

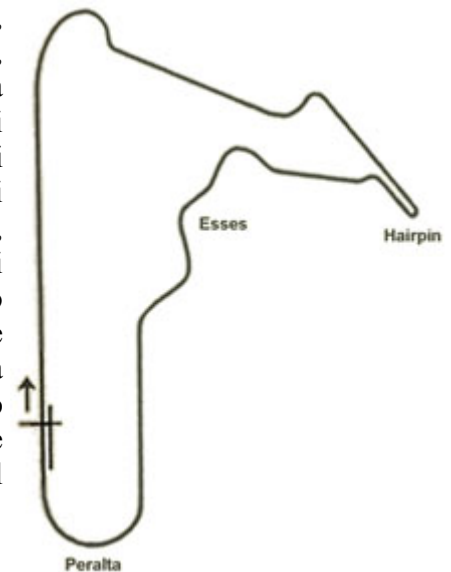


# Mexican Grand Prix

Autódromo de la Ciudad de México



Il circuito dell'Autodromo de la Ciudad de Mexico, lungo 3.107 miglia, ospita il Grand Prix del Messico. E' il circuito con maggiore altitudine, infatti si trova a circa 5.000 piedi sul livello del mare. Questo riduce la potenza dei motori delle macchine. Pertanto, persino quando avrete di fronte un rettilineo incredibilmente lungo difficilmente raggiungerete i 200 mph, anche se siete in scia. Il circuito è formato da due differenti sezioni. La *Peralta* è una curva veloce che conduce ad un rettilineo, superato il quale troviamo una curva caratterizzata da un raggio di curvatura che decresce velocemente. Poi c'è l'*hairpin* e le *esses* che sono molto difficili e tipiche più di un circuito per go-kart. La prima sezione è dove coraggio e controllo del mezzo ricompenseranno quelli disposti a guidare in modo deciso nelle curve veloci. Le *esses* richiedono delicatezza sia con l'acceleratore che con il pedale del freno per poterle superare rapidamente. Combinate, queste distinte sezioni rendono il circuito abbastanza divertente e solitamente danno origine a buone gare.



## CAR SETUP:

Il circuito del Mexico è abbastanza difficile per ciò che concerne il set up della macchina. Puoi facilmente ottenere una macchina relativamente veloce, ma per riuscire ad avere una macchina realmente veloce è necessario trovare il setup che vada bene sia per le curve veloci che per quelle che non lo sono. Una macchina che gira rapidamente nelle curve che compongono le *esses* è la chiave per un giro veloce; se non ci riesci perderai molto tempo in quella sezione poiché dovrai aspettare più a lungo delle altre macchine ad accelerare in uscita da ogni curva. Comunque, se hai un'auto che tende al sovrasterzo sarà abbastanza difficile arrivare in volata alla curva uno.

Per superare questo problema iniziamo scegliendo un setup neutrale. Usa i roll bars e gli shocks per riuscire a trovare questo stato neutrale. Hai bisogno di un buon grip per uscire dalle curve lente, come *hairpin* e le *esses*. Quindi imposta gli shocks posteriori un pò più morbidi di quelli anteriori, ti aiuterà nello scopo. In generale, un setup intermedio degli shock è un buon punto di partenza. A causa delle curve veloci e della necessità di avere una macchina che cambi velocemente direzione nelle *esses*, dovresti settare i roll bars abbastanza rigidi. Impostando gli stessi valori sia sull'anteriore che sul posteriore dovresti riuscire ad ottenere una macchina che è pressoché neutrale.

Ci sono diverse curve (soprattutto nelle *esses*) dove vuoi che la macchina giri rapidamente e che ti permetta di accelerare subito senza sbandare. Se tu avessi una macchina che, dando potenza al motore, tende al sovrasterzo avresti risolto il problema. Quindi, potendo, dovresti settare la macchina in modo che, quando in curva è al limite, tu puoi sovrasterzare leggermente dando gas, in modo da affrontare la curva più velocemente senza dover levare il piede dall'acceleratore per farlo. Questo non ti comprometterà la curva uno, poiché non sei in accelerazione quando la superi; nè pregiudicherà la *Peralta*, dal momento che vuoi che la macchina sia il più veloce possibile in questa curva. Quindi tira gli anti roll bar posteriori di un click o più rispetto a quelli anteriori ed raggiungerai il tuo obiettivo.

Passiamo ora alla marce. La 5<sup>^</sup> è semplice da impostare; dovresti arrivare al massimo dei giri appena prima di frenare per immetterti nella curva uno. Mentre per la 4<sup>^</sup>, devi raggiungere il massimo dei giri appena prima di frenare per affrontare la chicane della curva due. Sfrutta la *hairpin* per settare la 1<sup>^</sup> marcia in modo da avere una buona trazione e quanta più accelerazione possibile in uscita dalla curva stessa. La 2<sup>^</sup> e la 3<sup>^</sup> sono un pò più difficili da impostare. La maggior parte delle *esses* sono affrontate in 2<sup>^</sup>; quindi, il setup di questa marcia deve essere tale da permettere al motore di rimanere al suo livello di giri quanto più possibile. Se stai affogando il motore o se i suoi giri sono vicini alla linea rossa nel contagiri, sarà più arduo sfruttarne la potenza per far

girare la macchina in curva. Una volta trovato un buon setup per la 2<sup>a</sup> marcia, la 3<sup>a</sup> di solito è una via di mezzo fra la 2<sup>a</sup> e la 4<sup>a</sup>.

Il bilanciamento della frenata non è critico poiché la maggior parte delle frenate in questo circuito sono effettuate in linea retta. Nella chicane della curva due si sfrutta il trail braking per far girare la macchina in curva, pertanto è un ottimo punto per settare il bilanciamento della tua frenata. Se, in questo punto, noti che tendi a perdere la macchina sotto frenata, prova a spostare un po' in avanti il bilanciamento.

### **GOALS:**

Il tuo obiettivo per le qualifiche è: **1:47.50 - 1:48.50**. Con questi tempi dovresti posizionarti nelle prime file della griglia.

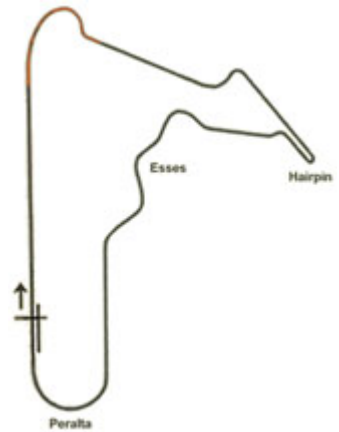
In gara cerca di tenere questi tempi: **1:48.00 - 1:49.50**, compatibilmente con la benzina caricata e con il traffico che puoi incontrare in pista.

### **THE RACE:**

In Mexico si disputano ottime gare. La griglia di partenza è ampia ed ha davanti un tratto in rettilineo. Puoi sicuramente guadagnare qualche posizione alla partenza, stai solo attento a non andare troppo lungo sulla prima curva o ti ritroverai sul guard rail. La curva uno è un punto dove solitamente si sorpassa, poiché nel rettilineo che la precede puoi sfruttare appieno la scia con il pilota che ti precede. Comunque, non essere sciocco, prova a superare la curva fianco a fianco con l'avversario e azzarda un sorpasso solo se sei convinto che entrambi riuscite a tenere perfettamente la vostra traiettoria. Un errore che ho visto commettere spesso è che, quando ci si spinge troppo nella curva uno, si frena in ritardo e, quindi, o si va larghi o, peggio, si finisce sul guard rail, permettendo a l'altro di sfilare all'interno. Quindi, non ritardare la frenata nella curva uno. La chicane della curva due, l'*hairpin* e la *Peralta* rappresentano altre buone opportunità di sorpasso, a differenza delle *esses*. Ad ogni modo, se davanti ti trovi una macchina lenta che ti fa perdere molto tempo, sarebbe auspicabile che il pilota più lento se ne rendesse conto e ti lasciasse passare, perché nel cercare di sorpassarlo comunque potrebbe andare a finire male per entrambi.

## Turn one:

Entrance speed: approximately 187-190 mph [302-306 kph]  
Speed through the corner: approximately 60-65 mph [97-105 kph]  
Arrival time at the corner: 12.53 seconds  
Time to negotiate the corner: 13.10 seconds  
Exit time of the corner: 25.63 seconds



La curva uno è la più veloce del circuito. Richiede una macchina ben bilanciata e un uso dolce del freno e dell'acceleratore per superarla in modo pulito. Rappresenta anche un'ottima opportunità di sorpasso. Se vuoi sorpassare l'avversario all'interno, devi anticipare un po' la frenata per essere sicuro di non andare largo e di urtare la macchina che stai cercando di sorpassare.

Quando affronti questa curva sei con la marcia più alta a pieno gas. La curva inizia in modo "soft" per poi inasprirsi via via che la percorri. Ciò può portarti a frenare nel mentre, con conseguente sovrasterzo della macchina che scivola verso il guard rail. La chiave sta non nell'anticipare la frenata, ma nel non frenare durante la curva. Quando inizi a girare in curva, lascia che sia il motore a rallentarti per il resto del percorso. Un buon punto di riferimento per la frenata è costituito dai tre alberi sul lato sinistro della pista poco prima della curva. Appena li sorpassi, frena quanto più possibile seguendo una traiettoria dritta e scala in 4<sup>a</sup> marcia.

Quando vedi il guard rail sulla sinistra continua ad andare dritto fino a che le strisce sull'asfalto non diventano scure (subito dopo aver raggiunto il guard rail). Solleva gentilmente il piede dal freno e gira in curva. Mentre percorri la curva segui le strisce sull'asfalto senza toccare il freno e mantenendo un po' di gas, in modo da stabilizzare la macchina e non rallentare troppo velocemente. La curva sembra raddrizzarsi per un attimo prima di inasprirsi nuovamente nella seconda metà, nella quale dovrai rallentare di più; quindi, quando raggiungi questo punto intermedio, frena leggermente e scala in 2<sup>a</sup> marcia. Una volta innestata la 2<sup>a</sup>, lascia il freno e inizia ad accelerare. Mantieni il gas giusto quel tanto che ti serve a bilanciare la macchina nel punto in cui la curva si fa più dura, e dai maggiore potenza quando sei vicino alle gomme riempite di cemento sulla destra, guadagnerai due centesimi di secondo.



Tieniti sulla destra vicino alle gomme riempite di cemento, la quarta di queste gomme è il tuo punto di corda. Stai attento a non toccarle, però, altrimenti danneggerai la macchina. Quindi, accelera quel tanto che ti permette di mantenere una velocità costante di circa 65 mph; non devi spingere la macchina in curva o sarai veramente lento quando ti porterai a sinistra in uscita di curva.

Quando superi il punto di corda, inizia a spostarti sulla sinistra per l'uscita dalla curva, mantenendo la velocità costante. Se ti sei spinto troppo bruscamente nella curva a destra, sarai costretto a rallentare o a frenare per poter effettuare l'uscita (a sinistra), il che influirà molto sulla velocità con cui affronterai il rettilineo che segue, quindi cerca di mantenere i 65 mph o giù di lì mentre percorri la curva a sinistra. Inoltre, dato che la pista ha un leggero dosso nel passaggio fra la curva a destra e quella a sinistra, qualsiasi movimento brusco sul gas o sul freno può sbilanciare la macchina.

L'apice della curva a sinistra è rappresentato dalla terzultima gomma, passata la quale lascia che la macchina si sposti verso destra per l'uscita. Accelera gradualmente mentre superi l'ultima gomma, dovresti raggiungere il massimo della potenza prima di raggiungere il margine destro della pista. L'erba è molto scivolosa, quindi, se ci vai sopra con una ruota, potrebbe essere necessario rallentare un po'. La macchina potrebbe andare in sovrasterzo mentre acceleri in uscita, quindi sii preparato ad una lieve correzione con lo sterzo.



## Turn two:

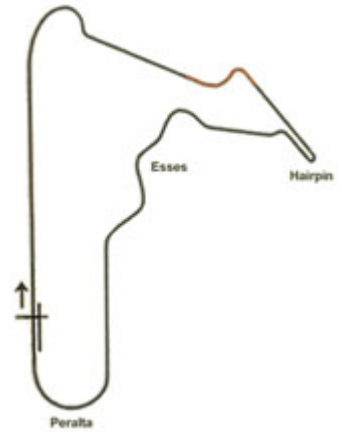
Entrance speed: approximately 147-150 mph [237-242 kph]

Speed through the corner: approximately 45 mph [73 kph]

Arrival time at the corner: 32.45 seconds

Time to negotiate the corner: 9.05 seconds

Exit time of the corner: 41.50 seconds



La chicane della curva due è una grande curva. Devi avere un buon feeling con la macchina per essere veloce qui. Inoltre, se sei uscito bene dalla curva precedente hai buone possibilità di sorpassare qualcuno. Questa curva va affrontata in 4<sup>a</sup> marcia, quasi a toccare la linea rossa del contagiri. Allinea la macchina a destra, a cavallo della linea bianca. Non ci sono punti di riferimento utili per la frenata qui, ma se setti bene la 4<sup>a</sup> marcia dovresti essere in grado di frenare appena prima di toccare la linea rossa del contagiri. Le strisce sull'asfalto possono comunque darti delle indicazioni su quando frenare; da quando iniziano a scurirsi, continua per qualche frazione di secondo, quindi frena in modo deciso e scala in 2<sup>a</sup>.

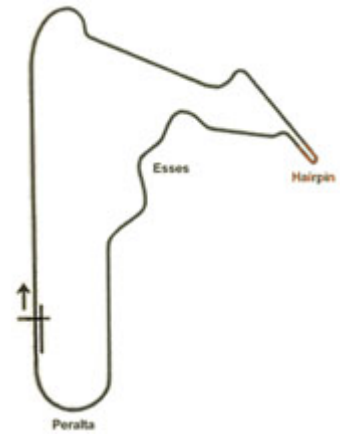
Io trovo che sia meglio anticipare leggermente l'entrata in questa curva, in modo da raggiungere una maggiore velocità mentre la percorri. Quando sei in curva, allenta delicatamente la pressione sul freno fino a metà corsa del pedale, la macchina girerà abbastanza facilmente. Se vai in spin, prova a ritardare l'ingresso in curva o leva il freno più lentamente. Non c'è bisogno di un grosso lavoro di sterzo, perchè la rotazione del trail brake farà la maggior parte del lavoro per te. L'apice è appena oltrepassata metà curva; mira a sfiorare l'erba, ciò ti permetterà di avere il giusto assetto per l'uscita a destra.



Dopo che hai superato il punto di corda, dovresti ridare piena potenza al motore per un attimo prima di frenare e scalare fino in 1<sup>a</sup> marcia per la successiva curva a destra. Giusto prima di iniziare a frenare, raddrizza la macchina e punta verso il lato destro della pista. Continua a frenare gentilmente fino a raggiungere l'apice della curva a destra. Metti la 2<sup>a</sup> per avere una migliore trazione in uscita. Il punto di corda è l'erba, e si trova appena prima di metà curva. Mentre ti allontani dall'apice, non ridare troppo presto il gas o rischi di sottosterzare e uscire fuori pista, oppure puoi andare in spinning out mentre stai ancora girando. Lascia che la macchina si sposti verso sinistra in uscita di curva. Se chiudi male questa curva darai l'opportunità all'avversario di sorpassarti all'*hairpin*, quindi, raddrizza le ruote prima di accelerare mentre sei in uscita da questa curva.

## The Hairpin:

Entrance speed: approximately 135 mph [218 kph]  
Speed through the corner: approximately 25 mph [40 kph]  
Arrival time at the corner: 47.35 seconds  
Time to negotiate the corner: 5.95 seconds  
Exit time of the corner: 53.30 seconds



La *hairpin* è una curva veramente unica, con i suoi 180° che ti permettono di vedere le altre macchine venirti incontro mentre tu stai uscendo dalla curva. Questo può esserti utile se vuoi vedere quanto vicine sono le macchine che ti seguono o se stai andando incontro a traffico per doppiaggi. E' anche la curva più lenta del circuito e richiede una buona trazione sia in entrata che in uscita.



Prima di arrivare al punto di frenata, dovresti essere stato in grado di innestare la 4<sup>a</sup> marcia. Mentre ti avvicini alla curva, allineati sul lato sinistro della pista a cavallo della linea bianca. C'è un segnale sul pendio a sinistra che è un ottimo punto di riferimento per la frenata.; quando arrivi a questo punto, frena in modo deciso e inizia a scalare fino in 2<sup>a</sup> marcia.

Questa curva è leggermente ingannevole a causa della sua pendenza, che ti permette di entrare in curva con velocità maggiore e di frenare in ritardo cosa che non faresti se fosse stata in piano. Se pensi di aver iniziato a frenare troppo in ritardo, non affondare il piede sul pedale del freno, inchioderesti le ruote e finiresti sul guard rail... è meglio entrare un pò troppo veloci, o di traverso, la pendenza ti aiuterà a controllare il mezzo.



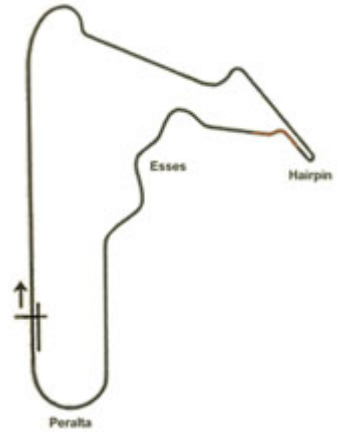
Sempre parlando di intraversare la macchina, se scali in 1<sup>a</sup> troppo velocemente è proprio quello che ti potrebbe accadere; quindi, aspetta fino a quando non sei abbastanza prossimo a girare in curva prima di scendere fino alla 1<sup>a</sup> marcia. Il punto esatto per entrare in curva è dopo che ti appare il guard rail sulla sinistra e appena prima che raggiungi la fine dell'erba e delle ruote sulla destra. Mentre giri, continua a frenare, ma in misura minore. Dovresti arrivare a metà curva usando i freni.



Continua a girare ancora per un attimo prima di iniziare a ridare gas. Inizia a scaricare le ruote, e, in uscita, lascia che la macchina si allontani dal guard rail a sinistra.  
Torna a dare piena potenza al motore il prima possibile, e metti la 2<sup>a</sup> marcia mentre scendi il rettilineo.

## Turn four:

Entrance speed: approximately 80 mph [129 kph]  
Speed through the corner: approximately 65 mph [105 kph]  
Arrival time at the corner: 56.45 seconds  
Time to negotiate the corner: 3.67 seconds  
Exit time of the corner: 1 minute 00.12 seconds



Questa chicane sinistra-destra è difficile per tre motivi. Primo, non ci sono punti di riferimento per la frenata. Secondo, c'è un avvallamento significativo sulla pista concepito per sbilanciare la macchina verso il centro della curva. Infine, c'è un cordolo abbastanza ampio sul lato destro della pista in uscita di curva che danneggerà le tue sospensioni se lo tocchi.

Tenendo a mente queste tre cose, spostati verso destra per l'ingresso in curva, sei in 2<sup>a</sup> marcia. Devi riuscire a capire dove iniziare a frenare, penso che dovrebbe andare bene una distanza dal punto di ingresso in curva approssimativamente pari alla lunghezza di quattro macchine. Frena con moderazione per un attimo, quindi lascia il freno e inizia a girare. Un volta passato l'apice della curva a sinistra, devi cercare di uscire in rettilineo, quindi non entrare in curva troppo tardi o sarai costretto a rallentare e a forzare la macchina verso sinistra per evitare il grosso cordolo.



Levando il piede dal pedale del freno dovresti girare meglio in curva. L'apice è l'erba, appena passato il centro della curva. Una volta che l'hai superato, torna velocemente a pieno gas. Una traiettoria dritta in uscita è fondamentale poiché qui la pista ha un avvallamento che può rendere leggera la parte posteriore della macchina. Se stai ancora girando a sinistra, probabilmente ti inizieranno a slittare le ruote posteriori verso destra; se correggi per riprenderle rischi di toccare il cordolo con le ruote anteriori, se non lo fai rischi di andare in spinning. Quindi, ricordati di mantenere una traiettoria dritta se vuoi essere veloce in uscita.



Dovresti essere in grado di mettere la 3<sup>a</sup> marcia mentre passi il cordolo alla tua destra.  
Spostati verso il lato sinistro del circuito tenendo una traiettoria dritta mentre esci dalla curva a destra.

## Turn five (ESSES):

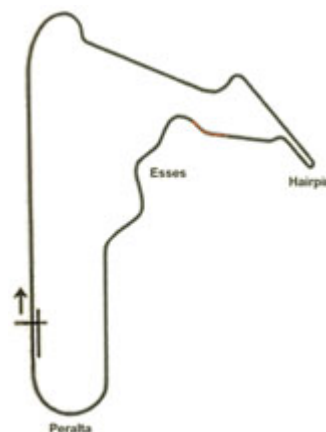
Entrance speed: approximately 120 mph [193 kph]

Speed through the corner: approximately 100 mph [161 kph]

Arrival time at the corner: 1 minute 3.43 seconds

Time to negotiate the corner: 2.31 seconds

Exit time of the corner: 1 minute 5.74 seconds



Alla curva cinque iniziano le *esses*. Devi cercare di essere veloce in tutte le curve che le compongono, quindi non è consigliabile usare i freni. Non avere una guida nervosa e riuscirai ad andare veloce. La chiave della prima curva a destra è l'uscita. Devi cercare di essere quanto più a destra possibile per assicurarti una buona entrata nella successiva curva a sinistra.



Posizionati a sinistra per l'entrata nella curva cinque. Sei in 3<sup>^</sup> marcia e a pieno gas. C'è un punto di riferimento per la frenata, ma è difficile da scovare, specialmente se sei dietro ad un'altra macchina. Prima che inizia il guard rail, sulla sinistra, le strisce sull'asfalto si scuriscono leggermente. A questo punto frena dolcemente per un attimo e inizia a girare in curva. L'obiettivo è effettuare la maggior parte della curva prima di arrivare all'apice, e la leggera pressione sul freno ti aiuterà a far girare la

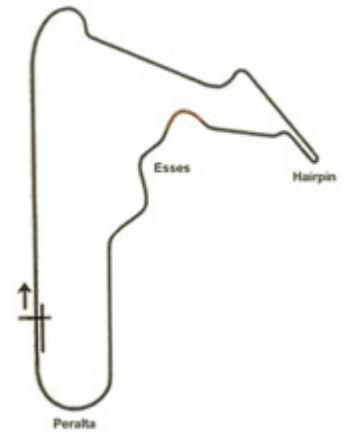
macchina più velocemente.

Resta in 3<sup>^</sup> marcia dopo che la macchina ha girato, usando l'acceleratore per mantenere quanta più velocità possibile mentre ti avvicini all'apice. Dovresti mantenere la ruota anteriore destra ad un passo dalla ruota riempita di cemento. Una volta passato questo punto, cerca di raddrizzare la macchina tenendoti quanto più possibile sulla destra. Stai attento a non ridurre troppo la potenza in uscita di curva o avrai molta difficoltà a rimanere sul lato destro del circuito.



## Turn six (ESSES):

Entrance speed: approximately 100 mph [161 kph]  
Speed through the corner: approximately 70 mph [113 kph]  
Arrival time at the corner: 1 minute 6.05 seconds  
Time to negotiate the corner: 5.65 seconds  
Exit time of the corner: 1 minute 11.70 seconds



Questa curva a sinistra segue immediatamente la precedente curva a destra. Quando la affronti sei in 3<sup>a</sup> marcia e se tutto va bene vicino al margine destro della pista. Se fai un errore e vai in spin in uscita dalla precedente curva c'è una strada di accesso sulla tua destra ...ma, se tutto va come deve andare, non ti succederà nulla di tutto questo.



Appena hai la macchina che segue una traiettoria diritta e spostata sulla destra, frena moderatamente per un attimo e scala in 2<sup>a</sup> marcia. E' molto importante andare in linea retta prima di frenare o probabilmente andrai in spin. Una volta che sei in 2<sup>a</sup>, gira e tieni la macchina quanto più possibile vicino alle gomme. Se la macchina è bilanciata bene e hai una buona traiettoria dovresti essere in grado di spingere piuttosto con forza la macchina in questa curva, sfruttando la potenza del motore per

continuare a far girare l'auto.

Stai attento a non iniziare a spostarti sulla destra fino a che non hai finito di compiere il tuo giro, o dovrai rallentare un pò per evitare di finire sul guard rail. Mentre cominci a raddrizzare l'auto devi essere in grado di ritornare a pieno gas un attimo prima della successiva curva a destra.



## Turn seven (ESSES):

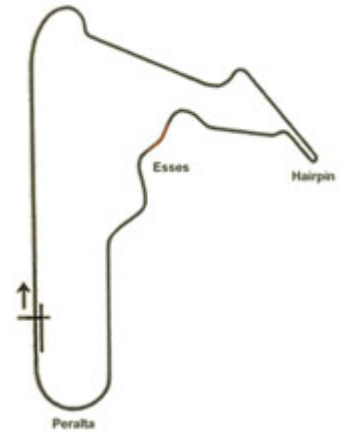
Entrance speed: approximately 80 mph [129 kph]

Speed through the corner: approximately 73 mph [118 kph]

Arrival time at the corner: 1 minute 12.45 seconds

Time to negotiate the corner: 2.02 seconds

Exit time of the corner: 1 minute 14.47 seconds

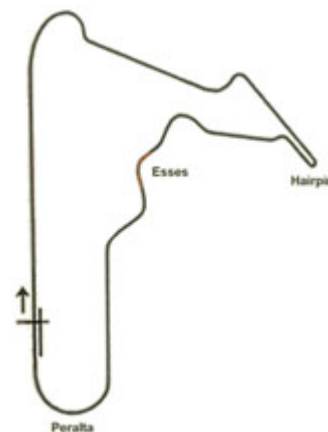


Questa curva a destra è la prosecuzione della curva a sinistra da cui sei appena uscito. E' una curva da fare in 2<sup>a</sup> marcia e non richiede alcuna frenata. Dovresti aver superato il guard rail sulla destra mentre sei uscito dalla precedente curva; appena prima di raggiungere la fine del guard rail, inizia a curvare. Un'ulteriore flessione dell'acceleratore qui ti aiuterà a far scivolare le ruote posteriori verso sinistra e ti permetterà di curvare senza frenare. Stai sul bordo della pista mentre raggiungi

l'apice della curva, anche toccando un pò l'erba. E' importante uscire tenendosi sulla destra o avrai delle difficoltà ad affrontare la successiva curva a sinistra. Se tutto va bene dovresti poter dare piena potenza al motore per un momento dopo essere uscito da questa curva.

## Turn eight (ESSES):

Entrance speed: approximately 80 mph [129 kph]  
Speed through the corner: approximately 75 mph [121 kph]  
Arrival time at the corner: 1 minute 14.90 seconds  
Time to negotiate the corner: 3.24 seconds  
Exit time of the corner: 1 minute 18.14 seconds



---

Sei a metà strada delle *esses* ora, e ti prepari ad affrontare questa curva a sinistra. Le *esses* ora iniziano ad aprirsi un pò, con un pò più di spazio fra una curva e l'altra. Questo significa che hai bisogno di una buona uscita per compiere la maggior parte della curva. Come per le precedenti curve, anche questa va fatta in 2<sup>a</sup> marcia e non richiede alcuna frenata.

Sarai sul lato destro della pista dopo essere uscito dalla precedente curva. Il passaggio dalla curva a destra alla curva a sinistra è abbastanza brusco e se non hai il pieno controllo della macchina andrai probabilmente in spin e toccherai il guard rail esterno. Quindi assicurati di avere la macchina sotto controllo prima di girare in questa curva a sinistra. Potresti aver bisogno di superare un pò più piano la curva precedente se hai un'uscita scomposta.

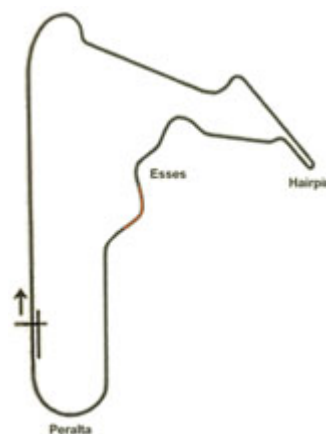


Appena dopo che ti appare il guard rail alla tua destra, gira in curva con l'aiuto del motore. Il punto di corda è giusto vicino all'ultima gomma riempita di cemento sulla sinistra. Prova a rimanere con il piede sul pedale del gas quanto più possibile mentre attraversi questa curva. Una volta superato l'apice, inizia a dare più potenza. Però stai attento a non ridurre troppo la potenza, e troppo presto, o ti ritroverai ad essere molto largo in uscita. C'è una strada d'accesso sulla destra che puoi sfruttare se sei andato

largo. Comunque, se riesci a stare pressappoco a centro pista quando esci dalla curva sarai in grado di accelerare molto di più prima della successiva curva a destra.

## Turn nine (ESSES):

Entrance speed: approximately 90-95 mph [145-153 kph]  
Speed through the corner: approximately 85 mph [137 kph]  
Arrival time at the corner: 1 minute 19.49 seconds  
Time to negotiate the corner: 3.69 seconds  
Exit time of the corner: 1 minute 23.18 seconds



Questa curva a destra rappresenta l'inizio della fine delle *esses*. Devi preoccuparti di riuscire a fare una buona uscita per poter avere la giusta velocità per affrontare l'ultima curva del circuito, la *Peralta*. Non c'è bisogno di frenare qui, purché tu non ti spinga troppo in profondità nella curva prima di levare il gas.



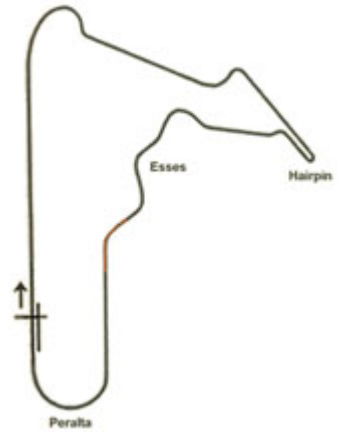
Sarai in 2<sup>a</sup> marcia (tanto per cambiare) mentre affronti questa curva. Porta la macchina verso il lato sinistro della pista. Appena dopo aver raggiunto la linea bianca, leva il gas e gira in curva. Levando il gas in modo relativamente veloce sarà più facile far girare la macchina. Stai attento solo a non farlo troppo velocemente altrimenti o ti ritroverai ad essere troppo lento o andrai in spinning. Dovrai avere il contagiri abbastanza vicino alla linea rossa e in 2<sup>a</sup> quando levi il gas, quindi, sfrutta questa opportunità per mettere la 3<sup>a</sup> marcia, ciò ti permetterà di avere una migliore trazione durante la curva, oltre a scaricare la potenza della marcia prima di arrivare all'ultima curva a sinistra delle *esses*.

Cerca di stare sulla destra quando ti avvicini al punto di corda. Non spostarti troppo velocemente e troppo a destra, altrimenti andrai largo in uscita per poter evitare le gomme che sono sulla pista. Gradualmente avvicinarti alle gomme, fino ad arrivare a circa un piede o giù di lì dall'ultima gomma, mentre, con prudenza, incrementi la tua accelerazione. Raddrizza la macchina e tieniti sul lato destro della pista in uscita, ora puoi tornare a dare pieno gas.



## Turn ten (ESSES):

Entrance speed: approximately 105 mph [169 kph]  
Speed through the corner: approximately 95 mph [153 kph]  
Arrival time at the corner: 1 minute 24.32 seconds  
Time to negotiate the corner: 3.81 seconds  
Exit time of the corner: 1 minute 28.13 seconds



In questa ultima curva a sinistra delle *esses* è tutto giocato sulla velocità in uscita. E' molto facile frenare in ritardo in questa curva, ma ciò ti comporterà una bassa velocità in uscita e non sarai in grado di riprendere velocità fino a quando non sarai di nuovo sul rettilineo. Quindi qui frena in anticipo.

Il grosso cespuglio sulla destra è un ottimo punto di riferimento sia per la frenata che per l'ingresso in curva. Questa curva va presa in 3<sup>a</sup> marcia, con solo una leggera frenata un attimo prima di raggiungere il cespuglio.

Gira la macchina in curva, e prendi come punto di corda la gomma centrale fra quelle che trovi sulla sinistra. Con il piede appena sul gas mentre arrivi all'apice quel tanto che serve a bilanciare la macchina. Una volta superato l'apice, inizia lentamente a spingere sul gas. Continua a incrementare la tua accelerazione mentre ti sposti verso destra, raggiungendo una piena accelerazione quando sei circa al centro della pista.

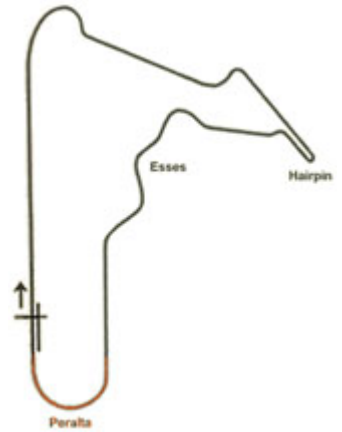


A destra, portati con le ruote giusto un po' sull'erba. Mantieni la macchina perfettamente dritta una volta che raggiungi il bordo pista. Anche se tocchi un po' l'erba dovresti essere in grado di mantenere la piena accelerazione senza girare le ruote. C'è un'altra strada d'accesso sulla tua destra mentre esci dalla curva (a dire il vero, penso che essa si colleghi con la strada d'accesso appena superati i pits sul rettilineo frontale, così da formare una versione ridotta del circuito che esclude la

*Peralta*). Una volta che raggiungi questa strada, puoi iniziare a spostarti a sinistra.

## Peralta:

Entrance speed: approximately 157 mph [253 kph]  
Speed through the corner: approximately 102 mph [164 kph]  
Arrival time at the corner: 1 minute 34.24 seconds  
Time to negotiate the corner: 11.12 seconds  
Exit time of the corner: 1 minute 45.36 seconds



L'ultima è una lunga curva a destra con pendenza. La pendenza ti permette di prendere la curva molto più velocemente di quanto si farebbe normalmente in questo caso. Se sei uscito bene dalle *esses*, hai una buona opportunità per sorpassare arrivando a questa curva. Dovresti essere in grado di arrivare fino alla 5<sup>a</sup> marcia quando arrivi al punto di frenata. Allinea la macchina a sinistra e preparati a frenare appena prima del segnale sulla sinistra.



Un attimo prima di raggiungere il segnale, frena a fondo e scala in 4<sup>a</sup> marcia. Quindi lascia il freno e gira in curva. Ritorna ad accelerare mentre curvi, e cerca di mantenere un po' di potenza per evitare di rallentare troppo velocemente. Sopra la linea bianca sulla sinistra la pendenza si appiattisce, quindi stai attento a stare sotto questa linea, frena un po' di più se necessario.

Mentre percorri la curva, cerca di ridurre quanto più possibile la potenza del motore. Stai attento a non andare troppo largo o le tue ruote posteriori scivoleranno a sinistra. Un buon bilanciamento fra questi due punti è difficile da raggiungere, ma ti permette di percorrere la curva nel modo più veloce. Una costante modulazione dell'acceleratore sarà necessaria per ottenere questo bilanciamento.



Appena prima che davanti a te appaia il rettilineo, devi ritornare a pieni giri. Questo punto è un po' difficile da giudicare se non conosci bene questa curva. Ma dopo un po' di pratica saprai quando ritornare a dare piena potenza al motore senza pericolo. Se lo fai nel modo giusto, non andrai né in sovrasterzo né in sottosterzo. Ti può succedere di avere un leggero sbandamento, non ti preoccupare. Lascia che la macchina si allontani dal guard rail sulla sinistra in uscita e a piena accelerazione. Dovresti raggiungere il muretto appena dopo l'entrata ai pit sulla destra, e, con la massima accelerazione, continuare nel rettilineo che hai di fronte. Non dovresti arrivare a mettere la 5<sup>a</sup> marcia fino a dopo la linea di partenza/arrivo.



Una buona uscita ti porterà a ridosso dell'avversario. Comunque, con un rettilineo così lungo davanti ciò potrebbe non essere una buona cosa se la macchina che stai cercando di sorpassare è solo un po' più lenta di te. Dovrai staccare per passarla quasi immediatamente e a metà rettilineo potresti aver perso il vantaggio guadagnato stando in scia. Ancora peggio, stando dietro a te potrebbe mettersi in scia e alla prima curva risorpassarti. Quindi, uscendo dalla *Peralta*, è meglio stare dalla macchina che ti precede ad una distanza pari a due auto. Questo ti permetterà di raggiungerla a metà rettilineo, non dandole l'opportunità di sfruttare la scia e di risorpassarti alla curva uno.