



TATUUS
RACE CAR MANUFACTURER

TOYOTA RACING SERIES

Il ballo della debuttante

MARCO ANTONELLI

"F4 la scelta bella della mia carriera"

L'AZIENDA

OMP: la ricerca non si ferma mai

F4

*Rilancia
e vince*



W
Z
N
A
G
I
M
A
G
I
N
A
R
Y



La Formula 4 rilancia e vince

Dopo il grande successo del primo campionato italiano la categoria sta confermando tutta la bontà di un progetto basato sulla eccellenza della vettura messa in pista dalla Tatuus con bassi costi di gestione. Team e piloti dimostrano di apprezzare, e ora il fenomeno è diventato “virale” anche fuori dai nostri confini



di Marco Cortesi

Continua ad essere un successo il Campionato Italiano di Formula 4. Nonostante i timori della vigilia di vedere "diluirsi", con la nascita di nuove categorie nazionali, il pacchetto di piloti interessati, il campionato tricolore continua ad essere un degno capostipite per tutto il movimento, europeo e non solo.

Anche il cinese Zhou fra i protagonisti

Al via dei round di Vallelunga e Monza i pacchetti sono stati di ottima qualità, sia in termini di scuderie che di piloti, confermando il trend positivo iniziato lo scorso anno. Protagonista principale è nuovamente il Prema Powerteam, che ha messo a segno cinque successi su sei manche disputate: e se a Vallelunga era stato Ralf Aron a comandare le ostilità conquistando gara 1 e gara 3, il cinese della Ferrari Driver Academy Guan Yu Zhou ha imposto la sua legge a Monza con una splendida tripletta, correndo sempre in rimonta e mostrando le sue qualità anche nei pacchetti di mischia ravvicinati tipici dei lunghi rettilinei dell'Autodromo.

Qualità garantita a budget contenuto

Molto vicino è stato il team Mucke, capace di strappare un successo in quel di Campagnano con David Backmann, ma protagonista di ottime prestazioni anche a livello complessivo col veloce Robert Shwartzman. Il tutto con gli inserimenti di altri protagonisti come Joao Vieira di casa Antonelli, Bar Barouch per il Team Israel. Finora, il miglior italiano, sempre per il team Antonelli, è stato Matteo Desideri, classe 1998 alla sua seconda stagione nella categoria. Un podio per lui. Ma, affrontando un'analisi più generale non solo la Formula 4 non si sta ridimensionando e sta proponendo nuovi nomi di spicco: la varietà di opzioni a disposizione ha portato ad interessanti incroci. Questo grazie all'impegno preso da Tatuus e dalle federazioni nel contenimento dei costi, proponendo un prodotto tecnicamente eccelente e, soprattutto, sicuro a budget contenuti.



Marino Sato



Guan Yu Zhou e Ralf Aron



Bar Baruch



David Backmann

AROS
AROSMARMITTE.IT

MARMITTE DI
PRODUZIONE ARTIGIANALE
PER AUTO E MOTO

La Aros marmitte, giovane azienda bergamasca fondata da Antonio Spada e Renato Orsatti da qui il nome AROS, è specializzata nella realizzazione di impianti di scarico da competizione, la cui costruzione viene realizzata completamente all'interno dell'azienda, che si avvale di tutti gli strumenti necessari per produrre linee di scarico complete, che vanno dal collettore passando per la parte centrale fino al silenziatore. L'introduzione del disegno 3D e della prototipazione rapida consente la realizzazione remota degli scarichi su disegno del cliente. Le applicazioni sono le più svariate, dalle auto prototipo, alle macchine da rally, alle storiche, ai Kart, alle moto, mezzi speciali come hovercraft, piccoli velivoli e quant'altro.

Il materiale da noi usato in larga maggioranza è l'acciaio aisi 304, ma su specifica richiesta possiamo realizzare i vostri scarichi anche in materiali speciali come Inconel e Titanio. Tutto viene realizzato artigianalmente con cura, per offrire alla nostra clientela un prodotto di alta qualità, la flessibilità di questa piccola azienda è un vantaggio per chi necessita del singolo scarico, come della piccola serie personalizzata.

SEDE OPERATIVA E SEDE LEGALE:
VIA GIOACCHINO ROSSINI, 18 - 25050 PIAN CAMUNO (BS)
TEL. E FAX 0364.1944939
INFO@AROSMARMITTE.IT - WWW.AROS MARMITTE.IT



Buone notizie dall'Europa

Così, anziché limitare le proprie esperienze al campionato di riferimento, molti piloti hanno deciso di mettere in piedi programmi di ampio respiro, cercando di anticipare dei circuiti che saranno comunque necessariamente parte della loro esperienza sportiva futura. Risultato: ventiquattro macchine per l'esordio di Vallelunga, addirittura ventinove a Monza, in un appuntamento assolutamente immancabile anche viste le sfide intrinseche presentate dall'impianto brianzolo. Ad esempio, con il team Mucke si è schierato Lando Norris,

speseranza mondiale del karting proveniente dall'omologa categoria del Regno Unito dove corre con il team Carlin, mentre Tim Zimmerman, David Ortmann e Arlind Hoti sono arrivati dal campionato tedesco, dove si sfiora costantemente quota 40 iscritti e si deve ricorrere alle batterie in qualifica. Ma le buone notizie giungono anche dalla serie nordica supportata da SMP Racing, che ha preso il via con l'intento di portare una nuova ventata di piloti dell'area russo-scandinava nel motorsport internazionale.





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 HARNESS** JUST MIGHT SURPRISE YOU. ALONG WITH OUR **LEGENDARY QUALITY**, **LIGHTNESS** AND **BREATHABILITY** 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.

OMPRACING.COM



Presentata a Silverstone l'emozionante Tatuus-Cosworth per il campionato BRDC F4 del 2016

Una "vettura superba", come è stata definita in Inghilterra. Parliamo della nuova Tatuus-Cosworth MSV F4-016 che farà l'esordio l'anno prossimo nel BRDC, la serie britannica organizzata dalla MSV di Jonathan Palmer, e che è stata presentata a Silverstone lo scorso 30 di maggio. La base della monoposto è ovviamente quella della F.4 protagonista già da un anno in Italia e ora anche in Europa, ma con un pacchetto di modifiche sostanziali - consentite dal regolamento della serie inglese - che ne incrementano le performance. Si parte dal telaio in fibra di carbonio che mantiene la cellula di sopravvivenza della F.4 accontentando gli ultimi standard di sicurezza Fia F3, per continuare con importanti sviluppi aerodinamici che assicurano un carico aerodinamico decisamente maggiorato. Il motore è un Cosworth 4 cilindri aspirato da 230 cavalli completato da un cambio a sei marce Sadev. I freni anteriori sono AP a

quattro pompanti, le gomme Pirelli. «Si tratta di un concetto nuovo e molto elettrizzante», ha spiegato Palmer. Grazie all'esperienza accumulata in questi anni di BRDC è stato possibile creare una monoposto che colma una evidente lacuna nella filiera internazionale. All'inizio di questa categoria le nostre vetture erano dotate di chassis in tubi di acciaio e motore da 185 cavalli Ford Duratec, la nuova monoposto dispone di un telaio grandemente apprezzato come il Tatuus Fia F4, su cui abbiamo innestato sviluppi che la rendono molto più performante rispetto alle F4 sia in versione BRDC sia Fia. Il nuovo motore Cosworth produce 230 cavalli a 8000 giri, è potente, affidabile, guidabile... e suona benissimo! Il nuovo differenziale autobloccante inoltre consentirà ai giovani piloti in arrivo dal kart di gestire meglio la potenza e di completare il loro addestramento in vista di un approdo in F.3 o Gp3».

Presenti al lancio per Tatuus il direttore commerciale Gianfranco De Bellis e il direttore tecnico Artico Sandonà. «Siamo felici che per realizzare la nuova F.4 BRDC sia stata scelta la Tatuus - ha sottolineato De Bellis - per noi la Gran Bretagna è un mercato molto significativo, la MSV è un ottimo organizzatore e siamo sicuri che il campionato avrà un grande futuro». Entusiasmo condiviso da Artico Sandonà: «La nuova vettura è un esempio eccellente di come la F.4 Fia possa essere sviluppata per raggiungere livelli superiori di performance, e siamo davvero orgogliosi di essere stati scelti per questo passo in avanti della BRDC». Già 24 delle 26 vetture originariamente previste sono state vendute, a testimonianza dell'attesa molto positiva per la nuova serie, che partirà nel 2016 e sarà preceduto dall'"Autumn Trophy", con 8 gare in totale, le prime 4 in calendario a Snetterton il 7/8 novembre.



300V

La Rivoluzione Perpetua



SPRINT



HIGH RPM



POWER RACING



TROPHY



POWER



CHRONO



COMPETITION



LE MANS

Il primo lubrificante sintetico prodotto per il motorsport, 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

Il ballo della debuttante

La stagione 2015 della Toyota Racing Series ha segnato il debutto della nuova FT50, una vettura in grado di premiare chi ha già un minimo di esperienza ma al contempo di valorizzare il talento di chi muove i primi passi. Il titolo è finito nelle mani di Lance Stroll, bravo a bissare il successo della Formula 4 Italia conquistato pochi mesi prima sempre al volante di una Tatuus



Silvano Taormina

Quando nel lontano 2005 Barrie Thomlinson lanciò la Toyota Racing Series, l'idea era quella di offrire ai giovani talenti neozelandesi provenienti dal kart un primo sbocco in monoposto per prepararli al meglio ad eventuali impegni futuri oltremare. Una concreta alternativa all'obsoleta Formula Ford che, all'epoca, si attestava come l'unica serie per monoposto in Nuova Zelanda. Raggiunto un accordo con la filiale locale della Toyota per la fornitura dei motori, non restava che individuare un partner affidabile in grado di offrire un telaio competitivo e allo stesso tempo in grado di formare i piloti. La scelta non poteva che ricadere sulla Tatuus, in quegli anni già leader a livello globale nel panorama monoposto addestrative. La prima vettura che ha equipaggiato la Toyota Racing Series, la FT40, altro non era che un'evoluzione del telaio utilizzato nelle varie serie nazionali di Formula Renault 2.0, naturalmente riadattato per ospitare il propulsore ZZ-GE 1.8L alimentato a bioetanolo messo a punto dalla casa nipponica. Con il passare degli anni, però, la Toyota Racing Series ha cambiato fisionomia divenendo un campionato in grado di attirare piloti provenienti da Europa, Asia e America che, oltre ad avere già un minimo di esperienza in monoposto nei loro paesi, desideravano tenersi in allenamento durante i mesi invernali. Alla luce di tale contesto, il passo successivo non poteva essere che quello di rinnovare il parco vetture proponendo una monoposto in grado di far emergere coloro con un minimo di esperienza in categorie quali Formula 4, Formula Renault 2.0 e Formula 3. Con questo obiettivo è stata progettata la FT50, un deciso passo in avanti rispetto alla vettura delle precedenti generazioni. L'ultima nata nella factory di Concorezzo, in linea con gli standard FIA per la Formula 3, ha debuttato in questa stagione dopo un intenso programma di test che ha visto impegnati gli ex-campioni Nick Cassidy e Daniel Gaunt dapprima in Italia e poi in Nuova Zelanda.



Start
a Teretonga



Start
a Taupo



Sam MacLeod



Santino
Ferrucci



Lance Stroll

Stroll subito vincente

Scorrendo la classifica del 2015, si può constatare come l'obiettivo sia stato raggiunto in pieno. Il titolo è finito nelle mani di Lance Stroll, autore di un inizio fulminante in cui ha conquistato tre successi tra Ruapuna e Teretonga e poi bravo ad amministrare il proprio vantaggio nel prosieguo del campionato. Per il canadese il passaggio alla FT50 è stato il logico passo in avanti dopo aver debuttato in monoposto meno di dodici mesi fa proprio al volante di una Tatuus nella Formula 4 Italia. A contendergli lo scettro ci ha pensato l'esperto compagno di squadra Brandon Maisano, già suo rivale nella serie tricolore, il quale può vantare una conoscenza approfondita dei telai Tatuus avendo corso in passato anche in Formula Abarth e nei prototipi con la PY012. La FT50 ha saputo valorizzare anche chi proviene da contesti più competitivi quali la Formula 3 European Series. Lo testimonia il terzo posto finale ottenuto dallo statunitense Santino Ferrucci. La sorpresa del 2015 è stata senza dubbio il giovanissimo indiano Arjun Maini, quarto in graduatoria, che nonostante una risicata esperienza nella BRDC

Formula 4 ha avuto l'occasione di far emergere il proprio talento acquisendo gara dopo gara un feeling sempre maggiore con una monoposto che premia la sensibilità di guida. Diversamente hanno sofferto un po' i piloti locali, alla prima presa di contatto con una vettura decisamente più selettiva. Nonostante ciò, Jamie Conroy e Brandon Leitch hanno avuto modo di crescere cogliendo un successo a testa. Oltre ad aver garantito un netto incremento delle prestazioni, con i tempi sul giro mediamente più bassi di un secondo al chilometro su tutti i tracciati, la FT50 ha dato prova di grande affidabilità. Sin dai test prestagionali, infatti, non sono emerse problematiche di rilievo o cedimenti consentendo ai team di concentrarsi sin da subito sulla ricerca del set-up ideale. La nuova Tatuus si è rivelata anche una monoposto robusta in grado di garantire elevati standard di sicurezza. Lo sanno bene James Munro, Artem Markelov e Brandon Maisano, finiti a testa in giù rispettivamente a Teretonga e Taupo ma usciti incolumi dai propri abitacoli.



Callum Iott

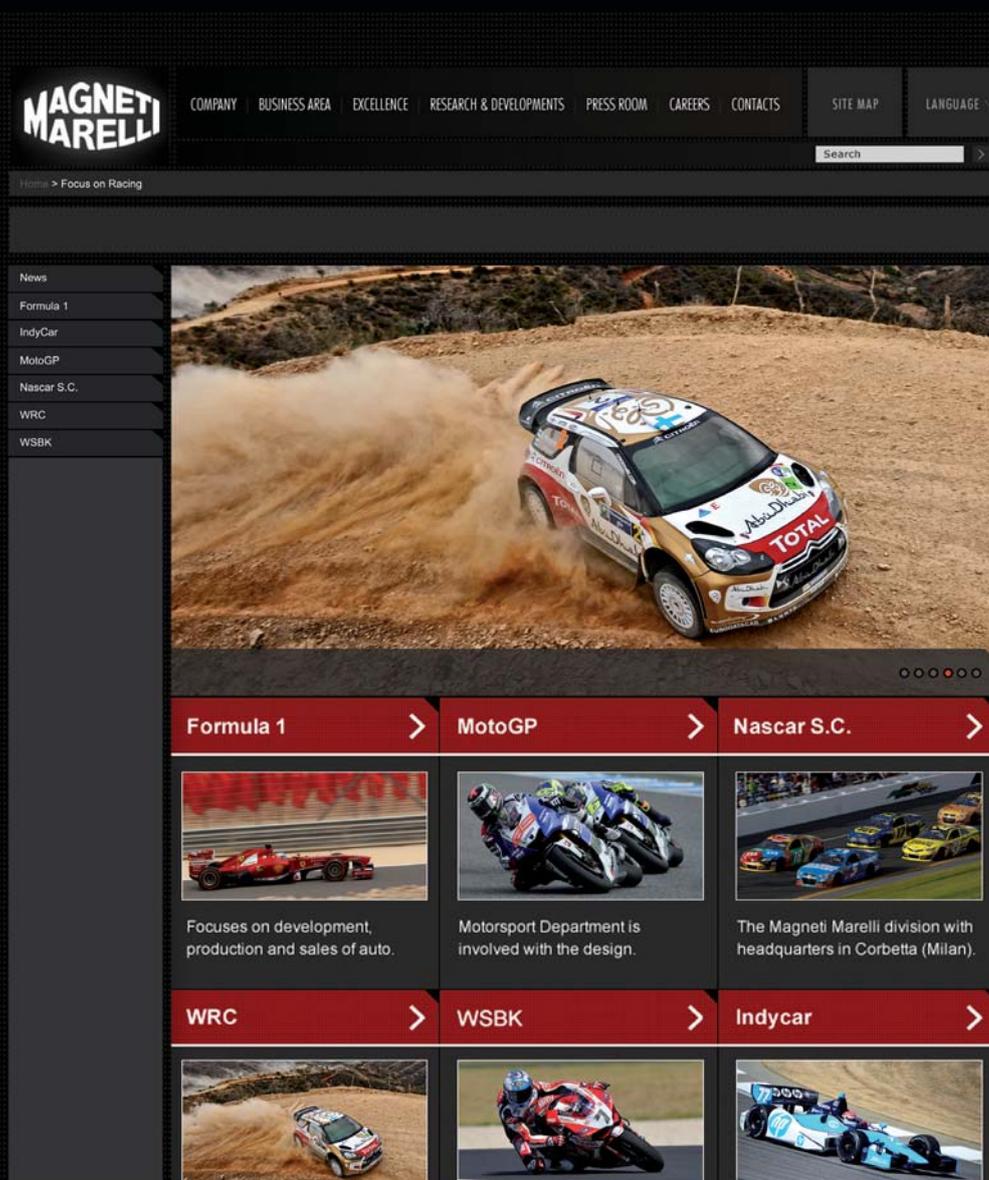


Arjun Maini

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.



magnetimarelli.com/focus-on-racing

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





Al termine dell'edizione 2015 della Toyota Racing Series, caratterizzata dal debutto della Tatuus FT50, il patron della serie Barrie Thomlinson traccia un primo bilancio sulla nuova monoposto esprimendo la propria soddisfazione per gli obiettivi raggiunti

“Da noi lo show”

Silvano Taormina

La stagione 2015 è stato un successo per la Toyota Racing Series, quali sono state le novità più importanti?

«Quest'anno abbiamo rinnovato il parco vetture introducendo la nuova Tatuus FT50.

Siamo contenti di aver proposto una griglia di partenza con venti piloti molto competitivi provenienti da varie categorie e paesi. La Toyota Racing Series rappresenta qualcosa di unico nel panorama delle categorie per monoposto. Giovani talenti con alle spalle esperienze in GP2 possono competere contro

avversari in arrivo dalla Formula 3 o da categorie come Formula Renault 2.0 e Formula 4. Tutti hanno un'età simile ma esperienze differenti alle spalle. In più il nostro campionato rappresenta un'occasione per i piloti locali di confrontarsi per la prima volta in un contesto internazionale. La Nuova

НАПКООК НАПКООК НАПКООК НАПКООК



è garantito

Zelanda, pur essendo un paese piccolo, ha una tradizione solida nel motorsport e già negli anni cinquanta molti piloti venivano a gareggiare nei nostri campionati. Al giorno d'oggi, basta scorrere le entry-list di categorie quali Formula 1, FIA WEC e GP2 per ritrovare diversi nomi che in tempi recenti hanno

partecipato alla Toyota Racing Series».

Quali sono stati i feedback da parte dei team e dei piloti sulla nuova vettura?

«Abbiamo ricevuto dei feedback molto positivi. La nuova Tatuus FT50 rappresenta un netto passo in avanti rispetto alla vettura che

avevamo proposto finora. Volevamo un prodotto che, in termini di prestazioni, fosse più vicina ad una Formula 3 o una GP3 ma con meno downforce. La FT50 propone un buon equilibrio tra componenti meccaniche e pacchetto aerodinamico ma allo stesso tempo garantisce meno grip così da richiedere una

guida più impegnativa e offrire gare più spettacolari. L'elevato numero di sorpassi a cui abbiamo assistito conferma che questo obiettivo è stato raggiunto. Inoltre i team hanno apprezzato l'affidabilità garantita dalla nuova monoposto. Pur trattandosi di una vettura al debutto, sin dai test collettivi non abbiamo rilevato particolari noie meccaniche. Il nostro staff tecnico ha lavorato a stretto contatto con gli ingegneri della Tatuus per raggiungere questo obiettivo e ciò ci rende molto orgogliosi».

Quali sono i piloti che l'hanno impressionata di più?

«Quest'anno abbiamo avuto diversi piloti decisamente talentuosi. Lance Stroll ha impressionato molti addetti ai lavori vincendo il campionato. Pur non essendosi rivelato il migliore in termini di velocità pura, ha impressionato per la sua concretezza e per come ha amministrato il suo vantaggio. Stroll ha tutte le carte in regola per far bene nella sua carriera. Il suo stile di guida è molto aggressivo e ha proposto alcuni dei sorpassi più belli di questa stagione. Anche il suo



RACING DATA POWER



compagno di squadra Brandon Maisano, forte della sua esperienza, non ha deluso le aspettative così come Santino Ferrucci, uno dei migliori nella seconda parte di stagione. Un altro che mi ha sorpreso molto è stato l'indiano Arjun Maini. Affronta i weekend di gara con molta calma interiore ed è impressionante come riesce a inanellare sin da subito lunghe serie di giri veloci. In base a quanto mostrato qui in Nuova Zelanda, è sicuramente uno da tenere d'occhio per futuro».

Siete soddisfatti del prodotto che la Tatuus vi ha fornito?

«L'affidabilità e il design della vettura ci hanno soddisfatto in pieno. E' molto facile da gestire e veloce da riparare in caso di incidente. Queste, a mio avviso, sono le principali qualità che una vettura da corsa deve avere. Nel 2016 apporteremo alcune piccole modifiche che renderanno la nostra monoposto un prodotto ancora più soddisfacente. Siamo orgogliosi dell'elevato chilometraggio garantito ai piloti nel corso dei cinque weekend di gara».



Qual è il segreto della collaborazione con Tatuus?

«Sono undici anni che lavoriamo molto bene insieme. Il loro staff di ingegneri è molto qualificato e garantisce sempre il necessario supporto in pista ai team».

Avete in programma qualche novità per il

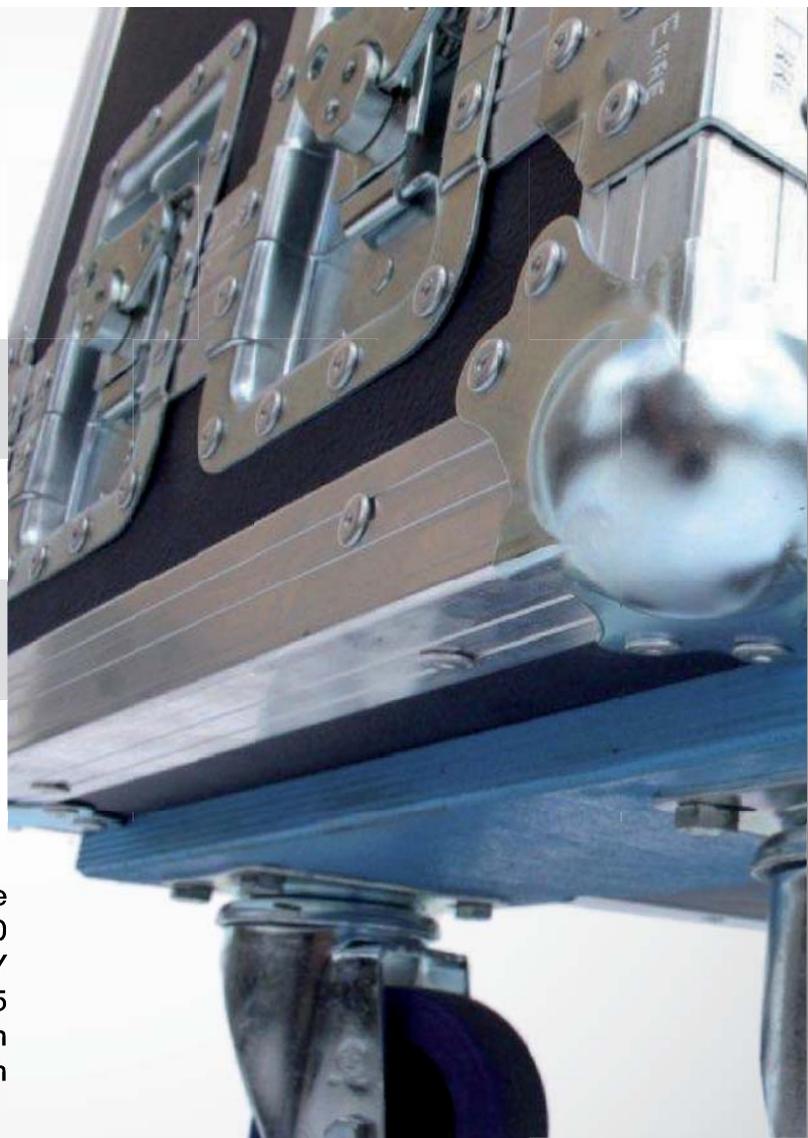
prossimo anno?

«Al momento nulla di rilevante. A livello organizzativo continueremo a migliorare un prodotto che già si presenta unico nel suo genere. Inoltre abbiamo la fortuna di trovarci in un paese meraviglioso come la Nuova Zelanda e siamo felici di condividerlo con i piloti che vengono a gareggiare qui».



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

sede e produzione
via del Calendone, 50
23807 MERATE (LC) - ITALY
tel/fax +39 039 92 85 655
info@laerre.com
www.laerre.com





*"F.4, la scelta
bella della
mia carriera"*

A colloquio con Marco Antonelli, patron della Antonelli Motorsport, storico team del mondo a ruote coperte che quest'anno si è lanciato con successo nelle formule partecipando alla F.4 italiana con vetture Tatuus. La dimostrazione che lavorando bene, con un occhio ai costi ma senza perdere di vista la qualità, molti traguardi sono possibili



Joao Vieira

di Stefano Semeraro

Marco Antonelli, come è nata l'idea di partecipare alla F.4?

«L'idea di partecipare è nata dalla passione che ho sempre avuto di lavorare con i giovani. Mi trasmettere la mia esperienza, avrei voluto farlo anche nel passato. Poi mi affascinava l'idea di lavorare nel mondo delle Formule e vedevo la F.4 vicina alle corde di un team come Antonelli Motorsport, che non ha esperienza con le ruote scoperte. Mi è sembrato un giusto compromesso fra livello tecnico e possibilità di ottenere subito risultati».

Quali sono fino ad ora i riscontri?

«Posso dire che sono convinto di avere fatto una delle scelte più belle della mia carriera lavorativa. Con la soddisfazione, inoltre di averci "visto giusto". I riscontri, non solo da parte mia, sono molto positivi, la categoria è in grande crescita. Ora dobbiamo essere tutti bravi e attenti a non farci scappare di mano la situazione, contenendo i costi. I team devono capire che il budget ormai si fa sui numeri, non sul singolo elemento a cui

chiedere cifre che oggi non sono più pensabili. Altre categorie sono nate, e cresciute a dismisura, ma poi anche morte in fretta. La F.4 invece deve durare a lungo, e la responsabilità è dei team. Lo dico sempre: meglio prevenire che curare. Il nostro impegno come Antonelli Motorsport è di mantenere prezzi molto, molto vicini a quelli indicati all'inizio dalla Fia, cercando di offrire nel contempo una buona qualità. I risultati li stiamo facendo, e se lavori in modo corretto, a prezzi accettabili, finisci anche per invogliare altri a unirsi a questa categoria».

Ci può parlare del suo rapporto con la Tatuus? Cosa apprezza dell'azienda di Concorezzo?

«E' un rapporto nato molto serenamente. Siamo stato accolti come se fossimo clienti da anni, in modo splendido. Il loro punto di forza è gestire i clienti mettendosi per primi loro a disposizione in tutto per tutto, un aspetto molto apprezzato dai team. Per quanto riguarda la F.4 siamo stati noi della Antonelli Motorsport il primo cliente in assoluto a ordinarli due macchine. Credo ne siano stati contenti, perché vedere un team

storicamente a "ruote coperte" lanciarsi per primo in questa avventura ha dato indubbiamente un po' di carica. Ha mostrato subito che il progetto era vincente».

Correre sia in Gt sia ora nelle formule che problemi presenta?

«Nessuno in particolare. Abbiamo strutture diverse per ogni campionato a cui partecipiamo, e ciascuna è autonoma e in grado di gestirsi. Il mio obiettivo è anche di offrire una opportunità a ragazzi di talento, che però dopo uno-due anni di apprendimento e miglioramento non hanno il budget per proseguire l'avventura nelle formule, e cercano uno sbocco con le ruote coperte. L'esempio è Matteo Cairoli: l'anno scorso ha fatto con me la Carrera Cup, ha vinto campionato e ora è pilota ufficiale Porsche».

Con lei corrono anche un padre e figlio, i Galbiati...

«Il padre ha cominciato a correre con me, è il classico pilota gentleman con una grande passione per l'automobilismo. Da giovane non poteva permetterselo, ha iniziato tardi, ma è →

arrivato a ottenere buoni risultati; l'anno scorso ad esempio nella sua classe ha vinto il campionato italiano Gt. Nel 2015 abbiamo pensato che valeva investire sul figlio, quindi abbiamo... parcheggiato il padre, che ora si concede giusto qualche garetta ma si è trasformato in team manager del figlio. E' una bella famiglia, con molta passione. Gente giusta».

Ci racconta quali sono state le tappe della storia della Antonelli Motorsport che ricorda con più piacere?

«Ho iniziato come pilota, non avevo però budget quindi ho deciso presto di scegliermi un ruolo che mi consentisse di continuare a fare quello che amo. Nel 1993 mi sono messo al servizio dei clienti con l'Antonelli Motorsport, e da allora abbiamo fatto un po' di tutto, vincendo tanti campionati, ottenendo oltre 250 podii. Sicuramente le tappe importanti sono state all'inizio i successi con le piccole vetture turismo, che ci hanno dato molte soddisfazioni; dal 2001 in avanti abbiamo compiuto passi importanti, ad esempio costruendo una super-produzione tutta nostra per correre contro case ufficiali, ottenendo piazzamenti e vincendo gare. Poi sono venuti i trofei monomarca, quello della "147" vinto il primo anno con Balzan, quindi il Mondiale



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@hpcomposites.it
www.hpcomposites.it

Turismo come squadra ufficiale Alfa, nel 2005-06; infine il monomarca Porsche, e ora la F.4 e il Trofeo Lamborghini».

Qual è il punto di forza del suo team?

«Riuscire a gestire tutti i nostri impegni, pur avendo tanta carne al fuoco. Sono presente ovunque, a discapito se vuole del mio tempo libero; ma se vuoi seguire come di deve un cliente non basta metterci il nome, serve la presenza. Quando manca la persona di riferimento i piloti si sentono un po' persi. Puoi demandare una volta o due, non di più, altrimenti diventi uno dei tanti noleggiatori di auto».

Quali sono le difficoltà di gestire un team oggi in Italia?

«Solo di natura economica. Abbiamo attraversato un periodo di grande crisi, in Italia e Europa. Tutti ne abbiamo pagato le conseguenze, ma lo Stato ha fatto e continua a fare di tutto perché la gente non spenda. Ne hanno sofferto settori come la nautica, il turismo, le corse, dove il mercato è bloccato. Oggi anche chi ha le possibilità di spendere non lo fa, perché non c'è chiarezza nella regolamentazione. Mi auguro che Coni e Csaì intervengano su questi problemi».

Antonelli Motorsport da anni un punto di riferimento per le corse italiane

Come pilota Marco Antonelli esordisce nel 1986 con le vetture Turismo, da lì passa al Super Turismo. Dopo buoni risultati, e un'esperienza con Alfa Romeo nella squadra test del DTM, nel 1993 fonda l'Antonelli Motorsport con cui ha conseguito numerosi risultati di prestigio nel Campionati Porsche Carrera Cup Italia, Italiano GT3 Cup, Targa Tricolore Porsche, SuperSports Cup, Italiano Superturismo, Mondiale Turismo (Wtcc), Italiano Superproduzione, Italiano Velocità Turismo, Italiano ed Europeo Alfa Challenge 147 Cup. Nel 2007 il team si è aggiudicato il Campionato Velocità Montagna cl. 1600 e nel 2008 il Campionato Porsche Carrera Cup Italia My'07 e il Campionato Velocità Montagna nelle classi 1600 e 2000, nel 2009 il Campionato Targa Tricolore Super Sport Cup nella cl. R2. Numerose anche le vittorie ottenute nel Trofeo Peugeot Speed e Bomboogie Eurotouring al Motor Show di Bologna. Nel 2011 Antonelli come driver ha ottenuto due vittorie (a Spa-Francorchamps e Mugello) nell'International GT Sprint Series. La Antonelli Motorsport fornisce servizi di noleggio auto da competizione per test, gare ed eventi incentive-aziendali, trasporto e assistenza di auto da competizione, preparazione motori per auto da competizione, centraline e mappature ECU per auto da competizione, revisione trasmissione e cambi per auto da competizione, assetti sportivi per auto da competizione e stradali.

AUTOTECNICA MOTORI

ENGINE EVOLUTION

Innovazione costante. Eccellenza tecnica. Focus sul cliente.
Abbiamo solo un vizio: la passione per i motori.



www.autotecnicamotori.it

P ZERO™
TROFEO R

P ZERO™ TROFEO R È IL PNEUMATICO
NATO PER LA PISTA CHE NON DEVI SOSTITUIRE
QUANDO TORNI SU STRADA.
CON P ZERO™ TROFEO R SEI LIBERO DI VIVERE
TUTTE LE EMOZIONI DI UNA GIORNATA IN PISTA
TIRANDO FUORI IL MEGLIO DALLA TUA TOP CAR.
SENZA DOVER FARE UN PIT STOP
PRIMA DI TORNARE A CASA.
P ZERO™ TROFEO R.
LA PISTA È LA SUA STRADA.

PIRELLI.COM

HAI APPENA LASCIATO
IL CUORE IN PISTA.
SAREBBE UN PECCATO
NON PORTARSI
DIETRO ALMENO
I PNEUMATICI.



POWER IS NOTHING WITHOUT CONTROL.





La ricerca non rallenta mai

Paolo Delprato è l'amministratore delegato di Omp Racing, l'azienda italiana che oggi rappresenta una delle grandi eccellenze del motorsport mondiale. Dal rapporto con campioni come Senna, Berger e Schumacher allo studio dei materiali più leggeri e performanti, alla sicurezza in corsa

Omp è il simbolo di un made in Italy che funziona: qual è il segreto?

«Ricerca e innovazione. Non fermarsi mai, rimanere sempre sul pezzo, cercare nuovi prodotti e nuove tecnologie, studiare nuove soluzioni. Nel mondo del motorsport non si può rallentare, soprattutto in un settore globale come il nostro: la velocità non è solo quella delle auto ma anche quella delle nostre teste».

Quali sono oggi i principali mercati dell'azienda?

«Abbiamo 82 paesi del mondo sulla mappa, con i numeri più grandi in Europa e negli Stati Uniti, le zone in cui il motorsport è più sviluppato. Guardiamo, però, con grande ottimismo anche ai paesi emergenti, all'Australia e al Giappone, dove ogni anno registriamo crescite a doppia cifra e dove il motorsport sta diventando sempre più importante».

Ci può dare un po' di numeri per inquadrare il fenomeno OMP?

«Il fatturato aggregato è di oltre 21 milioni di euro, compresa la divisione statunitense Omp America,

con la nuova sede di Miami. In totale l'azienda ha circa 90 addetti».

L'innovazione è fatta anche di collaborazioni importanti e nutrita dalla capacità di reinventare il passato. Come nasce la replica delle tute originali di Ayrton Senna?

«E' il frutto di una splendida collaborazione con l'Istituto Ayrton Senna, la fondazione creata dalla sorella del legendario pilota per aiutare i bambini delle favelas brasiliane. L'anno scorso, nel ventennale della tragedia di Imola, l'Istituto ci ha contattati per chiederci aiuto nel celebrare questa ricorrenza, e abbiamo avuto l'idea di replicare una delle tute di Ayrton, per l'esattezza quella indossata a Suzuka nel 1991, con tecnologia e materiali dell'epoca. Il tutto in 41 esemplari incorniciati e numerati, uno per ogni vittoria di Ayrton in Formula 1».

Qual è lo stato dell'arte in questo campo?

Quali sono i nuovi materiali e le nuove tecnologie?

«Come dicevo prima, il mondo del motorsport richiede un'assoluta attenzione alla continua

ricerca e una sensibilità particolare per i cambiamenti. I nostri tecnici attualmente sono al lavoro su due materiali nuovi, assolutamente innovativi, riguardo cui preferiamo ovviamente tenere un riserbo assoluto. Di certo, recentemente, il materiale più nuovo e particolare nella produzione OMP è il Dyneema, di cui deteniamo esclusiva per il motorsport, una fibra sintetica resistente come l'acciaio ma con un rapporto resistenza/peso migliore del carbonio, che utilizziamo per le cinture di sicurezza: cinture che da questa stagione sono montate sulle vetture dei top team della F. 1».

Come nasce il rapporto con Tatuus?

«E' una collaborazione di cui siamo particolarmente orgogliosi, soprattutto per il fatto che Tatuus è un marchio fieramente made in Italy proprio come il nostro. Il fatto che cinture, estintori e scocche dei sedili di tutte le vetture Formula e Prototipo Tatuus siano OMP è la dimostrazione, seppur poco nota ai più, che l'Italia è patria di alcune tra le più importanti eccellenze mondiali nel motorsport».



*Dal 1973
protagonista delle corse
in tutte le categorie*

OMP è un'azienda leader mondiale nel campo della progettazione e produzione di accessori per il motorsport e karting. Fondata a Genova nel 1973, l'azienda è cresciuta nel corso degli anni grazie al successo dei suoi prodotti. Oggi OMP è una delle pochissime aziende al mondo in grado di offrire una gamma completa di tutti i prodotti di sicurezza per le competizioni automobilistiche e kart, sia per i piloti e team che per l'allestimento vettura: dalle tute ai guanti, dai sedili ai caschi, dalle scarpe alle protezioni. Il primo prodotto ufficiale Omp è stato un roll-bar artigianale per la Fiat 500, da allora in poi i prodotti OMP sono stati scelti dai più importanti e famosi team del motorsport così come da piloti quali Ayrton Senna, Michael Schumacher, Gerard Berger, Nigel Mansell, Tommy Makkinen, Juka Kankkunen, Carlos Sainz. Oggi vengono utilizzati in tutte le più importanti competizioni mondiali. Nel febbraio 2008 il controllo di OMP viene acquisito dal Gruppo SAYE s.p.a. dei fratelli genovesi Delprato.

I vostri clienti più in vista sono famosi per l'attenzione a volte maniacale al dettaglio. Come sono cambiate le esigenze dei piloti negli anni?

«Il costante miglioramento della performance si raggiunge attraverso la riduzione del peso e il comfort. Sono proprio queste le richieste dei piloti: dotazioni leggere e comode, senza ovviamente rinunciare ai massimi standard di sicurezza. Così, se da una parte siamo sempre riusciti a realizzare, per esempio, gli estintori più piccoli e leggeri della storia del motorsport, sta avendo un importante successo la nostra linea di tute e underwear con il sistema integrato di refrigerazione, con tecnologia brevettata dry-system, che permette di migliorare sensibilmente le prestazioni del pilota stesso.»

Senna e Schumacher: qual è il campione a cui è più legata l'immagine del marchio?



«Due autentiche leggende che hanno caratterizzato due diversi periodi della storia del motorsport – e anche del marchio OMP. Talmente grandi che è impossibile fare una scelta, ma siamo fieramente orgogliosi che entrambi abbiamo scelto OMP.»

Nelle corse è inevitabile parlare di sicurezza: quale pensa sia il maggior contributo di Omp, dal famoso episodio di Berger a oggi?

«OMP copre tutti gli aspetti della sicurezza nel mondo delle corse d'auto, e ognuno di questi ha un'importanza fondamentale.»

Conta più una tuta ignifuga, un sedile, un casco, una cintura, un estintore?

«Ogni singolo episodio in cui il pilota esce indenne da un incidente potenzialmente grave è per noi un immenso risultato.»

MOTO ORAM snc

via Rasori, 2
20145 Milano
Tel. 02.498.9884
Fax 02.480.030.52
moto@oramsospensioni.it

1951
ORAM
SOSPENSIONI

AUTO ORAM snc

via Primo maggio, 11
22073 Fino Mornasco (CO)
Tel. 031.3542268
Fax 031.3541910
auto@oramsospensioni.it



www.oramsospensioni.it

Beta

Il privilegio
della
qualità.



 Beta

Quality Hand Tools

www.beta-tools.com



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.toyotaracing.co.nz

