



TATUUS
RACE CAR MANUFACTURER

W
Z
N
A
G
A
M
A



F4

*Stroll,
l'apripista*

LA NOVITA'

FT50, una regina per due mondi

RAFFAELE GIAMMARRIA

*Per rilanciare il nostro automobilismo
serve una nazionale*

IL TEAM EURONOVA

Un impegno a tutto campo





Stroll,



Il canadese della Ferrari Driver Academy è stato il primo vincitore del campionato italiano di F.4. Un debutto memorabile in monoposto per un 15enne di grande qualità

l'apripista

Sedici volte a punti su diciotto gare disputate, sette vittorie, cinque volte secondo. Con questo bottino impressionante, Lance Stroll, canadese lanciato dal Ferrari Driver Academy, ha conquistato il primo campionato italiano di F.4 al volante della Tatuus del team Prema. Un successo schiacciante quello del 15enne al debutto assoluto in monoposto, cui nulla hanno potuto i numerosi rivali italiani che hanno tentato di contrastargli il passo lungo il percorso non facile della stagione 2014. Stroll, in arrivo dal karting dove ha partecipato a campionati di alto livello internazionale, si è subito trovato a suo agio con le formule e quando è stato il momento di tirare le somme dopo i test invernali, si è subito presentato con una vittoria ad Adria, prima tappa della serie. Dopo di che, è stato un susseguirsi di podi e piazzamenti a punti, oltre che di successi. In un solo appuntamento, a Monza, Stroll non è salito sul gradino più alto del podio, cosa che è riuscito a fare, oltre che sul circuito veneto, a Imola (due volte), Mugello (una volta), Magione (una volta), Vallelunga (doppietta). Inoltre, per cinque volte è partito dalla pole. Pur saltando la prova finale di Imola, in quanto già campione, Stroll ha totalizzato ben 331 punti, quasi cento in più del secondo classificato, Mattia Drudi, con 237. Nel 2015, il ragazzo della FDA rimarrà legato al team Prema salendo di categoria e partecipando all'impegnativo FIA F.3 European Championship.



Lance Stroll



Rosin: "Bene le tre gare, no alle qualificazioni con la griglia invertita"

Al team manager della Prema, Rene Rosin, abbiamo chiesto un giudizio complessivo del campionato 2014 e dei temi che ha proposto, dalla vettura al format dei weekend.

Come giudica il primo anno della F.4 e le prospettive della categoria?

«Per quanto riguarda la monoposto F.4, è stato un programma fatto all'ultimo minuto, voluto dalla FIA e realizzato in maniera eccezionale dalla Tatuus, che ha rispettato standard di qualità e costi di indubbio valore. Poche categorie addestrative riescono a raggiungerli. E' una macchina molto propedeutica. La FIA aveva richiesto parametri aerodinamici e di sicurezza molto stretti, quindi è inevitabilmente una vettura grossa e pesante, ma ha fornito l'occasione a molti piloti di fare l'ingresso nel mondo delle formule. Penso ad esempio a Lance Stroll, che è poi passato in F.3 senza trovare nessuna difficoltà di adattamento, monoposto che è molto più potente. E questo sicuramente è merito del lavoro fatto dalla Tatuus»

La Tatuus F.4 si è adattata bene anche alle gomme Pirelli?

«Sì ed è stata una novità, perché Pirelli da tempo era fuori dall'automobilismo cosiddetto minore, propedeutico, ma ha realizzato una gomma che permette di imparare, che dura nel lungo periodo ed è costante. Non a caso è stata scelta anche in Germania, come il telaio Tatuus, per la F.4 locale».

E' possibile paragonare la Tatuus di F. Renault a quella di F.4?

«I principi sono gli stessi. Il motore Renault e il motore Abarth sono diversi, ovviamente, poi la Renault richiede una guida differente che non sempre si adatta alla F.3: si muove molto nel posteriore, è instabile in frenata. Anche la F. Renault è un'ottima vettura, ma è una monoposto che la Tatuus ha derivato da una vecchia meccanica».

Che cosa pensa dei weekend con tre gare?

«La Fia ha copiato quanto fatto in F.3. Personalmente sono favorevole alle tre gare

nel weekend, perché consentono ai piloti di fare molta strada. Sono invece contrario alla griglia invertita: capisco le esigenze di chi non è nelle prime file, ma non mi piace come valore formativo. Inoltre, essendo la F.4 pensata per chi esce dal karting, non farei le qualifiche vicine, ma staccate: per esperienza personale so che a quell'età se uno sbaglia nella prima qualifica, al 99 per cento sbaglia anche nella seconda. E' il motivo per cui anche la F.3 ha cambiato. Non siamo in GP2 e GP3, qui si parla di 15enni che devono imparare e che sono naturalmente più propensi all'errore».

Introdurrebbe qualche gara all'estero?

«No, il campionato deve rimanere prettamente nazionale, visto che è frequentato da 15enni. Poi, se un team ha la possibilità di fare qualche gara all'estero, perché no? Ovviamente più simile è la macchina è meglio è, vedi la serie tedesca che offre gare su circuiti importanti come Spa, Nurburgring e Hockenheim. Non deve comunque diventare un campionato europeo. I costi devono essere calmierati, ma i test devono essere liberi, altrimenti c'è sempre chi cerca di sfuggire in qualche modo alle limitazioni e inevitabilmente nascono problemi e discussioni. In una categoria propedeutica fra l'altro il ragazzo deve poter girare il più possibile».

Qual è il suo parere su un pilota di cui si parla molto come Lance Stroll?

«Stroll ha iniziato a girare con noi l'anno scorso, in occasione di alcuni test di F. Renault, quando aveva appena compiuto 15 anni, poi è partita la F.4. Ha fatto con noi le Florida Winter Series, dove combatteva con piloti più esperti di lui come Fuoco, Marciello, Verstappen, e subito ha raggiunto prestazioni di assoluto valore. E' un ragazzo molto competitivo, per lui è fondamentale essere stimolato. Ha doti importanti, e un passato kartistico che lo testimonia. E' in crescita, non è certo ancora arrivato, e la F.3 gli servirà come apprendistato».



Vento del nord

La Northern European F.4 si presenta come una nuova ed interessante aggiunta al panorama europeo delle ruote scoperte e sarà organizzata dal team Koiranen. Il Team Manager Afa Heikkinen ci spiega com'è nato il progetto

Una presenza immancabile sotto le tende del team Koiranen GP e nei paddock di tutta Europa, Afa Heikkinen, il Team Manager della compagine fondata insieme a Marko e Hari Koiranen, è testimone di una nuova sfida. La Northern European F.4 series, organizzata da Koiranen insieme a SMP, prenderà il via il prossimo anno tra Finlandia e Russia. Una novità importante sia dal punto di vista concettuale che da quello organizzativo.

Come è nato il progetto che vi vedrà gestire la Formula 4 "nordica"?

«Un paio di anni fa stavamo lavorando ad un progetto differente con i nostri partner russi. Poi, la FIA è stata informata di questo progetto e ci ha chiesto di andare a fargli una visita a Ginevra. Ci hanno dato tutte le informazioni sulla F.4 e da lì è iniziato tutto».

Pensi che questa nuova serie e questa vettura possano diventare un punto di

riferimento per tutta l'area?

«Questo è sicuramente l'obiettivo che stiamo perseguendo, che però richiede molto lavoro. Alla fine, crediamo che sarà così. Ci troveremo a dover imparare qualcosa di nuovo ma al contempo sappiamo quanto Tatuus sia affidabile. La vettura ha già corso un anno in Italia ed è stata un successo. L'ho vista e penso che sia ottima, ideale per i piloti che arrivano dal karting».

Hai avuto modo di seguire il campionato italiano di Formula 4? Che ne pensi?

«Penso che per la Formula 4 sia stato un ottimo primo anno. Il campionato italiano è stato il primo ad essere disputato e penso sia stato abbastanza impressionante come l'abbiano gestito, trasformandolo in un successo».

Che tipo di rapporto avete con Tatuus?

«Abbiamo un ottimo rapporto. Abbiamo corso

con Tatuus in Formula Renault. Abbiamo un ottimo rapporto. Corriamo con Tatuus in F. Renault dal 2002 quindi ci conosciamo da oltre dieci anni. È un grande partner e le sue macchine sono molto affidabili. In più l'azienda è fatta di gente molto simpatica, quindi speriamo di continuare a lungo la collaborazione».

È stato un anno di grande successo per voi, puoi tracciare un bilancio?

«Sicuramente è stata una grande annata, ma è anche stata difficile. Ovviamente, lo sapevamo sin da quando abbiamo messo insieme il progetto. C'è voluto un enorme sforzo da parte del team ma, finora, sono molto soddisfatto di come stanno andando le cose».

Il nuovo campionato avrà un impatto su come è gestito il team Koiranen?

«Sarà gestito da personale completamente nuovo. Le nostre squadre resteranno come sono, ed il nuovo progetto sarà gestito in modo diverso. La serie avrà la sua base in Estonia, lontana da quella del team Koiranen a Barcellona, e resteremo sempre divisi».

Si possono già identificare nuovi talenti in arrivo dal nord?

«È molto difficile da dire. Per giudicare utilizzeremo la nuova piattaforma che stiamo lanciando e spero di trovarne molti di nuovi talenti. In Russia e in generale al nord non c'è un vero retaggio culturale verso il motorsport come accade in Italia o a sud dell'Europa. Quindi i piloti non hanno le stesse opportunità. Dobbiamo prima creare la cultura, e i talenti a quel punto emergeranno».

Avete già qualche pilota sotto contratto? Quante vetture avete ordinato?

«Abbiamo già diversi piloti, più di 10, che si schiereranno nel campionato e riveleremo i nomi nel prossimo futuro. Siamo fiduciosi che avremo più di 20 macchine, e ne abbiamo già ordinate 26...»



Afa Heikkinen



Jonathan Palmer

Palmer: «Con Tatuus per fare grande la F.4 in Gran Bretagna»

A colloquio con Jonathan Palmer, il promoter del rinnovato campionato britannico, erede del BRDC F4, che nel 2016 adotterà i telai italiani

Come è nato il progetto che vi vedrà gestire la Formula 4 in Gran Bretagna?

«Abbiamo lanciato la F.4 in Gran Bretagna nel 2012 con il nostro campionato BRDC F4. C'era un grosso vuoto nel mercato britannico per una categoria propedeutica a costi contenuti, e lo abbiamo riempito, usando una nuova vettura costruita dalla RFR di Ralph Firman. Ora abbiamo deciso di aggiornare il telaio attuale passando ad uno di fibra di carbonio che rispetti i criteri di sicurezza del regolamento F.4 della Fia per le winter series del 2015 e per il campionato vero e proprio del 2016».

Pensa che questa nuova serie e questa vettura possano davvero, come sostiene Derek Warwick, contribuire a cancellare la "confusione" di categoria che regna nel motorsport?

«Solo parzialmente! La situazione nel Regno Unito è interessante perché nel 2014 avremo due campionati molto simili – il nostro campionato BRDC F4 e il nuovo campionato MSA Formula che adotterà la F.4

realizzata dalla Mygale. Credo il nostro campionato MSV nel 2016 con la Tatuus riscuoterà un maggior successo».

Non crede che i motori che equipaggiano la vettura avrebbero potuto essere di più per costituire un miglior banco di prova per i giovani piloti?

«Credo che 160 cavalli non siano sufficienti per i giovani piloti, anche se non sono convinto che i 15enni dovrebbero guidare delle monoposto. Non c'è bisogno di incoraggiare driver così giovani a guidare vetture del genere. Il limite precedente di 16 anni era migliore».

Che impatto crede potrà avere la F.4 sul mondo delle corse britanniche?

«Il nostro campionato BRDC F4 ha avuto molto successo nel Regno Unito, ed è il motivo per cui per continuare su quella strada abbiamo deciso di introdurre il telaio Tatuus».

Hai avuto modo di seguire il campionato italiano di Formula 4? Che ne pensa?

«La F.4 italiana è stata chiaramente un successo nel primo anno, e dobbiamo fare i complimenti per questo alla Tatuus, alla Abarth e agli organizzatori.

Nel 2016 potrebbe diventare però più dura, con la partenza di altri campionati F.4 in Europa».

Come è nato il vostro rapporto avete con Tatuus? Perché avete scelto il telaio della Factory italiana?

«Siamo venuti a visitare la factory della Tatuus e abbiamo incontrato Gianfranco De Bellis. Ci è sembrato che la F.4 che hanno realizzato fosse molto bella e abbiamo riposto piena fiducia in Gianfranco e il suo team. La Tatuus ha una fantastica storia e una grande reputazione, in particolare grazie alle vetture di F. Renault. Ci aspettiamo che la nostra sia una collaborazione lunga e di successo».

Quante vetture avete ordinato fino ad ora?

«Al momento abbiamo ricevuto 23 ordini, e abbiamo commissionato 26 vetture, con una opzione per altre 4».



Germania chiama Italia

"Dopo molti test abbiamo scelto Tatuus"



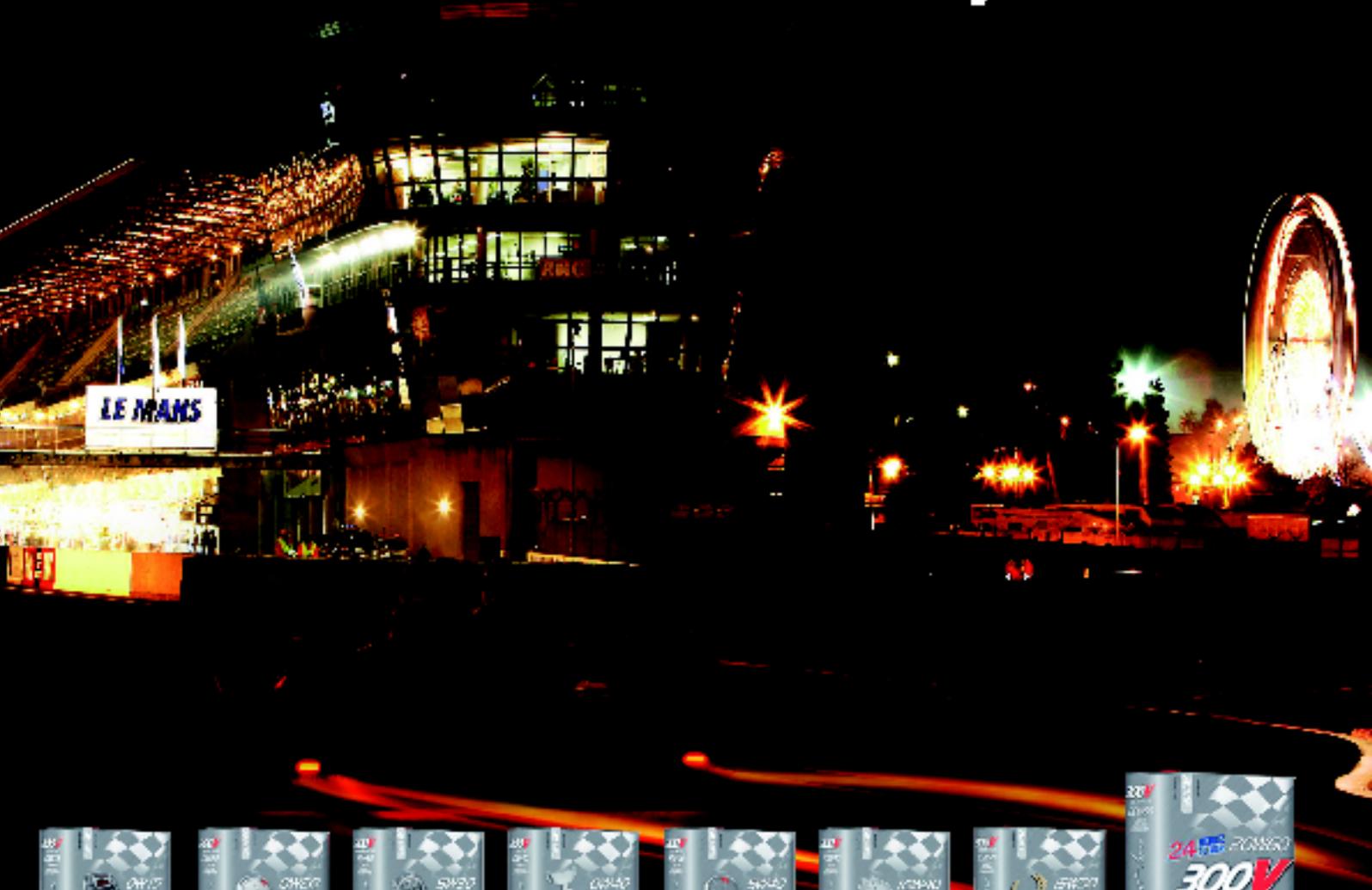
La Formula 4, come si direbbe su internet, è diventata virale. Nel senso che la categoria voluta dalla Fia sta incontrando il favore di molte realtà anche al di fuori dall'Italia, e molto del merito è della vettura realizzata dalla Tatuus che l'anno scorso ha debuttato nella serie italiana, la prima in assoluto a livello mondiale. Anche l'ADAC, l'ente automobilistico tedesco, ha deciso di adottare i telai Tatuus per il suo nuovo campionato di F.4 che si svolgerà nel 2015. «Ci siamo guardati a lungo in giro, prendendo in esame

diversi costruttori - ha dichiarato Hermann Tomczyk - ci siamo consultati con molti team ed effettuati parecchi test. E alla fine la nostra scelta è caduta sulla Tatuus». Un riconoscimento meritato che premia la factory di Concorezzo riconoscendone l'eccellenza mondiale per quanto riguarda le formule propedeutiche. «La Tatuus ha impressionato noi e i team non solo per le sue capacità nella progettazione e realizzazione della vettura e per gli standard di sicurezza che assicura - ha confermato Lars Soutschka,

capo della sezione motorsport e classic dell'ADAC - ma anche per il livello di assistenza che ci si può attendere da loro. Siamo sicuri che la nostra collaborazione porterà a nuovi successi». Le vetture del campionato tedesco saranno spinte da un motore Abarth turbo e monteranno gomme Pirelli. Le gare verranno trasmesse in Germania dal canale satellitare a pagamento Sport 1+. Il calendario prevede otto appuntamenti, due all'estero, con partenza il 25-26 aprile a Oschersleben.

300V

La Rivoluzione Perpetua



SPORT



HIGH RPM



POWER RACING



TROPHY



POWER



CHRONO



COMPETITION



LE MANS

Il primo lubrificante sintetico prodotto per i motorport, il 300V è divenuto e rimane il lubrificante preferito nelle corse grazie alla sua continua evoluzione.

Nel 2012, con l'introduzione dei più recenti progressi nella nuova gamma 300V, Motul ha ancora una volta confermato la propria capacità di innovazione. Beneficiando di tutta l'esperienza acquisita nelle competizioni ad alto livello nel corso degli anni e sulla base della tecnologia innovativa Motul **ESTER Core**, la gamma 300V consente di massimizzare le prestazioni nelle diverse tipologie di gara, garantendo allo stesso tempo una protezione ottimale.

MOTUL

TOYOTA
RACING
SERIES



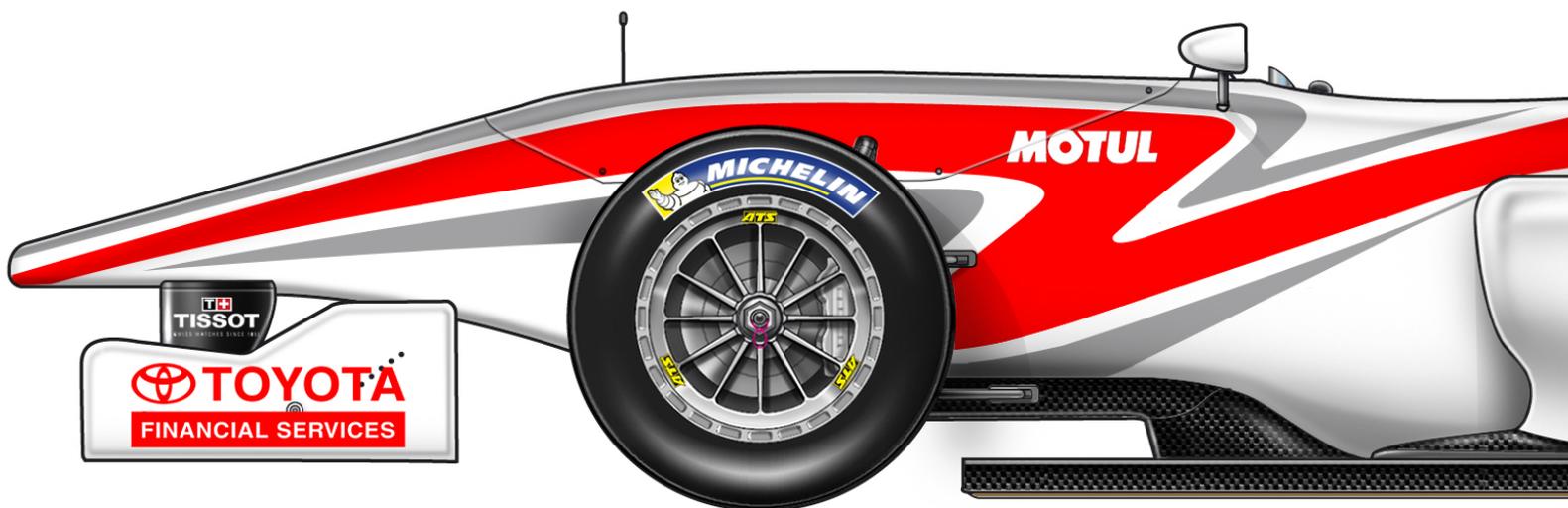
*FT50, una regina
per due mondi*



La FT50 è la nuova vettura Tatuus che sarà protagonista delle prossime Toyota Racing Series, la categoria... dell'altro mondo, che in Nuova Zelanda sta raccogliendo da anni grande successo. La FT50 rappresenta un notevole passo in avanti rispetto alla già ottima FT40, e anche Nick Cassidy, uno dei tester scelti dal promoter neozelandese che ha avuto modo di assaggiarla lo scorso luglio sul circuito di Adria, è d'accordo. «Già uscire dai box e riuscire a completare il programma di un'intera giornata di test senza il minimo problema mi ha davvero impressionato. Non succede con molte macchine nuove. Sono rimasto anche molto colpito dall'handling». La FT50 monta un propulsore Toyota "ZZ-GE da 1.8 litri, e come ci spiega in queste pagine il capo progetto Corrado Casiraghi, presenta molte novità interessanti, a partire dal nuovo cambio elettronico per arrivare ad una aerodinamica rinnovata, sviluppata in pratica da un foglio bianco, e a nuovi standard di sicurezza. Anche Daniel Gaunt, due volte campione della TRS, che ha testato la

vettura in Nuova Zelanda, ne è rimasto entusiasta: «Ho bellissimi ricordi della FT40, ma ora mi sono convinto di essere nato 10 anni in anticipo! La FT50 ha molta più aerodinamica, i freni sono eccezionali e la maneggevolezza è superba. Inoltre i progettisti italiani sono davvero appassionati dal loro lavoro, e tutto in questa vettura, le ali, le superfici della carrozzeria, il fondo, ha un look molto italiano». Un complimento che fa piacere, e che rappresenta un ulteriore punto a vantaggio di un progetto che punta ovviamente anche a familiarizzare i piloti di "Down under" con quello che troveranno nel prosieguo della loro carriera. Ma non solo loro. «Questa vettura è molto più rappresentativa di ciò che i giovani piloti neozelandesi potranno avere fra le mani in Europa, le TRS nel 2015 saranno cinque settimane molto utili sotto questo profilo. E poterla guidare rappresenta indubbiamente un vantaggio per i driver che possono fare avanti e indietro fra i due emisferi fra estate e inverno». La FT50 nasce già come protagonista di due mondi.

Barrie Thomlinson: "Sicurezza, fra la nuova Tatuus è un passo avanti per le Toyota Racing Series"



Barrie Thomlinson, dal suo punto di vista di promoter delle Toyota Racing Series, che impressione ha avuto della nuova FT50?

«Siamo davvero impressionati dal prodotto finito. La nuova vettura ha tutto ciò che desideravamo in termini di progettazione e componenti».

Avevate richiesto qualcosa in particolare alla Tatuus in sede di progettazione?

«Sì, in primo luogo e fondamentalmente volevano un progetto che fosse allo stato dell'arte per quanto riguarda la sicurezza del pilota. Avevamo inoltre richiesto specificamente il nuovo cambio Sadev con comando al volante, e avevamo in mente una vettura leggera e insieme robusta come la precedente. Il nostro obiettivo era di avere le stesse dimensioni, o comunque molto simili, di una monoposto di F3, ma tecnicamente rappresentasse un passo avanti, dotata anche di sospensioni a doppio ammortizzatore».

Che riscontri avete avuto dai piloti? E dagli ingegneri Toyota?

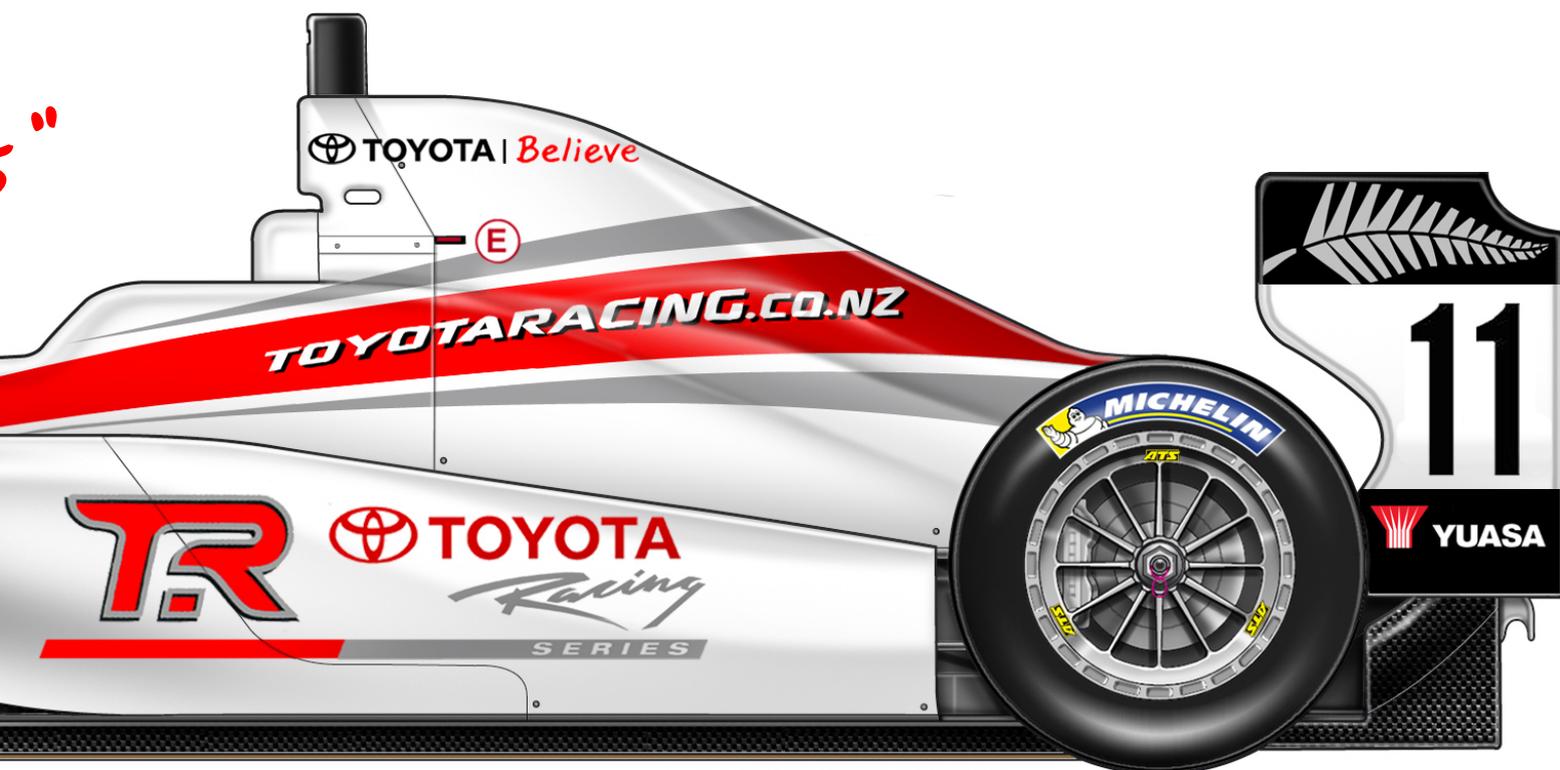
«I teste che abbiamo utilizzato, Daniel Gaunt e Nick Cassidy, sono entrambi campioni TRS, con una grande esperienza sulle monoposto. Sono rimasti molto impressionati dalla affidabilità e dal feeling che gli ha trasmesso la nuova vettura. Fra l'altro la FT50 dispone di più carico aerodinamico e di un sistema frenante più potente stile Brembo F3».

Quali sono i prossimi passi che vi attendono?

«Abbiamo svolto inizialmente due test in Italia per assicurarci che tutti i sistemi funzionassero a dovere senza problemi di affidabilità. Poi abbiamo spedito le vetture in Nuova Zelanda e da allora abbiamo compiuto 5 giorni di test, dei quali due su circuiti su cui corriamo le Toyota Racing Series. I test sono andati benissimo, e anche se non ci siamo concentrati sui tempi sul giro ci siamo convinti che le performance della nuova macchina le consentiranno di abbassare i tempi su tutti i tracciati. Ma lasciamo ai nostri team e ai loro piloti il compito di abbassare i record...».



eni e carico aerodinamico,



Corrado Casiraghi: "Uno strumento ideale per fare esperienza"

Corrado Casiraghi è l'ingegnere che ha seguito il progetto della nuova vettura, accompagnandola dalla nascita al battesimo in pista nei primi test. Con lui scopriamo le caratteristiche della FT50, che sia sotto il piano prestazione sia sotto quella della sicurezza rappresenta un significativo salto in avanti.

Ingegnere Casiraghi ci può dire quali sono le innovazioni della FT50?

«La FT50 è stata concepita per essere la naturale evoluzione dell'ormai decennale progetto FT40, le indicazioni di Toyota sono state indirizzate verso un leggero incremento delle prestazioni e un

adeguamento delle normative di sicurezza. Il salto qualitativo del progetto è significativo, ora la FT50 dispone di una sospensione anteriore a doppio ammortizzatore, un impianto frenante (Brembo) di ultima generazione con pinze monolitiche, un cambio più leggero e compatto, oltre ad una veste aerodinamica notevolmente evoluta e più prestazionale. Tra le novità più interessanti va segnalata l'introduzione del cambio semi-automatico che ha visto l'integrazione del sistema di attuazione elettrico (EGA) Magneti Marelli con il controllo motore Toyota.

Che indicazioni sono venute dai test in pista? Quali sono stati i feed back dei piloti? E quello dei responsabili Toyota?

«Dal punto di vista del pilotaggio e della prestazione i riscontri sono stati positivi sin dal primo test in pista, è stata anche organizzata una prova comparativa con la vecchia FT40 che ha dato immediatamente ottime indicazioni sulle qualità della nuova nata. Da parte di Toyota abbiamo ricevuto note di apprezzamento per la qualità del prodotto e per la tempistica di realizzazione e di integrazione dei sistemi».





Quando verranno consegnate le vetture?

«Le vetture sono state consegnate nei mesi di settembre ed ottobre, per ragioni logistiche la spedizione non avviene con le vetture complete ma semi assemblate, quindi attualmente nella base dell'organizzazione in Nuova Zelanda è in corso l'assemblaggio finale delle vetture».

Quale è il calendario dei "lavori" da qui alla prima gara?

«In questo momento alcuni dei nostri tecnici sono impegnati in

Nuova Zelanda per completare l'assemblaggio e supervisionare lo shake-down delle vetture che avverrà tra il 15 e il 17 dicembre. Ad inizio gennaio è pianificato il rientro del nostro staff in Nuova Zelanda per presenziare al primo test collettivo che si svolgerà il 14 gennaio sul tracciato di Ruapuna. Già nel weekend successivo si svolgerà la prima gara, seguita a scadenze settimanali dagli altri eventi del campionato che si concluderà il 15 di febbraio sul tracciato di Manfield».

Sotto che profilo è migliorata la sicurezza?

«La sicurezza è indubbiamente migliorata in modo significativo sotto tutti gli aspetti. Il nuovo telaio è omologato secondo le normative FIA F3 2012, considerando che il vecchio seguiva una normativa del 1999 potete immaginare quali e quanti elementi siano stati adeguati».

In che cosa la vettura si fa apprezzare sotto l'aspetto didattico e propedeutico

per i giovani piloti?

«L'obiettivo di questa vettura è quello di riuscire ad essere istruttiva per piloti che abbiano già una precedente esperienza di monoposto, la gran parte dei piloti a cui si rivolge il campionato provengono infatti da campionati europei quali Formula 4, Formula Renault, ma anche Formula 3, per questo la vettura è stata progettata per permettere a piloti già formati di continuare ad accrescere la propria esperienza».



STRUCTURAL ANALYSIS • DESIGN & ENGINEERING

PY012

WWW.TATUUS.IT
VIA VERGA 12 - 20863 CONCOREZZO (MB) - ITALY

• COMPONENT TESTING • COMPUTATIONAL FLUID DYNAMIC • MACHINING & MANUFACTURING • WIND TUNNEL



a global motorsport partner

Magneti Marelli Motorsport designs and produces electronic and electro-mechanical systems for two and four wheels racing vehicles.

Present in the world of competitions since 1919, it develops hi-tech systems for engine control and data acquisition, telemetry systems, electro-hydraulic and fuel components, energy recovery systems.



Home | [SOLUTIONS](#) | [SERVICES](#) | [RESEARCH & DEVELOPMENT](#) | [REGIONS](#) | [CONTACT](#) | [SUPPORT](#) | [ABOUT](#)

HOME

Home > Focus on Racing

- Home
- Focus on Racing
- Products
- Services
- Research & Development
- Regions
- Contact
- Support
- About



Formula 1 >

MotoGP >

Nascar S.C. >



Focus on development, production and sales of auto.



Motorsport Department is involved with the design.



The Magneti Marelli Division with headquarters in Cometa (Wien).

WRC >

WSBK >

Indycar >



magnetimarelli.com/focus-on-racing

is an open window on the world of motorsport competitions: news, results, race classifications, statistics and history.





*“ Per rilanciare il nostro
serve una nazionale ”*

Il direttore della Scuola federale **Raffaele Giammaria** ci racconta le ultime novità dei corsi in programma a Vallelunga, e che da quest'anno hanno messo a disposizione degli allievi anche il Prototipo PY012 realizzato dalla Tatuus. In un momento in cui la crisi si fa sentire e i talenti faticano ad emergere è importante offrire a chi vuol diventare professionista tutte le opportunità per ampliare le proprie competenze. Per Giammaria la chiave per tornare a piazzare piloti al vertice del motorsport è sostenere una squadra di giovani promettenti



tro automobilismo



Raffaele Giammaria, come è iniziato il rapporto con la Tatuus? Che macchine utilizzate?

«L'accordo è partito nel 2010, quando è uscita la Formula Abarth. Nell'accordo tra il costruttore e Aci Csa c'era anche una forma di comodato gratuito che prevedeva che la Tatuus ci mettesse a disposizione due Formula Abarth, quelle con cui ho fatto lo sviluppo della macchina. Da lì è iniziata una collaborazione che prevedeva l'utilizzo delle loro vetture per i nostri corsi federali, per il super corso federale e per tutte le attività della Ferrari Driver Academy. Visto che la collaborazione ha portato buoni risultati, abbiamo esteso la gestione delle vetture a macchine non Tatuus, delle Formula 3 di proprietà della scuola, ma gestite da Tatuus proprio perché abbiamo reputato i loro ingegneri e meccanici di ottimo livello e abbiamo preferito che un'unica struttura gestisse tutto il parco macchine della scuola federale. Oggi non utilizziamo più le Formula Abarth, che è stata sostituita dalla Formula 4. Abbiamo fatto lo sviluppo di questa macchina e ai nostri piloti diamo la possibilità di provarla».

Quali sono i vantaggi della Formula 4 in un'ottica di apprendimento?

«Partiamo dal presupposto che il livello di difficoltà delle macchine in uscita dai box è diminuito. Si frena col sinistro, non si utilizza più la frizione, c'è il cambio al volante, ma c'è stato un aumento della capacità aerodinamica delle vetture - anche se non è tanto il caso della Formula 4 perché la Fia ha voluto un regolamento di vettura molto semplice - il che significa ad esempio che le velocità in curva



Andrea Piccini
e Andrea Russo

sono aumentate. Per quanto riguarda l'utente iniziale, cioè i nostri allievi alla scuola federale, sicuramente le vetture sono più semplici da guidare. Il vantaggio che abbiamo avuto con Tatuus è quello di avere sempre macchine fresche, moderne. Ad oggi per esempio abbiamo tutti gli ultimi step evolutivi di macchina, e questo solo un rapporto col costruttore diretto te lo può dare. E' un grosso vantaggio rispetto a una scuola che non ha una collaborazione col costruttore e quindi compra una macchina a inizio anno e la tiene poi per 2-3 anni».



Raffaele Giammaria
con Giancarlo Minardi
e Cristiano Del Balzo

Vi ha convinto anche la capacità di gestione in pista di Tatuus?

«Certo. Possiamo contare sull'ingegner Corrado Casiraghi, il progettista di tutte le vetture, sempre presente ai nostri corsi federali insieme a Luca Orlandi. La novità del super corso federale che abbiamo tenuto a novembre è stata l'utilizzo del prototipo Tatuus, una vettura che ho sviluppato io nel 2012. Con Tatuus c'è un rapporto familiare ma che allo stesso tempo mi coinvolge in modo particolare perché queste macchine le ho battezzate tutte io, Formula Abarth, Prototipo e Formula 4».

Ci saranno quindi altri corsi anche con il prototipo?

«Per il momento partiamo con il super corso federale, che è il premio riservato ai migliori →

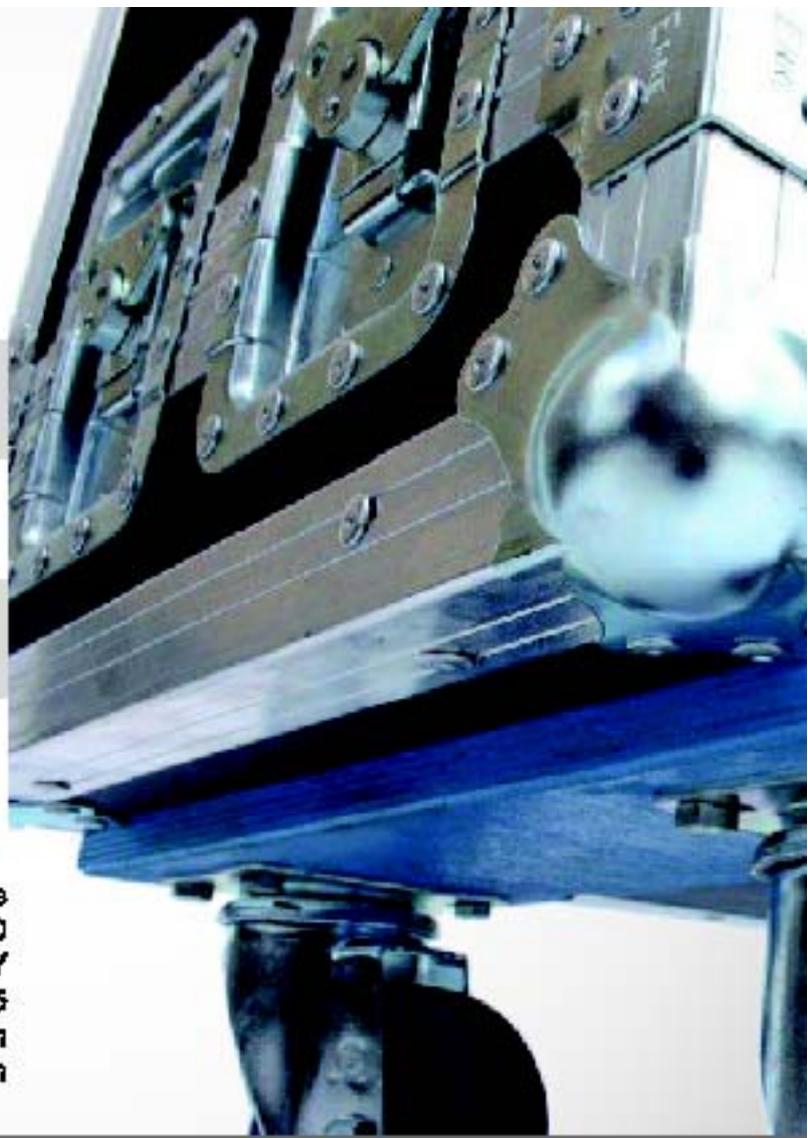


Il prototipo PY12



**made for racing...
...made in LaErre**

sede e produzione
via del Calendone, 50
23807 MERATE (LC) - ITALY
tel/fax +39 039 92 86 855
Info@laerre.com
www.laerre.com





giorno al simulatore, nel secondo i piloti guideranno il prototipo Tatuus, nel terzo e nel quarto i kartisti guideranno la Formula 4 mentre i due piloti velocisti guideranno la Formula 3».

A cosa si deve l'inserimento del prototipo?

«E' un settore che si sta 'svecchiando', anche se in Italia non c'è un numero di partecipanti elevato. Per i tanti giovani che non hanno budget rappresenta una valida alternativa. Con lo sviluppo di altre categorie, adesso ad esempio si sta parlando della LMP3, tanti possono vedere uno sbocco nel mondiale Endurance, dove c'è già molto interesse per LMP2 e LMP1. Oggi i prototipi li considero una categoria rivolta soprattutto ai ragazzi, inoltre è tradizione del super corso mettere a disposizione dei piloti varie tipologie di vetture, per arrivare a premiare non soltanto il più veloce ma il più completo: turismo, prototipi e formula insieme per vedere veramente qual è la capacità di apprendimento dei ragazzi. A livello di esperienza offriamo loro una panoramica più ampia rispetto a quella che potrebbe essere l'esperienza bellissima ma riduttiva della Formula 1. Lì ci sono una ventina di macchine, ma anche molti dei piloti più blasonati sono lì perché portano sponsor, e di professionisti veri e propri ce n'è meno della metà. Se uno vuole fare il pilota professionista, il futuro non è solo a ruote scoperte ma anche a ruote coperte. La Porsche sta facendo provare i giovani, nei vari challenger ci sono ragazzini di 18 anni che corrono, a ruote coperte anche nei prototipi ci sono sempre più giovani. E' una cosa che stanno capendo in molti e che non è sbagliata».

Dal suo osservatorio: si parla sempre di crisi dei piloti italiani, e in effetti è da qualche anno che siamo fuori dalla Formula 1, ma qual è la realtà?

piloti italiani che si sono messi in mostra nella stagione 2014. Abbiamo una doppia categoria: quella dei piloti "Auto", il primo e secondo classificato italiani della Formula 4; poi 4 kartisti che sono stati valutati da noi. Tra le attività della scuola federale c'è infatti anche una valutazione dei piloti di kart: abbiamo degli osservatori che vanno sui campi di gara delle gare karting, tutte le gare Wsk, campionato italiano. Anche se è un programma riservato solo ai piloti italiani individuiamo quelli tra i 15 e i 17 anni e li mettiamo alla guida delle Formula 4. Questi 4 kartisti insieme ai due velocisti, e a sei rallisti, andranno a formare il gruppo di piloti che parteciperanno al super corso federale di Vallelunga. Il programma è questo: primo





IF YOU THOUGHT YOU KNEW OMP

**THINK
AGAIN**

DYNEEMA®
THE WORLD'S
STRONGEST FIBER



Racing Spirit

WE WOULD LIKE TO AMAZE YOU! IN FACT, IF YOU THOUGHT YOU KNEW OMP, THE NEW OMP HARNESSES JUST MIGHT SURPRISE YOU. ALONG WITH OUR LEGENDARY FILM STY, LIGHTNESS AND BREAKAWAY STY THAT YOU'VE COME TO EXPECT FROM OMP, WE NOW OFFER A HARNESS LINE WITH DYNEEMA® MAKING IT THE MOST INNOVATIVE HARNESS IN THE WORLD. BEST OF ALL IT'S ALL IN STOCK! VISIT OUR WEBSITE OR THE AUTHORIZED DEALER NEAR YOU FOR DETAILS ABOUT OUR OFFERINGS.

OMPACING.COM

«I giovani promettenti non abbondano. Onestamente negli ultimi due anni abbiamo avuto più difficoltà a invitare gratuitamente i kartisti a girare. Non ci sono tantissimi nomi entusiasmanti. Da noi però ne sono usciti alcuni, anche se poi a livello di comunicazione sono stati venduti come prodotti di altri vivai. Tutto sommato in Formula 4 tre piloti, Drudi, Pulcini e Russo, si sono messi in vista. Non voglio fare una graduatoria, ma questi sono da tenere sott'occhio. Poi tra i kartisti abbiamo altri due, tre nomi. Sono usciti negli anni scorsi piloti come Fuoco e Giovinazzi, che anche se hanno beneficiato di budget offerti dalla Ferrari o da



Raffaele Giammaria con Terenzio Testoni della Pirelli

stranieri, sono nati nel kart italiano, e poi sono andati all'estero. I primi a metterli in macchina siamo stati noi della scuola, e oggi stanno facendo bene a livello di Formula 3 europea. Ci sono ragazzi che hanno la fortuna di avere finanziatori alle spalle ma anche altri che meriterebbero e che purtroppo devono fare i conti con la crisi economica. In Italia, inutile nasconderselo, ci sono poche risorse».

I corsi federali così come sono strutturati vanno bene o ha in mente qualche idea per il futuro?

«La Federazione sta lavorando molto nel reperimento di ulteriori risorse da mettere a disposizione dei giovani piloti italiani, in modo da poter investire con attività di formazione sui kartisti. L'anno prossimo ci saranno piloti che ora hanno 14 anni e si annunciano molto interessanti da scoprire. Da parte mia auspico che quello che la Csaì sta facendo per i rally - è nato quest'anno ad aprile l'Acì Team Italia Rally, una squadra nazionale - si ripeta anche per il settore velocità. Già stiamo cercando di capire come si potrebbe impostare questa nazionale, con quanti piloti. Se veramente nascesse questo progetto, con qualche risorsa, penso che la scuola potrebbe giocare un ruolo fondamentale nella gestione dei programmi futuri».

Stefano Semeraro



RACING DATA POWER





Staff e piloti del Settore Velocità

2015 Calendar

-  **MAGNY-COURS FRANCE**
6-7 march
PRIVATE TEST DAYS
HISTORIC, GT/TOURING, PROTO,
FUNYO
-  **BARCELONA-CATALUNYA SPAIN**
20-21-22 march
HISTORIC
4H GT/TOURING
6H PROTO
CN SPRINT
FORMULA
-  **MUGELLO ITALY**
24-25-26 april
4H GT/TOURING
6H PROTO
V DE V FUNYO
V DE V SINGLE SEATER
-  **PAUL RICARD FRANCE**
1st-2nd-3rd may
2 TOURS D'HORLOGE
24H HISTORIC
-  **MOTORLAND ARAGON SPAIN**
29-30-31 may
4H GT/TOURING
6H PROTO
SPRINT CN
SINGLE SEATER
-  **DIJON-PRENOIS FRANCE**
26-27-28 june
HISTORIC
3H GT/TOURING
4H PROTO
V DE V FUNYO
V DE V SINGLE SEATER
-  **PAUL RICARD FRANCE**
28-29-30 august
HISTORIC
4H GT/TOURING
12H PROTO
V DE V FUNYO
V DE V SINGLE SEATER
-  **MAGNY-COURS FRANCE**
9-10-11 october
HISTORIC
4H GT/TOURING
6H PROTO
V DE V FUNYO
V DE V SINGLE SEATER
-  **ESTORIL PORTUGAL**
6-7-8 november
6H GT/TOURING
6H PROTO



La Passion dans la Compétition

Join us on:

-  /vdeVsports
-  /vdevsports
-  www.vdev.tv



REGULATIONS INFORMATION YOU WISH TO ENTER? WWW.VDEV.FR

V DE V PROTO ENDURANCE CHALLENGE INTERNATIONAL SERIES

The V de V Proto Endurance Challenge is open to the following cars, by invitation, after acceptance of the file, divided in different categories.

- Cars homologated in CN – limited to 2000 cc – Carbon body shell accepted
- Cars homologated in C3, CN-F – limited to 1600 cc
- V de V covered Proto
- LMP 3
- Cars homologated in C1 – C2 (by invitation, off-ranking)
- Any other car, on file

V DE V HISTORIC ENDURANCE CHALLENGE

The V de V Historic Endurance Challenge is open to the following groups, selection on file.

- GT, Touring, E, F, G1, G2, H1, H2, I and J periods in conformity to appendix K and Saloon Car
- Sport prototype, E, F, GR, HR, IR, JR and KC periods, and Saloon Car Sport Protos (SPSC)
- Sports 2000 (up to 1983), and sports 2000 (up to 1986) selection on file, without aerodynamic features, compliant with SRCC sports 2000 historic and SRCC sports 2000 pinto regulations
- GT from 1990 up to 1996
- Group C

V DE V FUNYO CHALLENGE

Accepted cars:

- Funyo 4
- Funyo 5
- SP 05

V de V Funyo Challenge is run as follows:

- Private practices: 2 x 25' or 30'
- Qualifying practices: 15'
- Races: 3 x 20'

V DE V GT/TOURISME ENDURANCE CHALLENGE INTERNATIONAL SERIES

The V de V GT/Touring Endurance Challenge is open to the following cars, by invitation, after acceptance of the file, divided up in different categories.

- Cars homologated in GT1 FIA
- Cars homologated in GT2 FIA
- Cars homologated in GT3 FIA
- Cars homologated in GT3 FIA and GT3 ASN
- Cars from G14 groups
- Cars homologated in Silhouette evo category with V6 or V8 engine
- Grand Touring cars from brands cup or Challenge
- Cars homologated in G1 A, G1 N, Super Touring, Superproduction, F2000, Stock GT
- LMP 2 - LMPC

V DE V SINGLE SEATER CHALLENGE

Accepted cars:

- Class A:
 - FR 2.0 from 2010 up to 2015
- Class B:
 - FR 2.0 up to 2009
 - Formula X
 - Formula BMW
 - Formula Abarth
 - Motorbike engine single-seaters

V de V Single seater Challenge is run as follows:

- Private practices: 2 x 25' or 30'
- Qualifying practices: 15'
- Races: 3 x 20'

V de V Sports 11 chemin du Bois Badeau - 91220 BRETAGNY-SUR-ORGE - FRANCE
Tel. +33 (0)1 69 88 05 24 - Fax. +33 (0)1 60 84 26 57 - Email: info@vdev.fr

www.vdev.fr



PY012, più efficiente più performante

Il Prototipo di casa Tatuus è stato sottoposto a interessanti e raffinate migliorie meccaniche, aerodinamiche e motoristiche.



Il successo ottenuto dal PY012, il prototipo Tatuus che ha visto la luce nel 2012, non ne ha certo interrotto lo sviluppo. Protagonista del campionato VdeV nel 2014, per continuare a imporsi come vettura affidabile, veloce e di costo contenuto il PY012 è stato affinato in vari settori, evidenziando la cura per i dettagli che è uno dei marchi di fabbrica della Tatuus. Per quanto riguarda l'aerodinamica, ad esempio, sono stati ritoccati sia la copertura delle ruote posteriori sia quella delle sospensioni anteriori. Allo scopo di ridurre la

resistenza alla penetrazione ed è stata carenato l'elemento diagonale del roll-over, con un miglioramento del flusso che investe l'ala posteriore. E' stato poi recuperato carico aerodinamico all'anteriore grazie ad un intervento sul fondo macchina con l'inserimento di Vortex Generators (VGs). Dal punto di vista meccanico è stato approntato un nuovo pacchetto, mentre è stata migliorata anche l'erogazione di potenza del motore grazie al nuovo scarico e a nuove mappature. Anche l'efficienza dei radiatori

dell'olio è stata ottimizzata, e l'effetto di tutti questi interventi mirati lo si è toccato con mano durante una sessione di test in pista condotti sul circuito francese di Le Castellet. Il PY012 è oggi ancora più maneggevole e sicuro negli inserimenti e nella percorrenza in curva, regalando più confidenza alla guida, e ha ulteriormente migliorato le sue performance: la velocità di punta sui rettilinei è infatti aumentata di 6-7 chilometri all'ora. A conferma che i progetti Tatuus sono innovazione in continuo sviluppo.

Beta

Il privilegio
della
qualità.



 **Beta**

Quality Hand Tools

www.beta-tools.com



IL
TEAM

Un impegno a tutto campo

Da tempo protagonista della scena italiana e internazionale, la Euronova riesce a ottenere ottimi risultati gareggiando anche in campionati diversi. Il cuore e la mente del team, **Vincenzo Sospiri**, ci parla di come ha vissuto l'esperienza in F.4, del rapporto consolidato con la Tatuus e dei progetti futuri della scuderia che comprendono anche le gare Endurance



di Stefano Semeraro

Sospiri, quest'anno è nata la F.4 Italia e voi avete subito abbracciato questa iniziativa. Come è andata e che ne pensa della serie? Può avere un futuro in Italia?

«La F.4 è andata bene per tutti. La macchina è molto valida, azzeccata per insegnare bene ai ragazzini, e molto precisa negli inserimenti. Anche le gomme sono molto buone, con un ottimo picco di rendimento e poi una buona durata. Complimenti anche alla Pirelli, ma soprattutto a Gianfranco De Bellis e Artico Sandonà, perché in poco tempo hanno tirato fuori una macchina spettacolare».

La Tatuus è il più grande costruttore di monoposto per le serie propedeutiche. Euronova ha un lungo rapporto con loro, tra Renault, la defunta Abarth, la F.4...

«Noi abbiamo iniziato a collaborare con Tatuus

nel 2001/2002, con la F. Renault 2.0. La loro forza sta nella professionalità, nell'intelligenza che mettono nel loro lavoro, nella comunicazione che sanno stabilire con le squadre. Offrono un livello professionale altissimo, sono i numeri uno».

Ritiene che entrambe le monoposto Tatuus, di F. Renault e F.4 possano essere ulteriormente sviluppate o vanno bene come sono?

«La F.4 è già ad un ottimo livello. L'unica cosa che mi sento di suggerire sarebbe quella di lasciare ancora più libertà alle squadre nell'utilizzo di alcuni componenti e regolazioni, ad esempio dei tamponi, ma la macchina si può dire che sia già perfetta così. E' studiata per i 15enni ma sa insegnare benissimo anche un 18-20 enne. Il passo avanti in F. Renault è stato fatto avanti adottando il kit Tatuus: adesso è una macchina, prima non lo era. Anche lì non

vedo tanti miglioramenti possibili.

Purtroppo i regolamenti Fia la rendono un po' grossa, un po' pesante. La Abarth era una vera macchina, con i pesi giusti, ma non rispondeva ai requisiti Fia».

Da tempo come Euronova siete impegnati su tre diversi fronti: Auto GP, F. Renault NEC e F.4 Italia. Che cosa ha significato dal punto di vista logistico e dell'impegno dei vostri uomini?

«E' già da tre-quattro anni che impegnati in tre diversi campionati. E' dura, non dico difficile, perché fortunatamente posso contare su ragazzi molto bravi, ingegneri bravissimi, Gianluca Gradassi che si occupa un po' di tutto e mia moglie che gestisce la logistica. Così dividendo le tre squadre riusciamo a dare il massimo. Considerato che siamo sempre stati nei primi due o tre team nei vari campionati, credo vada a nostro merito».

Recentemente avete allargato la vostra sede a Forlì, molto spaziosa e divisa in reparti. Con tre categorie da disputare è stata la giusta scelta... «L'allargamento in realtà era stato deciso nel 2007, quando avevamo comprato la sede. E' una cosa che dovevamo fare: si trattava di rimanere lì, e sopravvivere, oppure investire, anche con dispendio di risorse, ma crescere. Sta funzionando. Come si dice? O crescere o chiudere»

Dopo aver corso nell'ALPS quest'anno avete scelto la serie nordica NEC. Quali differenze avete riscontrato? Tornerete nell'ALPS? «Non abbiamo trovato grosse differenze. La scelta del NEC è stata dovuta alla volontà di sponsor e piloti, noi, anche se certe cose non ci erano piaciute, saremmo rimasti nell'Alps volentieri. Il NEC peraltro proponeva cinque circuiti di F.1, un elemento sicuramente positivo».

Quali programmi avete per il 2015? «Stiamo parlando proprio ora con i



Sospiri con Fontana

nostri investitori, i nostri piloti e sponsor. Penso che entro metà dicembre sapremo quali strade prendere per i prossimi tre anni, se proseguire nelle categorie dove siamo già presenti, o intraprendere nuove avventure. Ad esempio stiamo parlando con alcune case ufficiali per progetti che coinvolgono le ruote coperte. Siamo in trattativa».

Ha parlato di ruote coperte. Si sente di consigliare i prototipi e le gare endurance a un giovane che voglia intraprendere il mestiere il pilota?

«L'endurance rappresenta sicuramente una opportunità di carriera, perché ha budget iniziali molto bassi rispetto alla F.1 e ci sono case costruttrici importanti coinvolte. Se un giovane pilota può contare su qualche sponsor che lo appoggi per due anni per dimostrare quello che vale, ha la chance di entrare a far parte di una casa ufficiale, quindi di essere un pilota pagato e continuare a correre per molti anni».



We know how



Sede leg: via Savona, 19/A
20144 MILANO
Sede oper: via del Lampo
Z.I. Campolungo
63100 Ascoli Piceno - Italy
ph. +39 0736 402036
Info@hpccomposites.it
www.hpccomposites.it

LE MANS

MSR
CORSE

ROAD TO LE MANS

Celadrin corre con MSR Corse



Driveri



Roberto Lacorte



Giordio Sarnagiotto

Celadrin®

Celadrin® Crema e Cerotti
per articolazioni, muscoli, tendini.



Approvato dalla
Federazione Internazionale
Medicina dello Sport



Consigliato dalla
Associazione Nazionale
Maggioristi Sportivi

PharmaNutra



GET INTO GEAR!



BE PART OF THE HIGH SPEED ACTION WITH AN OUTSTANDING
RANGE OF TOYOTA RACING AND TOYOTA 86 MERCHANDISE

catch us here: www.toyotars.co.nz



NEW ZEALAND