



**TATUUS**  
RACE CAR MANUFACTURER



**PRO MAZDA**

**La PM-18 accende gli Usa**

**BRDC**

**Con Tatuus rinasce la F.3 inglese**

**ELMS**

**La Norma M30 punta in alto**



**FORMULA 4**  
**L'Italia che conquista**

INNOVATION



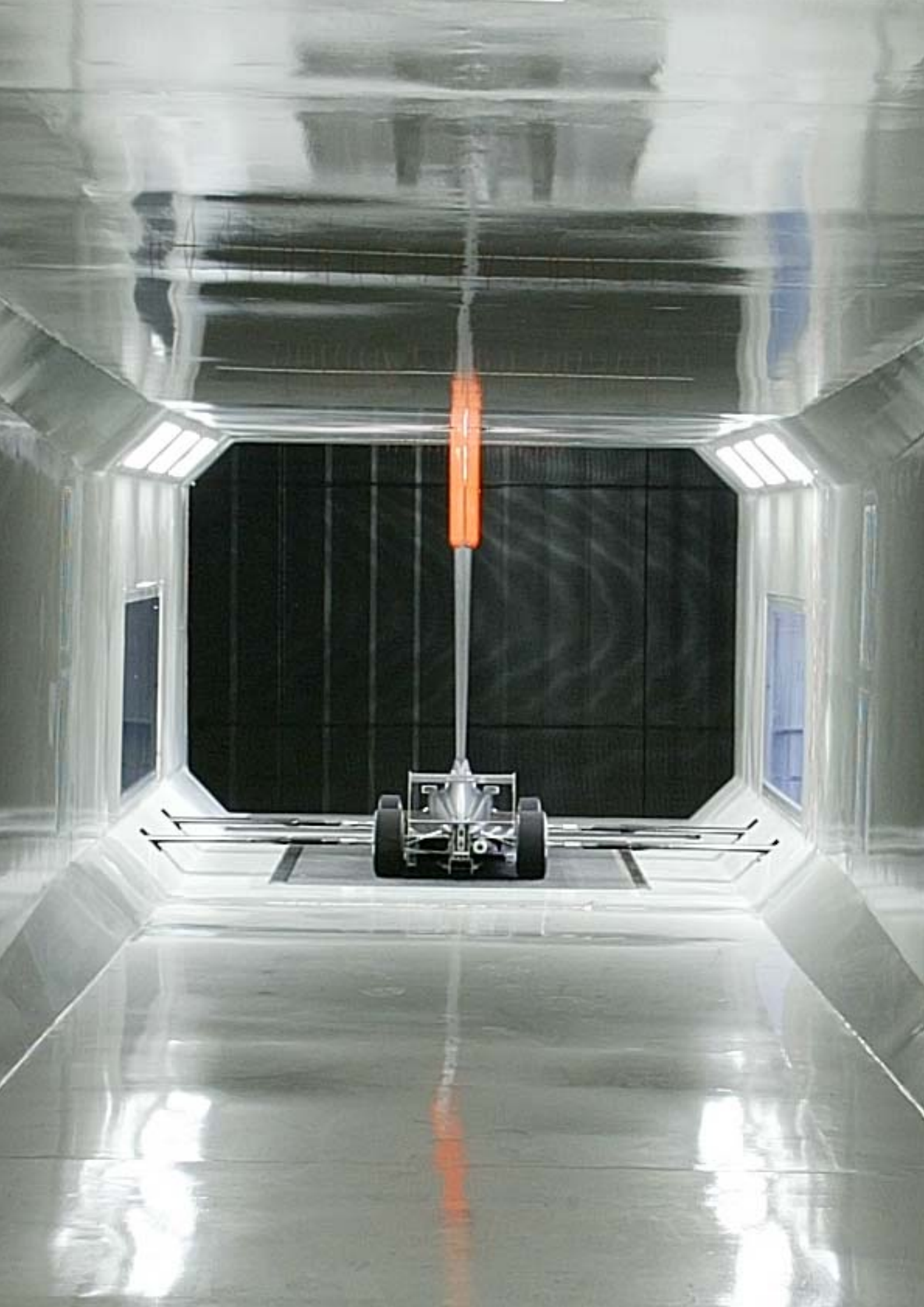
TATUUS RACING ACTIVITY

**VIDEO**

# **De Bellis: «Nel 2017 una F.4 sempre più vincente»**

**Qual è il significato  
del marchio Tatuus?**

**Cosa aspettarsi  
dalla stagione 2017**



# PM-18, la regina d'America

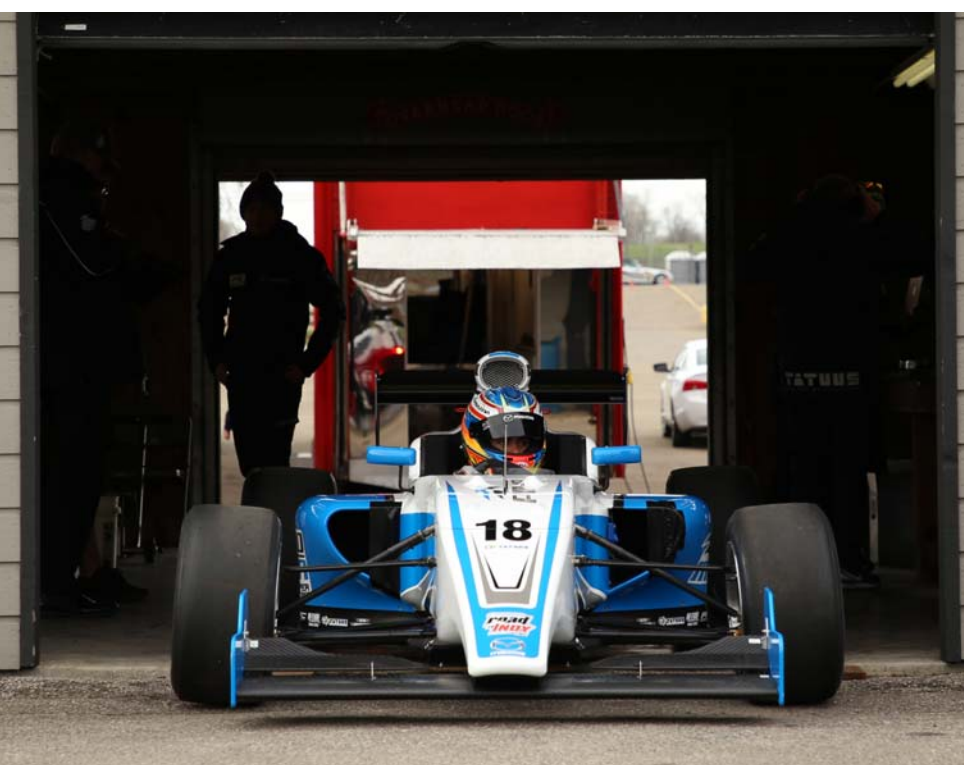
La PM-18 completa la rinnovata filiera della Mazda Road to Indy presented by Cooper Tires. Un passo in avanti sul piano delle prestazioni che conferma gli eccellenti parametri di sicurezza della sorellina USF2000 con un occhio al contenimento dei costi. Già in pista per i primi test, negli Usa ha già suscitato grande entusiasmo

Mazda Road to Indy: una filiera di successo che vede protagonista il Made in Italy. Nelle due serie in cima alla 'scala' incaricata di far salire i giovani piloti americani dal kart al vertice della gare per monoposto a correre sono le Dallara, nella USF2000 e dall'anno prossimo nella ProMazda a fare da mattatrice è invece la Tatuus.

L'ultimo prodotto della factory lombarda è infatti la PM-18, la nuova vettura per la serie che fa da collegamento fra USF2000 e IndyLights che è stata presentata nello scorso dicembre e si appresta ad effettuare i primi test in pista.

La PM-18 sostituisce la veneranda Elan Pro Mazda che era stata introdotta nel 2004 e si appresta a ridefinire i parametri della serie. Anche sul piano dei costi, considerato che la neonata condivide la

monoscocca in carbonio e alluminio con la sorella minore della USF2000 che sta già impressionando nelle prime gare della stagione. I livelli di sicurezza sono quelli previsti dai protocolli Fia e comprendono i pannelli anti-intrusione laterali, le strutture protettive frontali e al retrotreno, il collare Hans, i dispositivi che evitano lo sganciamento delle ruote e le ulteriori strutture di protezione previste per i circuiti ovali. Uno stato di eccellenza tecnologica che comprende sviluppi importanti apportati sulla base della USF2000 come l'ala posteriore a due elementi regolabili, l'ala anteriore con flaps regolabili studiata appositamente per la Pro Mazda e altri componenti. Il Motore è un Mazda MZR-PM18 da 2 litri e 275 cavalli sviluppato dalla Elite Engines con centralina Cosworth



Scot Elkins  
project manager  
Pro Mazda





SQ6 e  
trasmissione  
con cambio  
SADEV SL82 a sei

marce con differenziale autobloccante.

«Pensiamo di consegnare le prime unità a giugno», ha dichiarato il promoter della Road to Indy, Dan Andersen, «in modo da permettere un programma di test estivi ai team. Visto il successo della USF2000, non vedo l'ora di vedere in pista la vettura».

«E' un grosso passo in avanti», spiega Scot Elkins, project manager di Pro Mazda e USF2000. «basato su tutto ciò che abbiamo fatto fino ad ora. Il livello delle performance sarà parecchio più alto rispetto alla USF2000 e

questo è l'ideale per consentire ai giovani piloti una ottimale transizione verso la Indy Lights». Punto di forza della filiera sono anche gli incentivi messi sul piatto dai promoter in questo anno di transizione, ovvero una scholarship per la IndyLights aumentata di 200 mila dollari, per un totale di 790.300 dollari, più altri incentivi (Cooper Tire award e un entry award) che fanno salire la cifra della scholarship a 1,1 milione di dollari. Inoltre ai primi tre classificati verrà garantita una giornata di test con la IndyLights e al miglior rookie verrà consegnata una Mazda stradale. «La PM-18 è bellissima da vedere», ha detto Chris Pantani, direttore degli eventi marketing della Cooper Tires che supporta tutta la filiera. «Con il lancio della IL-15 e l'arrivo di USF-17 e PM-18 la Mazda Road to Indy Presented by Cooper Tire è ora completamente rivitalizzata».



# L'intervista/Johnny Unser

## «Incentivi e grandi vetture ecco la forza della Mazda Road to Indy»



A colloquio con Johnny Unser, cugino di Al Unser jr e membro della più famosa dinastia di piloti degli States, oggi direttore di gara della Pro Mazda. Da ex driver è entusiasta delle monoposto Tatuus e sottolinea la ricchezza del pacchetto proposto dalla Dan Andersien Promotion, che rendono tutta la filiera che arriva fino a Indy Lights e IndyCar estremamente attrattiva e utile per la nuova, interessante generazione di talenti made in Usa



**Mr Unser, come vede la stagione della Pro Mazda presented by Cooper Tires 2017?**

«Con i nuovi incentivi (la scholarship di studio Mazda per il vincitore, i primi tre del campionato promossi ai test Indy Lights, e una Mazda stradale in premio al miglior rookie) il pacchetto complessivo è davvero ottimo. E' un anno di transizione, quindi penso vedremo più piloti man mano che la stagione andrà avanti. Per loro sarà una grossa occasione»

**Pensa che la Tatuus PM-18 sia la macchina giusta per sviluppare le qualità di guida dei piloti più giovani? E perché? Ha avuto modo di testare personalmente la monoposto?**

«Assolutamente sì. Se mettiamo per un attimo da parte il 2017 e pensiamo a che tempi sul giro potrà ottenere la PM-18, capiamo che si posiziona in una progressione lineare che va dalla USAF2000 alla Indy Lights. E' una macchina destinata ad essere veloce, con più cavalli, più trazione e più carico aerodinamico della USF-17. Sarà una gran macchina. La Tatuus USF-17 è un grande passo avanti,

specialmente per chi arriva nella serie dal karting. E' molto veloce e e si guida in maniera abbastanza simile ad un kart. Procedendo verso la Indy Lights hai a disposizione più cavalli e più trazione, la PM-18 incarna proprio questa progressione rispetto alla USF-17, con sviluppi a livello di motore, di telaio, gomme e ruote. E' molto ben pensata, con gente molto in gamba che ci lavora sia per conto della Andersen Promotion sia per conto di Tatuus. Non vedo l'ora di vederla in pista. I test partiranno questa estate, ma grazie alle simulazioni al computer e le performance della USF-17 abbiamo una buona idea di come dovrebbe comportarsi. Abbiamo una buona base, su cui lavorare aggiungendo dettagli. Siamo tutti veramente impressionati dalle prestazioni della USF-17. Il riscontro dei piloti è stato fantastico e il livello della competizione è molto alto. Sarà una stagione notevole man mano che i team e i piloti faranno progressi».

**Quale è secondo lei il punto di forza della serie?**

«Il pacchetto di incentivi proposto dalla Andersen Promotion insieme con Mazda è una grande attrattiva. Non ce ne sono di simili a livello mondiale».

**Ci può dire quali sono secondo lei i migliori piloti di quest'anno?**

«Se dovessi sceglierne uno, direi il vincitore della scholarship Mazda, Anthony Martin. Ha vinto la USF2000 l'anno scorso e ha dimostrato di saper vincere delle gare, quindi è uno da tenere d'occhio. Penso che anche Nikita Lastochkin sarà un tosto, un pilota molto aggressivo. Difficile fare un pronostico contro i campioni dello scorso anno, il Team Pelfrey, ma le cose possono cambiare durante la stagione. Ci sono alcuni ottimi piloti nella serie e miglioreranno nel corso del campionato, e penso che vedremo la stessa cosa nella USAF2000. Lo Spring Training è stata un'ottima occasione per vedere a che punto erano i team e i piloti».

**Lei è un ex pilota e oggi un direttore di gara: può paragonare la vecchia e la nuova generazione di piloti? Crede che un tempo ci fosse più fair-play?**

«I giovani oggi provengono soprattutto dal kart più che dalle vetture sprint, un mondo diverso. La differenza più grande l'ha fatta l'arrivo delle simulazioni di gara, l'iRacing. Oggi i ragazzini diventano forti standosene seduti nel salotto di casa, davanti ad uno schermo. L'avessero detto a me quando guidavo, avrei pensato di parlare con un pazzo. Però ho visto in varie occasioni che la cosa funziona. Se sommiamo le simulazioni alla pratica in kart il prodotto sono ragazzi straordinariamente veloci appena escono dal box. Per questo le griglie sono così competitive. E' divertente da vedere, è resta difficile credere come riescano a trasferire bene le loro conoscenze su una vettura reale. Per quanto riguarda il fair-play, non credo che l'attitudine sia cambiata molto nel corso del tempo. Ci sono ragazzi molto seri che si comportano con professionalità e altri che se la prendono più comoda. È la vita. Ma sono impressionato dalla maggior parte dei giovani. Quello che intendiamo fare dal punto di vista della competizione, dalla IndyCar giù fino alla USF2000, è offrire loro un servizio. Vogliamo che sappiano esattamente cosa aspettarsi nel corso di tutta la Mazda Road to Indy, che cosa possono e non possono fare in pista. Non sarà mai tutto bianco o nero, ma vogliamo ridurre al minimo le zone grigie. È il nostro obiettivo e stiamo facendo buoni progressi. Non è nostra intenzione punire i piloti, ma spiegare loro cosa funziona e cosa no, e metterli in grado di capirlo».



# TRE il numero magico

Grazie all'introduzione nel campionato inglese di Formula 3 BRDC di una nuova auto con telaio Tatuus, motore Cosworth e un avanzato profilo aerodinamico, nel 2016 la celebre categoria inglese Formula 3 è tornata sulle scene del motorsport inglese. Anche per il 2017 si conferma la grande potenzialità di un campionato che raccoglie sempre più consensi e adesioni







Jeremy

area

ZUBAIR

P 18

LAP 1

GROVINGEN

159

di Adam McDaid

La Formula 3 inglese è da sempre considerata il banco di prova per gli aspiranti piloti di F1, grazie ad un albo d'oro che conta campioni come Ayrton Senna, Mika Hakkinen e Daniel Ricciardo. Tuttavia, dopo che la crescita vertiginosa dei costi e le griglie sempre meno frequentate avevano condotto all'abbandono della serie nel 2015, sembrava che la storia fosse arrivata troppo bruscamente a una fine. Jonathan Palmer, l'ex pilota di Formula 1 con la sua Motor Sport Vision ha però individuato un vuoto nel mercato e ingaggiato Tatuus per produrre una nuova vettura per il suo Campionato di Formula 4 BRDC. Serviva una vettura che si caratterizzasse per un'aerodinamica avanzata e un motore innovativo, e la nuova Tatuus-MSV è riuscita in fretta a ottenere tempi non distanti da

quelli della Formula 3 europea. Un successo così evidente che alla vigilia della stagione 2016, il campionato ha preso il nome di F3 inglese, con il sostegno della FIA, diventando il principale bacino per le serie addestrative, dalla F4 alla F3 europea, alla GP3. Per la stagione 2016 della F3 BRDC è stata messa insieme una griglia di alto livello internazionale grazie all'arrivo nella categoria di team di grande nome come Carlin, Fortec Motorsports e Double R Racing. Lando Norris, astro nascente del motorsport mondiale, si è messo presto in evidenza sui migliori circuiti inglesi quali Brands Hatch e Oulton Park, e poi a Spa-Francorchamps in Belgio, dove la nutritissima griglia di piloti è stata messa a dura prova. Quattro piloti, tra cui l'australiano Thomas Randle e Brit Toby Sowery, sono stati i principali protagonisti nella

battaglia per il titolo, che alla fine si è ridotta a due contendenti: Ricky Collard della Carlin e Matheus Leist della Double R Racing. Collard ha mantenuto tranquillamente la testa della classifica fino al finale di stagione a Donington Park, ma lì dopo un inizio di gara drammatico si è fatto scavalcare dal brasiliano Leist. Collard ha lottato con Enzo Bertoleto, il compatriota di Leist, cercando di recuperare terreno perso in partenza ma, dopo la vittoria di Leist nella prima gara del weekend, non è più riuscito a riguadagnare la testa nella finale di domenica. Un finale drammatico di un'annata superba della Formula 3 inglese BRDC, nella quale la vettura Tatuus-Cosworth si è comportata magnificamente per tutte le 24 gare. Gli elogi sono fioccati sia dai piloti sia da membri dei team.



Enaam  
Ahmed



Jonathan Palmer  
con  
Matheus Leist



Jolyon Palmer, il driver della della Renault Sport F1, aveva testato l'auto prima dell'inizio di stagione: "si capisce subito che è una grande auto da corsa. Nelle curve si entra a una velocità davvero elevata, il telaio è diretto e rigido, insomma una vettura molto istruttiva per i piloti".

Enaam Ahmed, giunto quinto nella classifica generale 2016 per la Douglas Motorsport, ha commentato: "La macchina è davvero veloce. La frenata e l'accelerazione sono assolutamente incredibili. E' un notevole passo in avanti per chi voglia avvicinarsi alla F3 o alla GP3".

Anche Anthony 'Boyo' Hieatt, Team Principal della team campione Double R Racing, ha coperto di complimenti la monoposto Tatuus: "I piloti sono entusiasti di questa macchina e ne hanno motivo - è veloce, molto buona per lavorarci da un punto di vista ingegneristico e di squadra e anche piuttosto vicina all'EURO F3, quindi perfetta per i piloti che aspirano a salire di categoria".

La F3-016 MSV utilizza un telaio in fibra di carbonio Tatuus, di base la stessa monoscocca utilizzata nelle serie F4 FIA ma con alcuni miglioramenti significativi. Oltre a soddisfare tutte le ultime disposizioni FIA F3 in termini di sicurezza, inclusi pannelli per l'impatto laterale, strutture d'impatto in carbonio nella parte anteriore e posteriore, catene delle ruote e sedile estraibile, vanta anche un pacchetto aerodinamico stellare che include un alettone frontale ampiamente regolabile e uno

posteriore composto da due elementi, in aggiunta a uno splitter frontale in stile F1 e a un diffusore posteriore.

Ha anche in dotazione un cambio a sei marce fornito da Sadev ed è equipaggiata con un differenziale a scorrimento limitato, unico per la F3 inglese BRDC. Le sospensioni con ammortizzazione regolabile a due vie e con un frontale regolabile e barre posteriori anti-rollo, consentono ai piloti ampio margine per modificare le regolazioni, mentre il sistema frenante è fornito da AP Racing e ospita calibri frontali e flessibili a 4 pistoni, dischi scanalati e ventilati con un calibro frontale a due pistoni e un disco frontale fisso con sfianto.

A inizio 2017, il campionato di Formula 3

inglese BRDC mantiene la sua posizione di serie leader fra le monoposto nel Regno Unito e prevede di attrarre l'ennesima, importante griglia che include alcune delle migliori stelle del Grand Prix del futuro. Ci attendono altre 24 gare frenetiche ed emozionanti, con un calendario che spazierà in lungo e in largo per la Gran Bretagna, l'Europa continentale e ancora una volta approderà a Spa-Francorchamps. Potendo contare sulla fantastica Tatuus-Cosworth, i piloti sulla griglia 2017 avranno più possibilità di seguire le orme di Senna, Hakkinen e Ricciardo diventando campioni della F3 inglese e mantenendo in vita il loro sogno nel motorsport.



# 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**



Thomas  
Randle



# L'anno della maturità

La stagione 2017 della Toyota Racing Series, la terza del nuovo ciclo tecnico della categoria neozelandese, ha rappresentato un ottimo banco di prova per la Tatuus FT-50

di Silvano Taormina

Dopo il brillante debutto nel 2015, in cui ha raccolto l'eredità della più datata FT-40 frutto di un'evoluzione del telaio impiegato in Formula Renault 2.0 a inizio millennio, la monoposto addestrativa concepita nella factory di Concorezzo ha continuato a stupire i team locali per l'affidabilità, la sicurezza e la facilità nella messa a punto. Il tutto senza rinunciare all'accuratezza nella guida richiesta, frutto di una minore downforce volutamente richiesta dagli organizzatori. Il 2017 si è rivelato senza dubbio l'anno della maturità per la FT-50 che, insieme al propulsore

Toyota ZZ-GE 1.8L alimentato a bioetanolo, ha completato un percorso di crescita tecnica che ha decisamente alzato l'asticella a livello competitivo. Lo dimostra il fatto che, in quattro dei cinque appuntamenti in programma, il record sul giro è stato limato rispetto agli ultimi due anni. Inoltre per la prima volta dal 2014, dopo i successi di Lance Stroll e Lando Norris, il titolo è finito nelle mani di un pilota con alle spalle una discreta esperienza al volante di questa monoposto. Anche i rookie, in ogni caso, hanno avuto modo di brillare crescendo progressivamente di weekend in weekend grazie anche all'elevato chilometraggio offerto dal format del campionato.



Pedro Piquet

## Così il campionato

1. Randle 855
2. Piquet 850
3. Verschoor 843
4. Armstrong 792
5. Daruvala 781
6. Ahmed 586
7. Cockerton 574
8. Habsburg 552
9. Leitch 502
10. Lalibertè 498
11. Soori 423
12. Blackstock 421



Thomas Randle





# 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](http://www.toyotaracing.co.nz)



## A Randle il duello con Piquet

Come sottolineato poc' anzi, la campagna 2017 della TRS ha offerto un bel confronto tra piloti esperti e debuttanti. In alcuni casi addirittura esordienti assoluti in monoposto. Il titolo è finito nelle mani di Thomas Randle del Victory Racing, al rientro nella serie dopo la partecipazione nel 2015. L'australiano è emerso poco dopo il giro di boa stagionale collezionando tre pole, due vittorie e un totale di sette podi. Alla fine solo cinque punti lo hanno separato da Pedro Piquet, alla terza stagione nel campionato neozelandese, che dopo un inizio in sordina si è vivacizzato nel finale riuscendo addirittura a portarsi in testa nel corso dell'ultimo weekend di Manfeild. In una frenetica lotta corpo a corpo nell'ultimissima gara stagionale, però, Randle è riuscito ad avere la meglio ricucendo lo svantaggio e assicurandosi la corona finale. Ci si aspettava qualcosa di più da Jehan Daruvala, solo quinto, molto efficace in qualifica ma non abbastanza costante in gara da lottare per il titolo.

## Ottimo debutto per Armstrong e Verschoor

Diversamente i primi appuntamenti hanno proiettato in alto i rookie. Marcus Armstrong, pupillo del Ferrari Driver Academy, ha stupito tutti aggiudicandosi gara 3 nell'appuntamento inaugurale di Ruapuna e ripetendosi successivamente in altre due occasioni. Discorso simile per Richard Verschoor, appartenente alla filiera Red Bull, leader dopo due round grazie alla doppietta di Teretonga prima di perdersi leggermente di strada. Tra in debuttanti si è distinto anche Enaam Ahmed, sesto nella classifica finale, vincitore in gara 2 a Hampton Downs. Anche quest'anno non sono mancati alcuni incidenti spettacolari, in primis i voli da cui sono usciti incolumi Brandon Leitch e Cristian Hanh a Manfeild, che ancora una volta hanno sottolineato gli elevati standard di sicurezza garantiti dalla Tatuus FT-50.





Marcus  
Armstrong

## L'albo d'oro

- 2005 - Brent Collins (BC Motorsport)
- 2006 - Daniel Gaunt (International Motorsport)
- 2007 - Daniel Gaunt (International Motorsport)
- 2008 - Andy Knight (Knight Motorsport)
- 2009 - Mitch Cunningham (Giles Motorsport)
- 2010 - Mitch Evans (Giles Motorsport)
- 2011 - Mitch Evans (Giles Motorsport)
- 2012 - Nick Cassidy (Giles Motorsport)
- 2013 - Nick Cassidy (M2 Competition)
- 2014 - Andrew Tang (Neale Motorsport)
- 2015 - Lance Stroll (M2 Competition)
- 2016 - Lando Norris (M2 Competition)
- 2017 - Thomas Randle (Victory Racing)



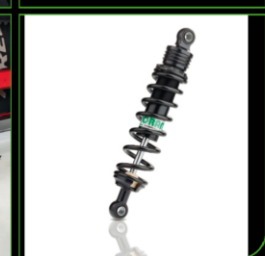
Richard  
Verschoor



**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



Il fondatore del team svizzero, Andreas Jenzer, ci racconta le aspettative dell'omonima scuderia per quanto concerne la stagione 2017 della F4 italiana, sottolineando la bontà dell'organizzazione nostrana e delle monoposto affidate ai giovanissimi ragazzi che si fanno le ossa nel sempre più competitivo campionato tricolore

L'INTERVISTA  
ANDREAS  
JENZER

**Innanzitutto, quali sono le vostre aspettative per il campionato?**

"Considerando che nel 2016 abbiamo vinto il titolo con Marcos Siebert ci piacerebbe ripeterci ed il nostro obiettivo è comunque concludere nelle prime tre posizioni del campionato. Penso che sia un risultato alla nostra portata".

**Crede che Prema sarà ancora il vostro primo avversario?**

"Come sempre Prema è un grande team e continuerà ad essere un duro avversario per noi. Non c'è dubbio".

**Come sono andati i test invernali disputati da Jenzer Motorsport tra Misano, Monza, Mugello e Imola?**

"Per noi i test sono andati tutti molto bene. Quest'anno ci sono nuove regole nel campionato italiano 2017 F4, non solo per quanto concerne il numero delle vetture e dei piloti partecipanti, che hanno registrato un piccolo aumento rispetto allo scorso anno, ma anche per quanto riguarda la possibile aggiunta di gara 4 e l'aumento di tempo della terza corsa, ora uguale alle prime due gare del weekend in termini di durata. E' quindi molto importante per tutti testare la vettura e fare chilometri. Abbiamo ancora tanto tempo prima dell'evento inaugurale di Misano e stiamo raccogliendo dati molto utili per la squadra e i piloti. Come sempre i rookie devono macinare chilometri, ad esempio i nostri nuovi driver Federico Malvestiti e Kush Maini; a loro

**"La F4-T104  
è il miglior  
prodotto  
per la F4"**

Kush  
Maini

manca ancora un po' di esperienza in termini di pilotaggio, mentre Giorgio Carrara deve rafforzare la sua mentalità e il suo carattere, ma tutti e tre stanno imparando man mano e migliorano costantemente. Le conferme di Job Van Uitert e Giacomo Bianchi sono state molto importanti, perché i debuttanti possono senz'altro imparare anche da loro, cosa che stanno facendo molto bene".

### **Quali motivi hanno spinto Jenzer Motorsport ad approdare anche al campionato italiano F4 dopo aver disputato quello tedesco?**

"Dal 2005 Jenzer Motorsport è sempre stata in territorio italiano con il campionato Formula Renault e dopo con la Formula Abarth, avendo iniziato a credere nell'organizzazione tricolore. Dal 2014, anno d'esordio per la categoria F4 italiana, disputiamo il campionato. L'organizzazione della WSK è la migliore, infatti disputeremo tante gare in Italia, anche se non tutte, poiché ne faremo tre in Germania e andremo dove vogliono andare i nostri clienti. Jenzer Motorsport inoltre ama il cibo e la mentalità italiana (sorride). Luca de Donno e l'ACI hanno fatto davvero un ottimo lavoro sino ad ora per i team ed i piloti, questo mi preme proprio sottolinearlo. L'intero sistema del weekend va molto bene, ma alcune volte ci piacerebbe che le ultime corse non fossero di domenica sera, ma piuttosto verso l'ora di pranzo, perché penso sia importante che i ragazzini di 15-16 anni possano

andare a scuola la mattina dopo, invece che dormire a causa dei viaggi che devono affrontare. L'educazione è un aspetto molto importante che non va trascurato. Ma sappiamo come funziona il weekend di gara e quindi ci regoliamo di conseguenza".

### **Può descriverci la vostra line-up piloti che disputerà il campionato italiano F4?**

"Job Van Uitert lo abbiamo visto lo scorso anno. Non avrebbe dovuto disputare il campionato italiano, poi le cose sono andate diversamente. Proviene dall'Olanda e per lui sarebbe stato logico gareggiare in Germania, ma nel 2016 dopo la prima gara è approdato nel campionato italiano ed ha deciso di disputarlo in buona parte, concludendo quarto nella classifica piloti e potendosi dire soddisfatto. Giacomo Bianchi ha debuttato nel 2016 ed era molto inesperto, ma sin dai test e dalla prima corsa ha spinto molto e ora ci aspettiamo grandi cose da lui. Federico Malvestiti ha disputato la passata stagione con un'altra squadra, combattendo con il compagno di team ed ha imparato molto. Lo stiamo vedendo in questi test, dove Federico sta dimostrando buone cose. Kush Maini è molto giovane ed emotivo, lo scorso anno è stato molto veloce in alcune gare, ma ha avuto anche diversi incidenti. Lo abbiamo conosciuto grazie al rapporto che abbiamo con il fratello Arjun Maini, che corre con noi in GP3. Lo scorso

ESSEL





Federico  
Malvestiti



Job Van Uitert



Giacomo Bianchi

**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**



anno Kush è entrato in Jenzer Motorsport ed ha potuto vedere come lavoriamo, rimanendo positivamente colpito. Così il ragazzo, sostenuto dal padre, è entrato in F4 con noi per provare a disputare il campionato. Giorgio Carrara è un altro argentino, dopo Siebert, che ha creduto in Jenzer Motorsport. Ha un programma di due anni con noi e già dai test stiamo vedendo che impara molto in fretta. È calmo, molto professionale, non ci resta che vederlo in azione e, al termine della stagione, tireremo le somme".

**Crede che Van Uiterter possa avere più chance di vincere il titolo quest'anno?**

"Difficile dirlo. Stando ai risultati della passata stagione sembrerebbe di sì, ma chissà cosa può succedere internamente al team, ad esempio. Penso che tutti i nostri piloti abbiano delle ottime possibilità, ma Van Uiterter ha sicuramente delle chance in più conoscendo bene la squadra. Inoltre abbiamo sempre lavorato bene assieme".

**Quale rookie l'ha impressionato maggiormente sino ad ora?**

"Carrara ha impressionato davvero perché non aveva mai guidato in F4. È il vero e proprio debuttante che abbiamo in seno".

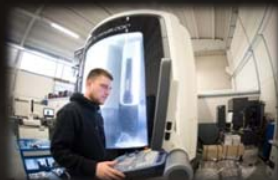
**È soddisfatto della monoposto Tatuus F4-T104? Pensa ci siano delle componenti della vettura che potrebbero essere migliorate?**

"Dal 1998 Jenzer Motorsport e Tatuus lavorano assieme, ora con il progetto Formula 4 e in passato con la Formula Renault. Penso che per le competizioni riservate alle categorie minori, questa piccola vettura realizzata da Tatuus sia il miglior prodotto possibile e non vedo miglioramenti possibili per queste macchine considerando le finestre dei costi che comportano campionati come il nostro. Sono fantastiche se consideriamo il budget a disposizione".

# AUTOTECNICA MOTORI

## ENGINE EVOLUTION

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



[www.autotecnicamotori.it](http://www.autotecnicamotori.it)



L'INTERVISTA  
ROBERTO  
CAVALLARI

# JD ha fatto la storia Renault

Lo storico team manager piemontese ci introduce alla nuova stagione della Eurocup Renault, che vedrà al via trenta monoposto impegnate in un calendario di dieci appuntamenti sparsi su alcune delle piste più importanti del continente. Anche per JD il pacchetto Tatuus-Renault-Michelin è quello vincente





Alexander  
Vartanyan

E' il team con più storia nella Eurocup Renault, serie che scatterà il fine settimana del 23 aprile a Monza. JD Motorsport è rimasto fedele alla serie francese per diversi anni e anche per questa stagione, una delle più interessanti con ben dieci appuntamenti e circuiti di qualità, sarà al via con tre monoposto Tatuus per Jean-Baptiste Simmenauer, Sun Yue Yang (cinese parte del Renault Academy) e Alexander Vartanyan, russo del programma Junior SMP. Atti di fiducia importanti quelli ricevuti da JD Motorsport da parte di Renault e SMP, che attestano la professionalità della squadra diretta da Roberto Cavallari. Ed è proprio il team manager piemontese che ci spiega come sarà il campionato 2017: «Renault in questi ultimi mesi ha svolto un lavoro eccellente riuscendo a creare uno schieramento di trenta monoposto, cosa che non accadeva da alcuni anni, permettendo alla categoria di divenire la serie europea per formule con il maggior numero di iscritti. Anzi, Renault ha dovuto chiudere a trenta il numero dei partecipanti, che sarebbero stati ancora di più. C'è stata una buona promozione in questi ultimi mesi, alcune richieste dei team sono state ascoltate e messe in pratica colmando così alcune lacune. Un altro aspetto importante è che la Eurocup ritrova i piloti dell'Academy Red Bull che raggiungono quelli della Renault e di SMP. Recentemente Red Bull aveva un po' snobbato la serie, il ritorno dei suoi giovani piloti è significativo del ritorno a un ruolo centrale della Eurocup».



Jean-Baptiste  
Simmenauer

### **Su quali aspetti si è lavorato per migliorare e colmare tali lacune?**

«Innanzitutto l'aumento delle gare. Renault aveva fissato da tempo il numero di sette appuntamenti per i suoi campionati, Eurocup o NEC o ALPS. Hanno quindi deciso di portare a dieci le tappe permettendo così ai piloti di essere meno dispersivi, nel senso che prima per affrontare più gare ci si divideva tra europeo e le altre serie Renault. Con un pacchetto di dieci prove, con gare doppie e in alcune casi anche triple, le cose cambiano. Poi, chi vorrà anche fare qualche corsa nel NEC potrà certamente farlo. Il calendario è molto bello, andremo su piste che sono tutte legate alla F.1 e in ottica futura per un pilota è molto importante conoscere fin dai primi passi in carriera i circuiti che un giorno affronterà nelle serie maggiori. Andremo ancora Monte-Carlo e ci sarà anche Pau, altro tracciato cittadino storico che anche se non ospita la F.1, è da sempre un punto di riferimento per la F.3 europea. Un altro aspetto, l'aumento della presenza sui social Renault, aspetto molto importante considerando che i piloti che corrono nella nostra categoria sono molto giovani e costantemente connessi. E' quindi necessario essere presente con puntualità su twitter e quant'altro. E non solo per i piloti già presenti nella Eurocup Renault, ma anche per chi ancora non c'è».

### **Tanti anni trascorsi nel mondo Renault vuol dire anche un lungo rapporto con Tatuus...**

«Tatuus è la Renault, non c'è molto da dire. E' stato deciso di andare avanti con questa monoposto fino al 2018 per permettere ai team di non fare investimenti che in questo momento economico non felice potrebbero causare qualche problema. Avrà cinque anni di vita la Tatuus attuale, ma va bene comunque e poi il costruttore italiano ogni anno porta alcune piccole modifiche che migliorano sempre più il prodotto. Per esempio, quest'anno avremo fissa una piccola telecamera che permetterà di monitorare ogni situazione in pista aiutando così anche i commissari sportivi. Direi che il pacchetto vettura (Tatuus), motore (Renault) e gomme (Michelin) è il meglio che si può chiedere».



Sun Yue Yang



Alexander Vartanyan



ELMS

# La sfida Elms per la Norma M30

**Il prestigioso campionato continentale conta quest'anno la presenza di 36 scuderie. Propone contenuti tecnici interessanti e il debutto del prototipo della factory francese realizzato insieme con la Tatuus**

La European Le Mans Series è ormai pronta al debutto, che avverrà il prossimo weekend a Silverstone. Quest'anno sono 36 le scuderie iscritte a tempo pieno al prestigioso campionato categoria endurance del Vecchio Continente, con la categoria Lmp3, dove gareggerà anche la Norma M30 disegnata in collaborazione con la Tatuus, che vanta la griglia più numerosa con 16 vetture. Un leggero calo rispetto allo scorso anno compensato però dalla presenza nella Elms 2017 di parecchie compagini che si aggiungeranno strada facendo con programmi limitati per svezzare le nuove vetture. Notevole impressione hanno destato a Monza le LMP2 che, grazie ai nuovi chassis e a motori più potenti, hanno superato ampiamente la barriera dei 300 km/h (la massima velocità è stata segnata con 314.9 Km/h dall'australiano James Allen con la Oreca 07 del team Graff), velocità a livello delle Lmp1 in gara nella 1000 Km di Monza del 2008.

In Lmp3, a combattere contro la rappresentanza italiana che quest'anno conterà anche sull'Oregon Team, ci sarà anche la scuderia di proprietà dell'ex portiere della nazionale italiana Fabien Barthez e dell'ex driver di F1 Olivier Panis, che gareggerà anche in Lmp2 con altro team. Nello shakedown del 21 marzo a Monza è stato Andrea Roda a battezzare la Norma M30, compiendo parecchi giri alla presenza di tutto lo staff della factory francese e migliorando i tempi in tutti i vari 'run' a dimostrazione che la vettura reagisce al meglio alle regolazioni. Nei test ufficiali, sempre a Monza, della settimana successiva si sono alternati alla guida anche Dario Capitanio, al suo debutto nella categoria, e Andrés Mendéz.

## Calendario 2017

15 Aprile – Silverstone (UK)  
14 maggio – Monza (Ita)  
23 luglio – Red Bull Ring (Aut)  
27 agosto – Le Castellet (Fra)  
24 settembre – Spa-Francorchamps (Ola)  
22 ottobre – Portimao (Por)



# «La collaborazione con Tatuus è essenziale per crescere»

Federico 'Jerry' Canevisio insieme a Giorgio Testa rappresenta l'anima dell'Oregon Team, che quest'anno parteciperà all'ELMS 2017 con la Norma M30. Lo abbiamo sentito dopo i primi test ufficiali di Monza in vista del debutto in gara a Silverstone

## Quali sono gli obiettivi di questa nuova avventura?

«Abbiamo approntato un programma a lungo termine, come minimo due anni, e non ci nascondiamo dietro un dito: il nostro obiettivo è vincere, non solo delle gare ma anche dei campionati. Un anno dovrà servirci di scuola, il secondo per vincere. Questo è l'anno di scuola, quindi siamo pronti a tutto, abbiamo capito i problemi che comporta. C'è il rapporto con il costruttore da mettere a fuoco, ma non sono certo i venti giorni in più o in meno sulla tabella di marcia che possono cambiare qualcosa oggi come oggi».

## Come sono andati i test ufficiali di Monza?

«Non abbiamo dovuto affrontare un solo problema tecnico, quindi siamo molto soddisfatti. Sono state provate varie soluzioni, l'esito è stato positivo. Avremmo preferito fare qualche giro di più, questo sì. Diciamo che andremo a Silverstone, per la prima gara, molto

acerbi: lo prendiamo come un test pesante. Sperando che non piova...»

## Perché avete scelto la Norma?

«Abbiamo scelto la Norma M30 soprattutto perché dietro c'era Tatuus. L'opportunità di collaborare strettamente con chi la macchina l'ha progettata e realizzata, ne siamo convinti, ci farà progredire molto rapidamente. Di questo ringrazio molto gli uomini di Concorezzo, sono sicuro che tutti ci toglieremo delle belle soddisfazioni. Per apprezzarne esattamente tutti i pregi è ancora presto. La macchina è nata bene, lo hanno constatato tutti, ma un test è troppo poco per capirla a fondo: è l'obiettivo che ci poniamo nella gara in Inghilterra».

## La line-up dei vostri piloti è composta da Andrea Roda, Andrés Méndez e Dario Capitanio: cosa si aspetta da loro?

«Abbiamo un trio molto omogeneo. Non sono nomi roboanti, certo, ma era anche giusto così nel primo anno in una categoria per noi nuova, quando ci sono ancora tante incognite da verificare. Disponiamo di uno dei piloti 'bronze' più veloci di categoria, e di due 'silver' affidabili. Mi sembra una scelta adeguata agli obiettivi di questo 2017 che servirà soprattutto a fare esperienza».





# A fianco del motorsport

Un interessante colloquio con l'avvocato Edoardo Calcaterra, lo specialista di diritto d'azienda dello studio LCA che ha curato la cessione del pacchetto di maggioranza della Tatuus da parte al fondo Wise SGR. Per orientarsi in un mondo sempre più complesso l'assistenza di specialisti è diventata ormai fondamentale per team, aziende e piloti alla ricerca del contratto più vantaggioso. Il mercato più caldo del momento? Il Medio Oriente



**Avvocato Calcaterra, può raccontarci quali sono state le tappe, e i tempi, dell'accordo fra Tatuus e Wise Srg che lei ha curato per conto della factory italiana?**

«L'operazione nasce circa un anno fa grazie all'advisor finanziario dei soci di Tatuus, DVR Capital, che li ha messi in contatto con Wise SGR. Wise, in persona di Fabrizio Medea, ha da subito mostrato un particolare interesse per Tatuus sia per le ottime performance della società e le relative prospettive di crescita che per la particolarità del business.

L'operazione si è articolata in più fasi. Dopo una manifestazione di interesse scritta di Wise, quest'ultima ha svolto due diligence sulla società. Contestualmente, gli avvocati si sono messi all'opera per predisporre i contratti che sono stati poi firmati il 15 febbraio 2017. Il closing, ossia la girata del pacchetto azionario di maggioranza a Wise, ha avuto luogo il 16 marzo 2017».



**Il vostro studio come è strutturato, di quali settori si occupa e quali sono le competenze che può offrire a chi – piloti, team, factory... - opera nel Motorsport?**

«LCA è uno studio dinamico e votato all'internazionalità. È specializzato nell'assistenza legale d'impresa e ha sede in Italia, a Milano (headquarters), Genova e Treviso (presso l'incubatore tecnologico H-Farm), e negli Emirati Arabi Uniti, a Dubai. Siamo uno studio multipractice che offre un largo spettro di servizi ai propri clienti. LCA assiste principalmente imprese. Le factory sono per definizione delle cosietà. I team sono spesso strutturati sotto forma di azienda. Anche i piloti sono ormai delle vere e proprie aziende con fatturati di tutto rispetto. Gli attori del motorsport sono dunque un target ideale per gli studi legali strutturati come il nostro che assistono principalmente imprese. Il nostro dipartimento di diritto societario segue le factory e i team dalla A alla Z, non solo con riferimento a eventuali operazioni straordinarie, come quella di cessione della maggioranza di Tatuus, ma anche con riferimento alla loro attività day-by-day che varia dalla distribuzione di autovetture, ai rapporti con fornitori e clienti e alla gestione in generale di tutte le tematiche legali d'impresa. Il nostro dipartimento di proprietà intellettuale ha grande esperienza nella predisposizione e nella negoziazione di contratti di sponsorizzazione piloti e team e di contratti relativi ai diritti di immagine di sportivi e personaggi noti. Gestisce i portfoli marchi di sportivi e team, non solo del motorsport. Si occupa poi della tutela delle varie invenzioni e innovazioni dei team e delle factory, brevettando le soluzioni tecniche da questi adottate. Naturalmente, in un mondo sempre più dominato dai media, ci occupiamo anche di diritti televisivi. Il nostro dipartimento di diritto del lavoro gestisce da anni la contrattualistica di alcuni piloti. Non dimentichiamoci però dei contenziosi sportivi relativamente ai quali il nostro dipartimento di litigation ha maturato un'esperienza significativa».

**Ci spiega cosa sono i vari 'fondi' che sono diventati protagonisti anche del Motorsport e come operano?**

«Detto in parole povere, i fondi di private equity sono dei fondi che raccolgono capitali da privati e investitori istituzionali (quali banche, fondazioni, compagnie di assicurazione) per poi investirli in società non quotate ad alto potenziale di crescita. L'obiettivo di tali fondi è quello di accompagnare le società target in un percorso di crescita per poi rivenderle, realizzando un profitto, o quotarle in borsa».

**Ha seguito l'acquisto della F1 da parte di Liberty Media Group? Trattative di questo tipo quanti attori richiedono?**

«Certamente, è stata una delle più importanti operazioni degli ultimi anni in campo sportivo con un enterprise value di 8 miliardi di dollari e un equity value di ben 4.4 miliardi di dollari. Gli attori principali in questo tipo di trattativa sono ovviamente il fondo che acquista, i venditori e i loro advisor legali e finanziari».

**Immaginiamo un ipotetico contratto fra un pilota e un team: da cosa si parte, quali sono le condizioni da inserire, quali i 'trucchi'?**

«I trucchi variano in funzione della parte che assisti. Se assisti un team cerchi ovviamente di "sfruttare" il più possibile il pilota prestando minori garanzie possibili, mentre quando si assiste il pilota si cerca ovviamente di ottenere più concessioni possibili non solo da un punto di vista economico ma anche dal punto di vista delle tutele. Le principali tematiche che vengono affrontate sono comunque la durata e l'ammontare dell'ingaggio, i premi legati alle performance del pilota (podi, vittorie di campionati), i diritti legati all'immagine del pilota e del team, le sponsorizzazioni, il merchandising, le tutele assicurative, i costi legati ai collaboratori personali del pilota. Vengono poi trattati altri temi all'apparenza banali e marginali ma che spesso non lo sono affatto, come la titolarità dei trofei vinti, la tipologia di spazi da consacrare al pilota all'interno dei paddock, il numero di pass gratuiti che il pilota può regalare al suo entourage e ai propri sponsor».

**Lei opera anche a Dubai: da dove nasce questo collegamento, e come ha imparato l'arabo? Il Medio Oriente può essere un mercato interessante per il futuro del motorsport?**

«Il mio interesse per il mondo arabo nasce da una semplice esperienza di vita che si è poi tramutata in un'opportunità lavorativa. Da piccolo ho infatti vissuto nove anni in Tunisia. Nel 2016, vedendo crescere l'interesse della propria clientela per il Medio Oriente e mettendo a fattor comune l'esperienza di altri colleghi nell'area, LCA ha deciso di aprire una sede operativa a Dubai che è il principale hub dell'area, ponte tra oriente e occidente. Certamente il medio oriente rappresenta oggi un mercato fondamentale per il mercato del motorsport e dell'auto in generale. Se si pensa al fatto che una gran parte delle auto di lusso viene acquistata da clienti dell'area, che ben due gran premi di F1 si corrono in loco (Bahrain, Abu Dhabi), che la Ferrari ha costruito un parco tematico che ha ricevuto il premio come "Middle East's Leading Tourist Attraction" agli World Travel Awards 2015, che dal 2016 si corre un campionato di Formula 4 negli Emirati Arabi Uniti; si capisce subito quanto l'area possa risultare di interesse per il settore del motorsport e dell'automobilismo più in generale».

**Stefano Semeraro**





# 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.

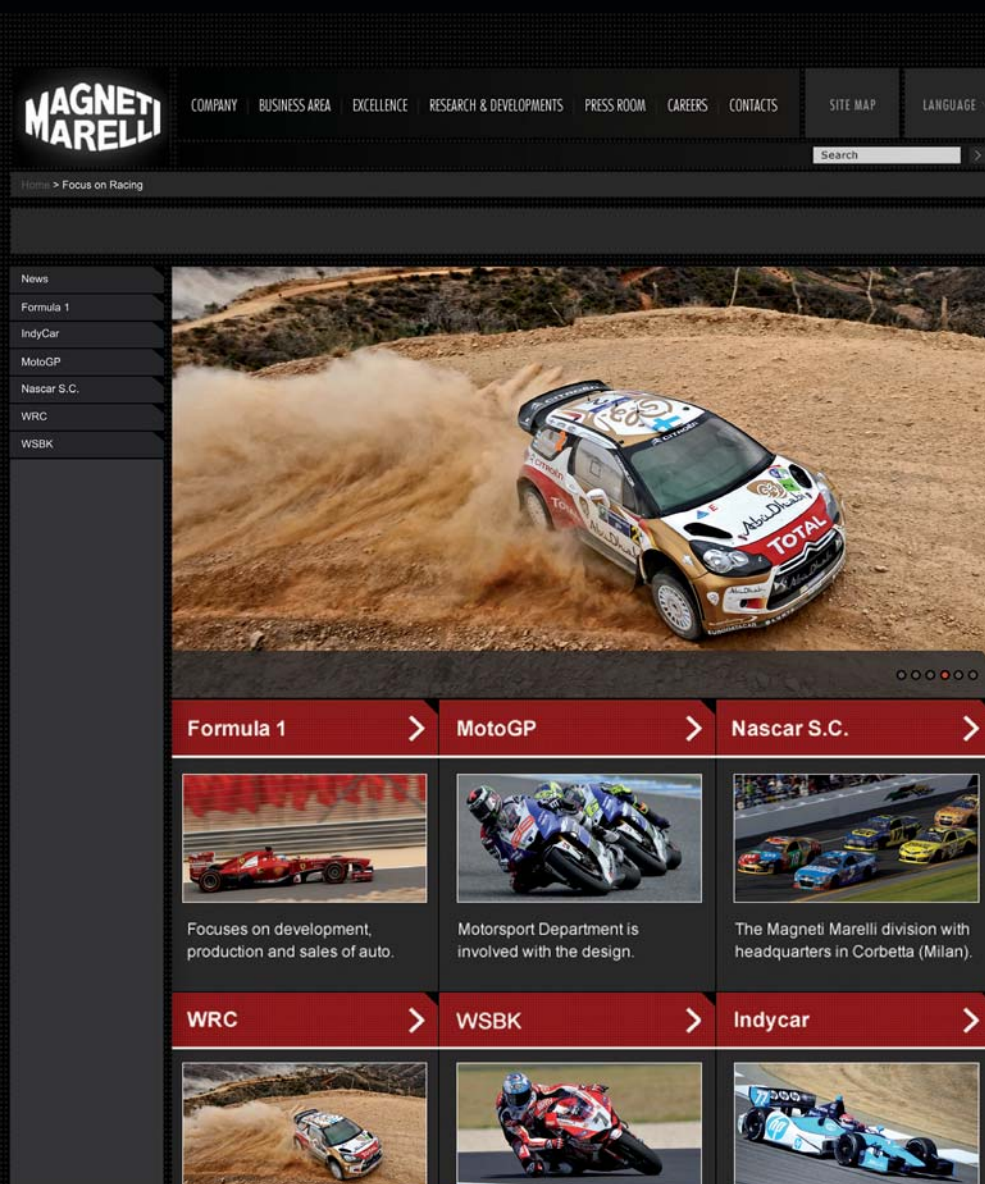
Nel 2012, con l'introduzione dei più recenti progressi nella nuova gamma 300V, Motul ha ancora una volta confermato la propria capacità di innovazione. Beneficiando di tutta l'esperienza acquisita nelle competizioni ad alto livello nel corso degli anni e sulla base della tecnologia innovativa Motul **ESTER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

**MOTUL**

# 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](http://magnetimarelli.com/focus-on-racing)

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





IF YOU THOUGHT YOU KNEW OMP

**THINK  
AGAIN**

**DYNEEMA<sup>®</sup>**  
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<sup>®</sup> 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

**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

