bisogna **essere bravi a tornare rapidamente sulla traiettoria ideale** per impedire il contro-sorpasso.

Un buon difensore sa anche **leggere l'avversario**: sa dove è più veloce, dove potrebbe provarci, e **costruisce la propria strategia curva dopo curva**. Se ad esempio sappiamo che chi ci insegue ha un'ottima uscita in un punto critico, possiamo **modificare leggermente la nostra traiettoria** in quella sezione, sacrificando qualcosa in ingresso per **uscire più forti e negargli la possibilità di affiancarci**.

Va poi sottolineato un altro punto fondamentale: **non ci si difende in ogni curva**. Difendere in punti dove non c'è reale possibilità di sorpasso è solo un modo per **rallentare entrambi** e magari perdere anche la posizione su chi ci segue ancora dietro. Bisogna **scegliere dove difendersi**, e **quando invece conviene rimanere sulla propria traiettoria e guidare puliti**.

Infine, non bisogna mai dimenticare che **difendere non significa bloccare in modo scorretto**. Lasciare uno spazio minimo, ma sufficiente, è parte del gioco. **Chiudere completamente o spingere fuori pista** è qualcosa che **non fa parte di una difesa pulita**, e nel simracing come nelle gare reali, è qualcosa che prima o poi si paga.

**Difendere bene significa essere intelligenti, precisi e consapevoli**, non soltanto aggressivi. E spesso, chi sa difendersi con classe è anche chi sa **attaccare meglio**, perché ha imparato prima di tutto **cosa dà fastidio a chi sta dietro**.

**“SONO LUCA, ATTUALMENTE 40° AL MONDO SU LOW FUEL MOTORSPORT, UNA DELLE PIATTAFORME DI SIMRACING PIÙ COMPETITIVE IN ASSOLUTO. IN QUESTO MANUALE HO CONDENSATO OLTRE 10 ANNI DI ESPERIENZA REALE NEL SIMRACING, CON L'OBIETTIVO DI AIUTARTI A DIVENTARE PIÙ VELOCE, PIÙ COSTANTE E PIÙ COMPETITIVO.”**

**AL SUO INTERNO TROVERAI SPIEGAZIONI CHIARE SU COME MIGLIORARTI IN PISTA. INSIEME AL TESTO SCRITTO SONO ALLEGATI DEI CODICI QR SCANSIONABILI CON IL TUO SMARTPHONE.**

**AVRAI QUINDI ACCESSO A CONTENUTI VIDEO ESPLICATIVI DI TUTTO QUELLO CHE ANDRAI A LEGGERE.**

