





UNA PROVA MASSACRANTE, ALL'APPARENZA IMPOSSIBILE.

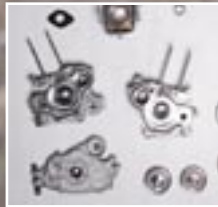
E UN MOTORE, IL ROK, GUIDATO E SFRUTTATO A FONDO, AL MASSIMO. PER SCOPRIRE PREGI, DIFETTI; PER VALUTARNE L'AFFIDABILITÀ, I COSTI DI GESTIONE... PER REALIZZARE IL TEST DEI TEST *testo e foto di Ronnie Ghezzi*



LA STORIA
Come
si è svolto
il test
pag.56



INFOPOINT
Cos'è
il ROK
pag.60



I RISULTATI
Il motore
fatto
a pezzi
pag.62



I COSTI
Le spese
sostenute
pag.64



I TESTER
Chi ha
guidato
pag.66



I NUMERI
Dati e
curiosità
pag.68

IL TEST DEI TEST

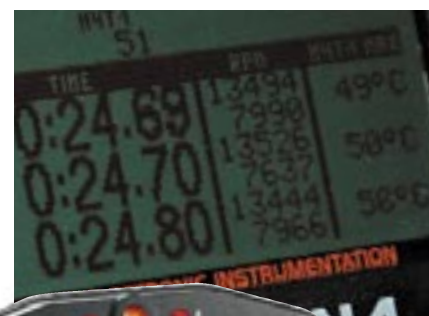


Sui motori dei kart se ne dicono tante, troppe. Al di là delle chiacchiere da bar (“va più forte questo”, “quello rompe”, “quello non ha basso” e via dicendo) nel mirino dei kartisti ci sono sempre affidabilità e costi. Ne abbiamo parlato e ne parliamo anche qui in redazione, tanto che un giorno qualcuno ha alzato la mano e ha detto: “E se facessimo un test di durata?”. Silenzio, inizialmente. Poi un brainstorming (un meeting, una riunione, chiamalo come vuoi!) e la promessa di realizzare il servizio. Da quel momento in poi, però, solo silenzio. Fino alla finale

internazionale ROK 2007: lì, una chiacchierata con gli uomini Vortex ha aperto le porte alla consegna, da parte di Giovanni Corona (il titolare dell'azienda pavese), di un buono d'acquisto per un motore ROK presso un rivenditore ufficiale. La ragione per cui non ci siamo fatti consegnare direttamente un motore dalla Casa madre è molto semplice: il ROK utilizzato nel test è un motore “di cassetta” reperibile in un qualsiasi negozio ROK Center, non è né un motore progettato per durare di più, né un prodotto selezionato. È esattamente quello che potresti acquistare tu che stai leggendo

TKart. Già che siamo a Lonato (I) “compriamo” (con il “buono”) il motore nel negozio della pista, l'MP Karting di Marco Corberi, e il gioco è fatto. Manca solo il telaio: scegliamo l'EKS Predator, ma anche altri partner prendono parte all'operazione che, tra una cosa

In alto, l'EKS/ROK: un po' sporco... In tutte e 100 le ore non è mai stato pulito. Qui a destra, il sistema MyChron4 della AIM, che è stato il sistema di acquisizione dati utilizzato durante il nostro test e che ha permesso ai vari drivers di sfidarsi guardando i tempi.



Lonato (BS) li 14 Ottobre 2007 Materiale #1 Rok#

VORTEX

A vista pagate per questo assegno bancario n° 1586239/Bis

Materiale #1 Motore Rok# (Da scannare per 100 ore)

A **TKart - Tutto Kart**

Vortex S.r.l.



L'inizio del test: sopra, Giovanni Corona (titolare della Vortex) consegna al direttore di TKart, Yanek Sterzl, un buono d'acquisto per un motore ROK. A sinistra, lo scambio assegnone-motore fatto con Marco Corberi, titolare del ROK Center MP Kart di Lonato.



e l'altra, parte nel giugno 2008 (non siamo lenti solo in pista...). Il kart viene portato presso la pista 7 Laghi Kart di Castelletto di Branduzzo (I) e consegnato nelle mani dei ragazzi del Karting Club

7 Laghi che, giorno dopo giorno, hanno gestito tutti i piloti-tester.

UN TEST MOLTO LUNGO

Ah, già. Non l'abbiamo ancora detto! Il test di durata che aveva-

mo in mente alla fine è durato (il gioco di parole è d'obbligo) 100 ore. Cento ore! Circa 1.000 litri di miscela. Avete capito? 100 ore sul kart! Un kartista amatoriale medio ci mette moltissimo a

coprirle. Quanto? Facciamo un paio di calcoli: due domeniche al mese da marzo a ottobre, più quattro giornate piene durante l'estate, sono 20 uscite con il kart che, moltiplicate per 3 ore a uscita (sfidiamo un "uomo comune" a fare di più) fanno 60 ore. In poche parole, un anno e mezzo di divertimento condensato in pochi mesi. Utilizzando il ROK senza troppe cure, tra l'altro: roba da dimenticare di mettere il grasso sulla catena, da non guardare neanche se c'è l'acqua nel radiatore. Pieno di benzina e gas aperto, questo lo stile. Niente coccole, quindi. Che in genere non va bene, se si parla del proprio kart, ma questa volta sì, visto che l'obiettivo è verificare la resistenza allo stress (e che stress) di un motore. Nelle prossime pagine troverai il racconto di tutto quello che è successo durante le 100 ore di test, un'analisi tecnica delle condizioni del propulsore al termine della prova e le risposte a tutte le tue domande.

CHI E QUANDO

Impossibile pensare di completare questo test senza le persone. Noi, di persone, ne abbiamo una sola, che fa per mille: Roberto Mangiacavalli, il presidente del Karting Club 7 Laghi. A lui è toccato gestire la parte pratica del test, quindi parcheggiare il nostro kart nei box della pista 7 Laghi Kart, utilizzarlo

Cento ore! Circa 1.000 litri di miscela. Per un kartista medio significa un anno e mezzo di pista!



In questa pagina, i segni del tempo (e della guida sconsiderata dei nostri tester) sull'EKS Predator.

Nella pagina a destra, le fasi di smontaggio (davanti al nostro obiettivo) del ROK dopo le 100 ore da parte degli uomini della Vortex. In basso, il muro delle firme dei tester, presente presso il circuito di Castelletto di Branduzzo.

ore che sono state fatte tutte d'un fiato. Allo scoccare della centesima ora, bandiera a scacchi, foto di rito del kart sporco-barra-consumato e poi di corsa in Vortex per far aprire e analizzare il motore da Giovanni Corona, cioè il padre del ROK e di tutti i motori Vortex. Lui, dopo averlo osservato e misurato, ci ha detto cosa pensava del suo motore e noi, non sicuri delle sue parole, abbiamo portato il motore da un tecnico del quale non riveleremo mai l'identità ma che lavora per un'azienda concorrente, che lo ha misurato, osservato e analizzato. Risultato? Il suo giudizio è stato lo stesso di quello di Corona. Immaginiamo che, a questo punto del pezzo, la tua curiosità sulle

molto spesso e farlo guidare ancora di più a tutti! Come quel lettore che ci ha scritto "ragazzi, devo cambiare kart e sono intenzionato a comprare un ROK, non è che me lo fate provare?". Prego, vieni. Ha fatto tutti i giri che voleva e ha tratto le sue conclusioni (giusto Gianpaolo?) valutando il motore in pista e facendo tutte le prove del caso. Tra i tanti ragazzi che hanno girato con il nostro motore, non sono mancati lettori così matti da prendere la macchina e spararsi 5/600 km per raggiungere la pista lombarda e percorrere qualche giro sul nostro kart. Come non si sono tirati indietro ospiti vip e piloti professionisti. Tutti sono stati autori delle più improbabili sfide all'ultimo secondo, compresi giri di pista fatti con pantaloni e

camicia oppure turni di guida trascorsi sotto la pioggia con gomme slick. Anche noi della redazione abbiamo preso parte alla superprova in veste di tester, ma il nostro contributo è stato... minimo, da vergognarsi! Tempo qualche

settimana e il contatore segna le 50 ore: metà strada. Il motore viene smontato e controllato. Il pistone viene cambiato, così come altri piccoli particolari di cui parleremo più avanti. Giusto qualche "ritocco al trucco", e via alle ultime 50

In alto, l'EKS/ROK al termine del test, senza mai esser stato né lavato né sgrassato. Sopra alcuni particolari del kart che fanno intuire lo stress a cui è stato sottoposto il mezzo testato. Sotto, due traguardi: le 26 ore, raggiunte dopo qualche settimana, e la centesima ora (fatta segnare il 24/11/08).





Le verifiche post-test sono state effettuate dagli uomini ROK e da un nostro consulente

condizioni del motore dopo le 100 ore di test sia molta, giusto? Benissimo. Leggiti tutte le prossime pagine e goditi il risultato che, sinceramente, ha stupito anche noi. Tieni conto di due cose: il motore non è stato utilizzato con troppo amore (abbastanza da cinghiali...) e le ore registrate, lo confessiamo,

sono state un po' più di 100...

INCONVENIENTI

Qualche cordolo preso con troppa foga, un paio di dritti terminati contro le barriere, un numero non definito di tamponate, alcune rotture (assali, cerchi...) causate da un utilizzo un po' "ignorante"... Tutti

episodi nella prassi per un kartista non professionista. Tutti episodi che abbiamo vissuto sulla nostra pelle durante la super-prova. E un test verità che si rispetti non deve tacere gli inconvenienti e gli imprevisti di percorso, mai! Ovviamente il nostro non sfugge alla regola, proprio per questo troverete elencate anche

le riparazioni che esulano dalla manutenzione del motore. Unendo quindi le spese derivanti dall'utilizzo del propulsore a quelle di gestione e a quelle degli "imprevisti" siamo riusciti ad avere un quadro ancora più veritiero e reale dei costi di gestione di un kart Touch and Go.

AVOGADRI
SERBATOI OMOLOGATI
PAGHERA (PV)
TEL. 0321/44111 - FAX 0321/44112

PISTA 7 LAGHI
CASTELLETTO DI BRANDUZZO (PV)
100 TEST ore

ROK
www.vortex-rok.com

TKart

TKart
TURO KART