



TATUUS

RACE CAR MANUFACTURER



FORMULA 4

Campionati da record

NORMA

La nuova sfida nei prototipi

SADEV

Tradizione e trasmissione

USF 17

**Promossa a
Indianapolis!**



W
Z
N
A
G
I
M
A
G
I

USF-17





America oggi e domani

La USF-17 ha conquistato tutti nei test di Indy, tanto che ne sono già stati venduti 35 esemplari ai team che parteciperanno alla USF2000 nel 2017. Il lancio della monoposto per il campionato Pro Mazda 2018 invece è stato anticipato da maggio al PRI di Indianapolis. Ecco tutto sulla nuova frontiera dell'impegno Tatuus oltre oceano



di Stefano Semeraro

La nuova avventura americana della Tatuus è ormai in rampa di lancio. Indianapolis ha ospitato a novembre primi test per la Tatuus USF-17, la monoposto che darà vita al prossimo campionato USF2000, il primo dei tre step che formano la "Mazda Road to Indy", ovvero la strada verso la massima categoria americana per monoposto, e i responsi sono stati entusiastici. E a testimoniare sono gli ordini pervenuti alla Factory lombarda, che ha ormai venduto tutti i 35 telai prodotti. L'occasione l'ha fornita il sesto Chris Griffin Memorial che ha visto presenti 43 piloti in otto sessioni a disposizione anche delle altre categorie, dalla Indy Lights alla Pro Mazda. Nove i team scesi in pista, quattro dei quali all'esordio nella serie, con condizioni perfette. Neil Verhagen, 15enne del Nord Carolina, è risultato il migliore in quattro sessioni su otto cogliendo il miglior crono (non ufficiale) con 1'24"866 (il record ufficiale della pista, stabilito in maggio, è di 1'26"015). Secondo tempo in assoluto per Matthew Brabham, che ha girato per Cape Motorsport

Wayne Taylor Racing. Test proficui anche per i due teenager del Team Pelfrey, Kaylen Frederick e Robert Megennis mentre Andre Castro (Newman Wachs Racing) ha ottenuto il miglior tempo di sabato e Trenton Estep ha bene impressionato a bordo della Tatuus USF-17 di uno dei nuovi team della serie, Exclusive Autosport.

«Mi piace molto la macchina», ha dichiarato alla fine Verhagen. «Man mano che prendevo confidenza e capivo con il team quali set up adottare ho iniziato a girare sempre più veloce. Tutto il concetto della Mazda Road to Indy è fantastico, c'è una grande atmosfera, la vettura è straordinaria e i piloti di prima categoria».

Un parere condiviso anche da Matthew Brabham: «Rispetto alla vecchia macchina è un grosso passo in avanti, aiuterà sicuramente i più giovani a imparare in fretta come si guida una monoposto. Si maneggia come un kart ma ha comportamenti simili alla Formula Ford, quindi è perfetta per il ruolo propedeutico». Grande soddisfazione anche fra i team come ha testimoniato Augie Pabst della Pabst Racing: «Tatuus, Dynamic, Elite

Engines tutti hanno fatto un grande lavoro e il risultato è un pacchetto fantastico. È una vettura molto diversa dalla vecchia, ed è migliore sotto tutti gli aspetti».

La prima tappa del campionato 2017, articolata su 8 eventi, è in calendario a Saint Petersburg l'11-12 di marzo, mentre in questi giorni è in corso a Palmetto, sempre in Florida, lo shootout che mette in palio fra 18 concorrenti provenienti da campionati di tutto il mondo - dall'Inghilterra all'Australia, dal Messico all'India, dalla Nuova Zelanda al Brasile - una scholarship, noi diremmo una borsa di studio, di 200 mila dollari destinata a finanziare la stagione nella USF2000.

Da segnalare che il successo del lancio della USF-17 ha convinto gli organizzatori americani ad anticipare anche la presentazione dell'altra monoposto progettata dalla Tatuus per la Mazda Road to Indy, quella che dovrà partecipare al campionato Pro Mazda nel 2018. Il vernissage era previsto nel prossimo maggio e invece sarà anticipato al PRI di Indianapolis, la grande fiera dell'automobilismo americano e mondiale, nel prossimo dicembre.



Il calendario 2017

11-12 marzo: Streets of St.Petersburg

22-23 aprile: Barber Motorsport Park

12-13 maggio: Indianapolis Motor Speedway

24-25 giugno: Road America

9 luglio: Iowa Speedway

15-16 luglio: Streets of Toronto

29-30 luglio: Mid-Ohio Sports Car Course

3 settembre: Watkins Glen International



L'intervista/Dan Andersen

“Con la Tatuus rilanceremo la Mazda Road to Indy”



Il promotore e proprietario della filiera americana che prepara i giovani piloti – e non solo – a correre nella IndyCar ha grande stima e fiducia nella Tatuus. Andersen ci spiega la filosofia delle sue categorie e perché quando ha dovuto resuscitare la USF2000 ha pensato subito ai suoi vecchi amici italiani

Mister Andersen, quale è la filosofia della Mazda Road to Indy?

«La Mazda Road to Indy esiste per offrire un allenamento completo ed efficace ai piloti di monoposto che intendono costruirsi una carriera. Serve inoltre per fornire una preparazione ai team, agli ingegneri, ai meccanici e alle altre figure professionali del nostro ambiente. I risultati sono molto positivi. I piloti e in generale gli addetti che si sono formati con noi ora occupano con successo molte delle posizioni di spicco nel mondo delle corse. La nostra è una formazione che non si ferma in pista. Ai piloti insegniamo come comunicare con i media, come prepararsi fisicamente, come interpretare i dati come gestire in generale tutti gli aspetti che deve affrontare un professionista. Li addestriamo sui circuiti stradali, cittadini e ovali in modo da prepararli in maniera completa alla IndyCar».

Quali sono le caratteristiche della Cooper Tires USF2000 Championship powered by Mazda e della Pro Mazda Championship presented by Cooper Tires?

«La USF2000 rappresenta, per molti piloti, il primo passo della loro filiera di professionisti. Le nostre serie comprendono tutti e tre i tipi di circuiti e una scholarship che consente loro di raggiungere il livello successivo. I budget per affrontare una stagione sono estremamente ragionevoli, e la nuova Tatuus USF-17 è dotata di tutte le caratteristiche e le tecnologie necessarie a formare in maniera adeguata un pilota. La Pro Mazda rappresenta un passo ulteriore in fatto di prestazioni con il passaggio da 175 a 275 cavalli, una aerodinamica più importante e gomme più larghe per continuare la progressione dell'addestramento. La competizione sale di livello e l'aiuto finanziario a disposizione dei piloti aumenta per mettere loro a disposizione i fondi necessari a salire nella Indy Lights».







Quali piloti considera più interessanti in vista della prossima stagione?

«Domanda difficile, visto che io evidentemente non posso avere dei favoriti! I piloti alla seconda stagione avranno ovviamente un vantaggio dovuto all'esperienza, ma nella USF2000 la nuova vettura sarà un fattore equilibratore. Il pilota che emergerà dallo spareggio di dicembre che mette in palio una borsa di 200.000 mila dollari verrà finanziato per la stagione 2017 della USF2000, e visto che emergerà da una gara molto serrata sarà un pilota, o una pilotessa, da tenere sotto osservazione. Nella Pro Mazda, il nostro campione USF2000 (l'australiano Antony Martin, ndr) salirà di un gradino e dovrà dimostrarsi competitivo visto che tenterà di approdare nella Indy Lights attraverso la Pro Mazda in una sola stagione. Sarà molto divertente da vedere».

Come è iniziata la collaborazione con la Tatuus, e perché ha scelto la factory italiana?

«Negli anni '90 io ero il proprietario e l'organizzatore della USF2000 e in quegli anni liberalizzammo i regolamenti che riguardavano il telaio, cosa che ci portò ad avere sei o sette diversi costruttori coinvolti con i nostri team. La Tatuus entrò nella serie, credo nel '98, e immediatamente si dimostrò in grado di fornire una vettura di qualità superiore. Vendetti la serie nel 2001, i nuovi proprietari scelsero di avere un solo telaio, e così persi di vista la Tatuus. Nel 2010 la IndyCar mi ha chiesto di prendere parte alla rinascita della USF2000 che aveva smesso di esistere nel 2006. Ho accettato, e quando è stato il momento di scegliere un nuovo telaio, subito la Tatuus è entrata a far parte della lista di costruttori da cui intendevo ricevere un progetto. Non ho mai dimenticato la macchina che avevano portato nel 1998, e li ho sempre tenuti in grandissima considerazione».

Dopo i primi test a Indianapolis che impressione ha ricavato dalla nuova Tatuus USF-17? Che cosa le piace di più della monoposto?

«E' un'ottima macchina da corsa, che offre un grande rapporto

qualità/prezzo. Contiene quello che cercavamo, ovvero l'utilizzo di un minore carico aerodinamico che consenta di avere gare più combattute e un migliore addestramento per i piloti. E' la qualità che mi aspettavo, il livello di eccellenza della Tatuus, una macchina che dà ai giovani tutto ciò di cui hanno bisogno. Tutte i riscontri che abbiamo avuto dopo i test sono stati positivi, e sono convinto che questa macchina trasformerà in meglio la categoria».

Come dovrà essere la monoposto per il campionato 2018 della Pro Mazda, che sta realizzando sempre la Tatuus?

«Il nostro progetto prevede più aerodinamica (e regolazioni per il pilota), più cavalli e più gomma. Ci aspettiamo uno sviluppo del cambio e un passo in avanti nelle sospensioni. L'idea è quello di preparare i piloti per la Indy Lights, e sono sicuro che la PM-18 sarà perfetta per questo».

Le vetture Tatuus e Dallara gareggiano negli Usa, mentre nel 2016 un team statunitense, quello di Gene Haas, ha partecipato alla F1. Pensa che in futuro vedremo una più stretta collaborazione fra gli Usa e l'Europa nel motorsport?

«E' la mia speranza. Abbiamo davvero migliorato il tipo di preparazione che impartiamo ai piloti nella Mazda Road to Indy, e mi auguro che possano trovare la loro collocazione in tutte le realtà mondiali. E che più team stranieri possano vedere un'opportunità qui negli Stati Uniti».

Per finire: si ricorda di qualche episodio particolare che riguarda la sua amicizia con Gianfranco De Bellis?

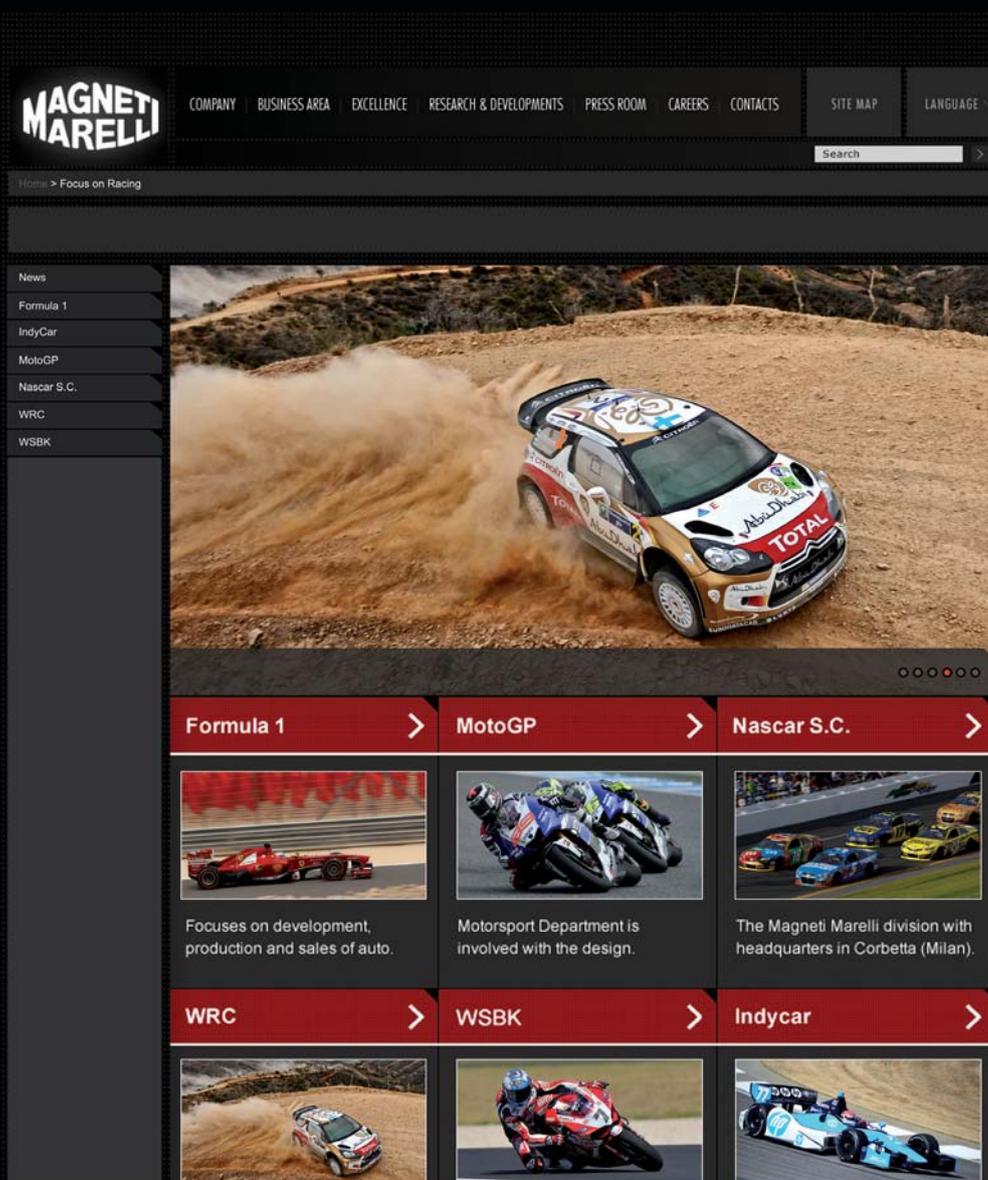
«La Tatuus portò uno staff veramente adorabile e divertente in pista nel 1998 e nel '99, li apprezzavamo davvero. Mi ricordo di una partita a calcio che organizzammo a Mid-Ohio fra l'Italia e il resto del mondo; io giocai e penso anche Gianfranco. Vinsero gli italiani, ma io credo che fu perché il resto del mondo impiegò tutte le pause e l'intervallo a bere un po' troppo!».



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.





L'intervista/Dakota Dickerson

“Per vincere qui serve la perfezione”

Abbiamo chiesto al giovane pilota americano di raccontarci la sua esperienza in pista durante i Cooper Tyres test con la nuova USF-17

Che sensazioni hai avuto guidando in pista la nuova Tatuus?

«La mia prima impressione è stata molto incoraggiante. E' una vera macchina da corsa che sfrutta le tecnologie più moderne. Elettronica evoluta, scocca in carbonio, freni maggiorati, e la lista potrebbe continuare. Il pianale stesso sembra essere più rigido rispetto alla vecchia macchina, fatto che ci permette di usare più velocità nelle curve. Un telaio diverso e il kit aerodinamico consentono anche velocità di punta superiori, che è sempre una cosa molto positiva».

Quali sono gli altri punti di forza della Tatuus?

«La nuova macchina ha tante cose in più. Il cockpit è più spazioso, e questo va benissimo ai piloti più alti come me. Il nuovo cambio al volante unito ad una trasmissione a sei marce ti rende la vita più comoda ed è molto morbido nell'utilizzo. Meccanicamente, è una vettura molto efficiente in frenata. Lo spazio di frenata è molto più ridotto a causa della potenza dell'impianto frenante. Inoltre la macchina ha

molto più grip meccanico rispetto alla vecchia».

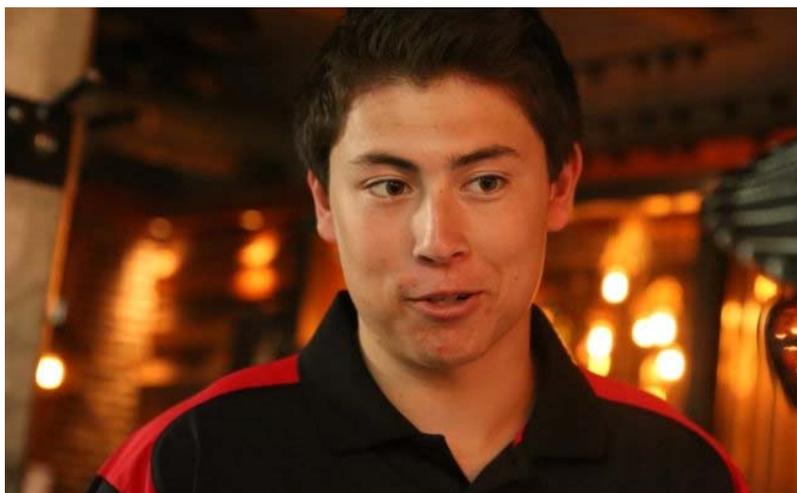
Ritieni la “Mazda Road to Indy presented by Cooper Tyres” il percorso propedeutico più adatto per crescere i giovani piloti americani?

«Assolutamente sì. E' l'unica filiera per monoposto che garantisce un apprendistato in vista della Verizon IndyCar Series. Ti garantisce non solo un finanziamento di 2 milioni di dollari, ma anche la giusta assistenza dentro e fuori la pista per assicurarti il successo nel mondo delle corse. Mazda, la Andersen

Promotion e la Cooper Tyres hanno messo insieme un programma di valore assoluto per consentire ai giovani piloti di realizzare i loro sogni».

Ti piacerebbe fare un'esperienza in Europa nel futuro? Quale categoria ti attira di più?

«Ho avuto la fortuna di assaggiare le gare europee grazie all'opportunità offertami dal Team Usa, e mi è rimasto il desiderio di ripetere l'esperienza. La Formula Ford 1600 nella quale ho gareggiato è fantastica e vorrei poter correre in futuro in corse di quel tipo».



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

Italian
F.4
Championship





La carica dei 49

Sono state 24 le nazioni rappresentate nel campionato di quest'anno, a conferma del grande successo della serie nella quale si sono avvicendati quasi 49 piloti, fra i quali 10 italiani. Fra i team si è confermata la Prema, mentre la lotta in pista è vissuta dei duelli fra Siebert, Schumacher, Guzman, Vips e gli italiani Colombo e Cunati. Già reso noto il calendario 2017

di **Jacopo Rubino**

Si è conclusa con l'appassionante weekend di Monza la stagione dell'Italian F4 Championship, che ha consegnato il titolo all'argentino Marcos Siebert al termine di un intenso testa a testa con l'attesissimo Mick Schumacher. Ma non è stato tutto qui: quella del 2016 per la serie tricolore si è rivelata davvero l'edizione della definitiva consacrazione, dopo aver inaugurato la categoria creata dalla FIA già nel 2014, con un anno di anticipo su tutte le altre nazioni. Lo schieramento si è attestato con regolarità sopra le 30 vetture, le ormai collaudate e apprezzate Tatuus dotate di propulsore Abarth, pneumatici Pirelli ed elettronica Magneti Marelli. A fronte di un pacchetto tecnico tutto italiano (nonché esportato in modo

identico in Germania), a colpire è stata la varietà della griglia: 24 i Paesi rappresentati, grazie a ben 49 piloti che si sono avvicendati ai nastri di partenza durante i sette round in calendario. Elevato è stato senza dubbio anche il livello di competitività, testimoniato dai dieci diversi vincitori, distacchi quasi sempre serrati e tanti momenti emozionanti. Oltre a Siebert e Schumacher, portacolori di Jenzer Motorsport e Prema, a mettersi in evidenza è stato a sorpresa il messicano Raul Guzman, che insieme al team DR Formula è rimasto matematicamente in lotta per il trono fino all'ultimo atto. Quinto in classifica generale, l'estone Juri Vips (Prema) si è invece aggiudicato il trofeo fra i rookies battendo due ragazzi azzurri: Lorenzo Colombo, che ha corso con BVM e Bhaitech, e Simone Cunati di VSR.



Marcos Siebert



Mick Schumacher



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





Raul Guzman



Dieci in tutto i giovani italiani visti in azione, in un elenco che annovera anche Diego Bertonelli (per lui un podio al Mugello), Giacomo Altoé, Federico Malvestiti, Kikko Galbiati, Aldo Festante, Riccardo Ponzio e Mariano Lavigna, chiamati a confrontarsi con colleghi provenienti davvero da tutto il globo, dando vita a un autentico mondiale in miniatura. Fra i team, la Prema si è confermata regina per il terzo anno consecutivo, grazie ai 439,5 punti conquistati davanti alla svizzera Jenzer e alla tedesca Mucke.

È stato intanto già diffuso il calendario 2017, con ACI Sport Italia e il promoter WSK che hanno mantenuto una struttura di sette tappe sui più prestigiosi circuiti italiani. Si partirà ancora da Misano nel fine settimana del 2 aprile, per poi correre ad Adria, Vallelunga, al Mugello (dove si tornerà l'8 ottobre), Imola e Monza per il gran finale del 22 ottobre. Il tutto con la prospettiva di mantenere una parterre da record.



Giuliano Raucci





La classifica del campionato

1. SIEBERT MARCOS	231
2. SCHUMACHER MICK	216
3. GUZMAN RAUL	202
4. VAN UITERT JOB	143.5
5. VIPS YURI	140
6. CORREA JUAN MANUEL	105.5
7. CUNATI SIMONE	95
8. RAUCCI GIULIANO	86
9. BAIZ MAURICIO	85
10. YIFEI YE	79
11. BERTONELLI DIEGO	77
12. COLOMBO LORENZO	73.5
13. VIEIRA JOAO	69
14. SHLOM YAN LEON	56.5
15. FERNANDEZ SEBASTIAN	55
16. MAINI KUSH	53
17. RODRIGUEZ IAN	43
18. SATO MARINO	42
19. DE FRANCESCO DEVLIN	40
20. CIANTINI DIEGO	33.5
21. VERSCHOOR RICHARD	31
22. ALTOÈ GIACOMO	21
23. HOOGENBOOM LEONARD	20
24. HASSE CLOT VALENTIN	16
25. MALVESTITI FEDERICO	10
26. BONDUÉL AMAURY	4
27. GALBIATI KIKKO	4
28. IRIBARNE FEDERICO	4
29. SCHERER FABIO	3
30. AURICCHIO MAURO	2
31. CONWRIGHT JADEN	2
32. BIANCHI GIACOMO	1
33. FESTANTE ALDO	1
34. KRATZ KEVIN	1



Simone Cunati

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



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





Artem Petrov

Danilo Rossi di DR Formula

«La Formula 4 è un campionato in crescita»

DR Formula è al suo terzo anno nella Formula 4 italiana. A Danilo Rossi, uno dei soci del team con base a Lugo di Ravenna, abbiamo chiesto se anche questa volta il bilancio di fine anno è positivo.

«Sì, è un campionato che noi conosciamo sin dall'esordio e che abbiamo visto crescere sia per la quantità sia per la qualità dei piloti, e che ci soddisfa molto per quanto riguarda la vettura e il motore».

Quali sono i punti forti della serie?

«La macchina è molto semplice e molto affidabile. In un mondo come quello del motorsport, dove di solito tutto è sempre complicato, è una grande cosa. Tatuus, e Autotecnica per quanto riguarda l'assistenza in gara e in officina, forniscono poi un ottimo servizio. Tutto è migliorabile, per carità, ma ce ne fossero tanti, di campionati gestiti così bene».

Con Raul Guzman vi siete tolti soddisfazioni importanti quest'anno. Progetti per il 2017?

«Guzman è arrivato terzo in campionato (7 podi e 3 vittorie complessivamente, ndr), lottando sempre per il titolo, siamo molto contenti della sua stagione».

L'anno prossimo si dedicherà ad altre categorie, ma noi siamo soddisfatti anche del lavoro fatto con Artem Petrov, che proveniva dai kart e ha avuto un inizio difficile, poi ha saputo adattarsi e crescere molto bene. E' confermato per il prossimo anno, e a lui affiancheremo altri piloti con cui stiamo trattando».

DR Formula continuerà sulla strada intrapresa in questi anni?

«Noi puntiamo a fare crescere DR Kart e DR Formula in parallelo, per ottenere il massimo in questi due ambiti. E stiamo lavorando molto forte per ottenere i risultati che ci siamo prefissi».

j.r.



Raul Guzman



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.

Un campionato degno di... Schumacher

Mick, il figlio del grande Michael, è arrivato secondo dopo un duello entusiasmante con l'australiano Joey Mawson. Tanto show, e qualche incidente senza conseguenza grazie alla sicurezza del telaio Tatuus



Mick Schumacher

Una griglia fissa sui 35 partenti, 46 piloti in tutto visti al via con 17 scuderie: sono numeri da record quelli che hanno caratterizzato l'edizione 2016 dell'ADAC Formula 4. Dopo l'ottimo debutto dello scorso anno, la serie tedesca ha proseguito l'andamento positivo offrendo grande spettacolo con le sue vetture Tatuus, nella stessa configurazione del campionato italiano che include propulsore Abarth, pneumatici Pirelli ed elettronica Magneti Marelli. Un allineamento tecnico che ha permesso un interscambio di iscritti tra i due palcoscenici, favorito dai rispettivi calendari che hanno evitato qualsiasi concomitanza.

Ad essere impegnata regolarmente su due fronti è stata innanzitutto la Prema, con il trio composto da Mick Schumacher, Juan Manuel Correa e Juri Vips che è riuscito ad accumulare un totale di 459,5 punti, contribuendo alla conquista del titolo a squadre contro la compagine olandese Van Amersfoort Racing. Proprio Schumacher è stato inoltre il principale protagonista della stagione insieme a Joey Mawson: il loro testa a testa è cominciato sin dal primo weekend a Oschersleben, con l'australiano riuscito a laurearsi campione grazie a ben 10 vittorie e 374 lunghezze complessive. Al figlio di Michael una comunque prestigiosa medaglia d'argento, con 322 punti e quattro manches ottenute. Terzo posto in classifica generale per Mike David Ortmann del team Mucke, altra formazione impegnata in parallelo nella F4 italiana. Il trofeo riservato ai rookies è stato invece appannaggio del danese Nicklas Nielsen, che ha avuto la meglio sui già citati Vips e Correa, alfieri Prema. L'altissimo numero di adesioni ha richiesto un format degli eventi ad hoc, con la suddivisione in due gruppi di qualifica e la disputa di una corsa di ripescaggio al sabato mattina per le posizioni dalla 22esima in giù. La competizione serrata ha portato ad alcuni incidenti in gara, dovuti alla voglia di emergere dei giovani talenti, ma il telaio Tatuus ha sempre dimostrato la propria solidità e gli alti standard di sicurezza.



Mawson e Correa



Mike David
Ortman



Nicklas
Nielsen



F.4
NEZ

Una Formula in espansione

Dopo il successo dello scorso anno l'organizzatore Koiranen ha esportato il formato con la monogestione Tatuus anche in Olanda, a Zandvoort, e creato un campionato parallelo in Spagna. A dominare la stagione è stato il talento orange Richard Verschoor





▶ DEKRA

Die Post für Deutschland

Deutscher Post

Deutsche Post Deutsche Post Deutsche Post Deutsche Post Deutsche Post

22

22

Red Bull



AGM

DEKRA



La positiva edizione inaugurale del 2015 ha convinto l'organizzatore Koiranen ad alzare la posta nella F.4 NEZ. Pur mantenendo fermi i propri capisaldi, ossia l'importante supporto dello sponsor SMP e il sistema di monogestione delle vetture Tatuus, il campionato ha infatti esteso la sua area di influenza. Grazie collaborazione stretta con il team MP Motorsport e con la federazione nazionale KNAF, la serie ha infatti raggiunto i Paesi Bassi: una mossa che ha propiziato l'inserimento in calendario del prestigioso tracciato di Zandvoort, ma soprattutto la partecipazione di Richard Verschoor e Jarno Oopmer, divenuti subito i principali protagonisti.

I due giovani olandesi hanno infatti creato un solco alle proprie spalle, battagliando fin dal round inaugurale di Sochi a supporto della Formula 1. Inizialmente è stato Oopmer ad avere fra le mani il pallino della situazione, guadagnando terreno su un Verschoor sì molto veloce, ma incappato in diversi errori. Per Richard, entrato intanto nel programma Red Bull, la svolta è avvenuta al giro di boa al Moscow Raceway: infilando la bellezza di dieci vittorie consecutive e tre en-plein, la certezza matematica del titolo è arrivata nella tappa svedese di Anderstorp, addirittura con un weekend di anticipo. Oopmer si è così dovuto accontentare della piazza d'onore, ma ha ritrovato il sapore del trionfo nell'appuntamento conclusivo.



AROS
AROSMARMITTE.IT

MARMITTE DI
PRODUZIONE ARTIGIANALE
PER AUTO E MOTO

La Aros marmitta, 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



Fuori da questo dualismo, il russo Aleksandr Vartanyan (visto anche nella F4 italiana) si è stabilito al terzo posto in classifica generale, raccogliendo tanti risultati utili. Il successo in gara 3 ad Ahvenisto, l'ultimissima in programma, è stato quindi il meritato riconoscimento dei suoi sforzi. Rasmus Markkanen è stato invece il migliore della pattuglia finnica, battendo Tuomas Tujula e il fratello gemello Roope. Da una "costola" della F4 NEZ, Koiranen ha creato anche il campionato spagnolo, riservato alle stesse Tatuus motorizzate Abarth e dotate di pneumatici Hankook. In questo caso è stata varata però la competizione fra team, con MP Motorsport, Drivex e Double R a rispondere alla chiamata. Anche qui Verschoor ha dominato la scena, a coronamento di una stagione d'esordio nell'automobilismo davvero da incorniciare.

j.r.

AUTOTECNICA MOTORI

ENGINE EVOLUTION

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



www.autotecnicamotori.it

NORMA
M30

Un'avventura fuori NORMA

La Tatuus ha collaborato alla realizzazione della M30 prodotta dalla casa francese che si propone come vettura di eccellenza, anche sul piano della sicurezza, per la categoria LMP3



GAS/ASER

di Stefano Semeraro

La nuova sfida della Tatuus nel campo dei prototipi è una bellezza... francese. Ovvero la Norma M30, una LMP3 che vedremo in pista nel 2017 come concorrente di Ligier, Ginetta, Adess e Ave-Riley. Un progetto di grande fascino nato dalla richiesta di collaborazione di Norbert Santos, il patron della factory dei Pirenei che ha contattato la Tatuus per produrre una vettura con tutte le carte in regola per battersi in molti campionati e ai più alti livelli. «Per noi rappresenta un impegno molto importante», conferma Gianfranco De Bellis. «In primo luogo perché ci ha fatto immensamente piacere che sia stato un altro costruttore a chiamarci, e poi perché lo abbiamo affrontato con scrupolo assoluto curando tutti i dettagli». Progettazione in CFD, parti meccaniche, «e soprattutto l'aerodinamica, per la quale abbiamo fatto studi molti approfonditi. Ci ha impegnato per più di un anno, e

siamo molto soddisfatti della pulizia del design».

La M30 come è tradizione di Tatuus, coniuga prestazioni, funzionalità (vedi anche alle voci abitabilità e visibilità) con una sicurezza assoluta allo stato dell'arte: al momento è l'unica LMP3 che rispetta i nuovi regolamenti LMP1/LMP2 2017, e lo chassis 'Norma Wt' garantisce fra l'altro una protezione assoluta per la testa del pilota grazie all'irrobustimento della cellula di guida. La M30 è stata presentata in maniera informale agli addetti ai lavori americani durante il GP di F.1 ad Austin, e sarà presentata ufficialmente nelle prossime settimane. «Abbiamo già avuto parecchi contatti con clienti americani», ha spiegato Norbert Santos, «e abbiamo voluto prepararla con grande anticipo per dare a tutti il tempo necessario di farle percorrere in pista parecchi km prima dell'inizio della nuova stagione». Dalla sponda europea la TDS Racing ha già fatto sapere di puntare sulla nuova vettura.



L'AZIENDA
SADEV

La qualità che nasce dalla passione



Dal piccolo negozio e dalla grande passione del fondatore Vincendeau per le gare cross ad una azienda leader mondiale nel mondo delle trasmissioni e dei cambi sequenziali. Questa è la storia della francese Sadev, che oggi impiega 250 dipendenti e collabora in moltissime categorie con i più importanti costruttori fornendo kit che nascono al 100 per cento all'interno della propria factory. A cementare la collaborazione ormai di lunga data con Tatuus, come ci racconta il responsabile marketing del marchio francese, Gaëtan Godard, è una filosofia comune: soddisfare tutte le esigenze del cliente fornendo prodotti altamente prestazionali e affidabili a costi contenuti.

Come è nata la Sadev?

«Il marchio è stato registrato nel 1974 dal signor Vincendeau, il proprietario di un negozio che vendeva trasmissioni per l'industria locale. Il suo hobby erano il Kart/Cross e l'Auto/Cross e dopo varie disavventure, proprio per colpa delle trasmissioni, ha deciso di costruire in proprio un kit per il cambio. E ha funzionato. Ha iniziato così a ricevere ordini e questo è stato l'esordio della Sadev nel mondo del Motorsport. All'inizio degli anni '90 la Sadev è stata impegnata nel suo primo progetto di collaborazione con la Renault; nel '96 ha creato la prima vera linea di prodotti, mentre il '97 è stato il primo anno in cui è stato usato il marchio Sadev come produttore di cambi sequenziali. Da lì in poi tutto è andato

molto veloce, con il coinvolgimento i programmi di grande prestigio come WRC, WTCC, ecc ».

Oggi in quali categorie siete attivi?

«Sadev opera in un gran numero di realtà del motorsport. Grazie all'ampiezza della nostra offerta possiamo soddisfare sia tutte le esigenze dei clienti privati, sia quelle di un costruttore impegnato in un campionato di alto livello. La nostra attività è molto diversificata, per fare qualche esempio posso citare Formula 4, WTCC, WRC, Dakar, RallyCross, AutoCross, GT, corse in salita, VdeV, Rally a livello regionali e su ghiaccio...»





Un impegno davvero a tutto campo. Può fornirci qualche cifra relativa all'azienda? Quanti sono gli addetti?

«Oggi i dipendenti della Sadev sono 250. Ogni anno consegniamo 1500 esemplari di trasmissione. Tutto viene realizzato nella nostra sede, che si sviluppa su un'area di 6000 metri quadrati. A livello mondiale abbiamo una rete di 16 venditori».

Quali sono le tecnologie più innovative?

«Tutti i prodotti vengono progettati nel nostro reparto R&D, che è gestito da un team di 12 persone e utilizza software sofisticati come il Finite Element Calculation type, in seguito anche tutte le fasi di produzione avvengono nella fabbrica. Oltre alle tradizionali lavorazioni dell'acciaio come tornitura e fresatura, ci occupiamo della fusione, del taglio degli ingranaggi e delle rettifiche attraverso apparecchiature CNC di alta qualità. Inoltre eseguiamo la saldatura a fascio elettronico, la foratura e la lucidatura. Le nostre trasmissioni sono assemblate e testate dal nostro staff tecnico, composto da 14 persone».

Quando e come è iniziata la vostra collaborazione con Tatuus?

«Con il progetto per la Formula Renault 2000. E da allora abbiamo lavorato insieme per quasi tutti i progetti più importanti come la Formula Abarth, la Formula Renault 2.0, la Formula Masters e la Formula 4».

Cosa apprezzate di più nella collaborazione con Tatuus?

«Ci piace il modo di lavorare della Tatuus, che è simile al nostro. La soddisfazione del cliente è la nostra priorità assoluta, e per ottenerla dobbiamo essere in grado di offrire il miglior pacchetto, ovvero consegnare prodotti che siano sicuri, affidabili, efficienti sono il piano della prestazione e contenuti nei costi. La nostra collaborazione si basa sulla fiducia e sul rispetto reciproco, e questo ci consente di fornire al cliente un prodotto di grande qualità».

Quali altri servizi fornite al cliente?

«In pratica ci occupiamo di tutto quello che può aiutarlo a sfruttare al massimo i nostri prodotti. Consigli tecnici, assistenza, e un monitoraggio costante del magazzino per essere sicuri di poter consegnare i pezzi di ricambio celermente e in tempo per la gara successiva».

Quale è la vostra sfida più importante per il futuro?

«Sempre la stessa di Sadev: soddisfare le esigenze dei nostri clienti e cercare sempre il meglio»

Beta

Il privilegio
della
qualità.



 Beta

Quality Hand Tools

www.beta-tools.com

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

