di **FRANCESCO SVELTO**

VERSTAPPEN RECORD GT3 IN INCOGNITO

IMMAGINATE di vedere un tempo record sul giro di 7'56'' sul vecchio Nurburgring realizzato da uno sconosciuto di nome Franz Hermann. È un crono incredibile e si potrebbe pensare facilmente ad un errore. E invece no. Tutto vero! Solo che a bordo della Ferrari 296 GT3 non c'era il fantomatico Franz Hermann: dietro questo nome, una volta sceso dalla macchina, c'era un certo Max Verstappen. Che al riparo di questo pseudonimo per sfuggire ai curiosi si è divertito a misurarsi con se stesso e con una GT sulla mitica pista. Imparata ovviamente, per benino su iRacing. In giro si dice che Max possa partecipare alla prossima 24h del Nurburgring in programma a fine giugno.

FIA CERCA LA MIGLIORE PILOTA SIM

Il programma racing "Girls on track" si estende alla guida virtuale

QUALCHE settimana fa la Fia ha dato il via ad un contest dedicato interamente alle donne con le qualifiche online del Women in Motorsport Esports Cup, selezionando le dieci migliori virtual driver in un time attack su iRacing con la F4 sul tracciato di Okayama. I risultati verranno ufficializzati durante l'assemblea generale Fia di Macao, previste a fine mese, dove si sfideranno nuovamente sul simulatore in un evento multi-giornaliero. Oltre alla lotta al cronometro, le atlete parteciperanno a workshop di media training e sessioni di networking con dirigenti e team manager, un'occasione unica per avvicinarsi agli ambienti pro del motorsport. Il percorso futuro prevede sei slot regionali e quattro wild-card per i migliori tempi extra. Il gran finale incoronerà la prima FIA Girls on Track Esports Champion, premiata da un format che abbina competizione virtuale e prospettive reali di carriera.
Questa iniziativa, va ad arricchire l'Appendix E Esports del Codice Sportivo Internazionale ed ha anche lo scopo di promuovere il cockpit FIA-approved di Next Level Racing oltre a rappresentare un passo decisivo per abbattere le barriere di genere: una competizione riservata alle donne crea uno spazio protetto e visibile, valorizzando talenti finora marginalizzati e spingendo il settore verso una parità effettiva.

ASETEK LANCIA INITIUM, IL KIT PER TUTTE LE TASCHE

Un sistema entry level per ogni piattaforma che costa meno di 1000 €

ASETEK, da sempre sinonimo di soluzioni di fascia alta per piloti virtuali esigenti, compie ora un deciso passo verso l'entry-level con Initium: un kit volante-base-pedali e cockpit venduto a meno di 1.000€ che non sacrifica qualità e rigidità. Compatibile con PC e Xbox (PlayStation in roadmap), Initium offre montaggio flat-pack intuitivo, regolazioni rapide GT/Formula e rotelle per spostarlo in un lampo.
Nel frattempo il prestigio di Asetek nel simracing continua a crescere, complice la cura costruttiva e l'affidabilità delle sue piattaforme e la gamma si arricchisce anche di una nuova button box in alluminio (stile Formula a 260€, GT a 235€) e del Dished Suede Rim da 340 mm da 135€, pensati per chi vuole personalizzare stile e accessibilità ai comandi. I nuovi Invicta THORP 2 Pedals, con doppio pistone idraulico, travel kit regolabile e compatibilità futura haptic, partono da 800€, mentre l'upgrade per

wheelbase La Prima (da 12 Nm a 16 Nm) debutta a 150€. Completano l'offerta un quick-release adapter universale (120€) e firmware gratuiti per force feedback a 360 Hz su iRacing, sottolineando come Asetek non punti solo al debutto ma a un ecosistema in continua espansione, capace di accompagnarti dal primo giro fino ai massimi livelli del simracing.

IL TALENTO CHE USA IL SIM CON LA TECNICA DI NIKI LAUDA

Federico Sbardellati, futuro pilota GT, segue un metodo speciale: oltre ai simulatori di guida, si allena anche con quelli di volo. Come faceva il campione austriaco in passato. Ecco perché

A TU PER TU con Federico Sbardellati, giovanissima promessa italiana che ha ottenuto ottimi risultati nel karting e che a breve debutterà nel mondo delle GT. Gestito da Minardi Management per il suo prospetto di crescita, Federico affida una bella fetta del suo futuro al simracing e alla sua capacità di formare il talento anche per la pista vera.
- Cosa pensi ti dia il sim in termini di skill e allenamento?
«*Di sicuro è un'ottima palestra, permette di conoscere piste in cui non ho mai girato, di studiare traiettorie e punti di staccata e di familiarizzare con la vettura che andrò a guidare, che sia la "mia" Wolf GT o altre auto in futuro. Ad esempio di recente sono stato a Varano che non avevo mai visto prima: ho fatto il record della pista con la Wolf GT perché grazie al sim mi sembrava di conoscerlo da sempre; ho potuto subito applicare tutta la conoscenza acquisita e questo è la dimostrazione di come la simulazione valga oro. Inoltre, posso certamente ritrovare notevoli somiglianze tra la potenza frenante e il grip che sento al simulatore e i corrispettivi della macchina vera. È pur vero che le forze G laterali non vengono riprodotte sul sim ma per tutti gli altri aspetti la corrispondenza è notevole*».
- Il tuo rapporto con la simulazione è molto stretto al punto che a volte ti alleni anche coi simulatori di volo, proprio come faceva Niki Lauda negli anni '80 con i suoi elicotteri. Perché?
«*Nel simulatore di volo alleno il coordinamento occhio-mano-piede, imparo a controllare costantemente più comandi seguiti da parametri rigidi e checklist, un metodo poi che ho traslato nel motorsport al fine di ripetere continuamente un insieme di passi fissi: come per esempio tutti gli step dall'uscita dal box all'allineamento in griglia fino ad arrivare alla partenza. Tutto questo, ovviamente, per ridurre gli errori al minimo. Questa formazione sviluppa proprio quelle skills di cui parlava Lauda, e credo che pochi nel motorsport l'abbiano mai integrata davvero, a parte forse Lauda stesso. In generale mi auguro davvero che questa grande importanza, unitamente al fatto che i costi riescono ad essere contenuti, possa permettere al simracing di essere un canale sempre più importante per valorizzare i talenti che non possono emergere anche a causa di budget ridotti*».

iRACING 2025 CON VETTURE AGGIORNATE

LA SEASON 3 2025 di iRacing, al debutto in questi giorni, porta una rivoluzione sulle GT3 con pneumatici dry e wet ridisegnati. Ci sono nuovi modelli aerodinamici più sensibili all'imbardata e setup stock totalmente rivisitati per una guida più coerente al reale. Ad arricchire il pacchetto c'è un aggiornamento importante alla monoposto IndyCar IR18 (una delle vetture più apprezzate dalla community) e i modelli ufficiali di Chevrolet Monte Carlo e Ford Taurus per quanto concerne il mondo Nascar. Debutta anche la Ferrari 296 Challenge insieme a The Bend Circuit, e infine diversi tracciati sono stati riscansionati o hanno ricevuto upgrade visivi. Piccolo update anche per il Tempest Weather System che gestisce traiettorie, pozze d'acqua e aquaplaning con una fedeltà mai vista per un sim commerciale.