

OGIER

Il grande dittatore

Trentatreesima vittoria delle quaranta disputate con la Volkswagen Polo WRC per il pilota francese che, con il quarto successo a Monté-Carlo, entra di diritto nella storia della specialità



Magazine

Registrazione al tribunale Civile di Bologna
con il numero 4/06 del 30/04/2003

Italia **Racing**.net

A cura di:
Massimo Costa
Stefano Semeraro
Marco Minghetti

Fotografie:
Photo4

Realizzazione:
Inpagina srl
Via Giambologna, 2
40138 Bologna

Tel. 051 6013841
Fax 051 5880321
info@inpagina-bo.it

© Tutti gli articoli e le immagini
contenuti nel Magazine Italaracing
sono da intendersi
a riproduzione riservata
ai sensi dell'Art. 7 R.D.
18 maggio 1942 n.1369



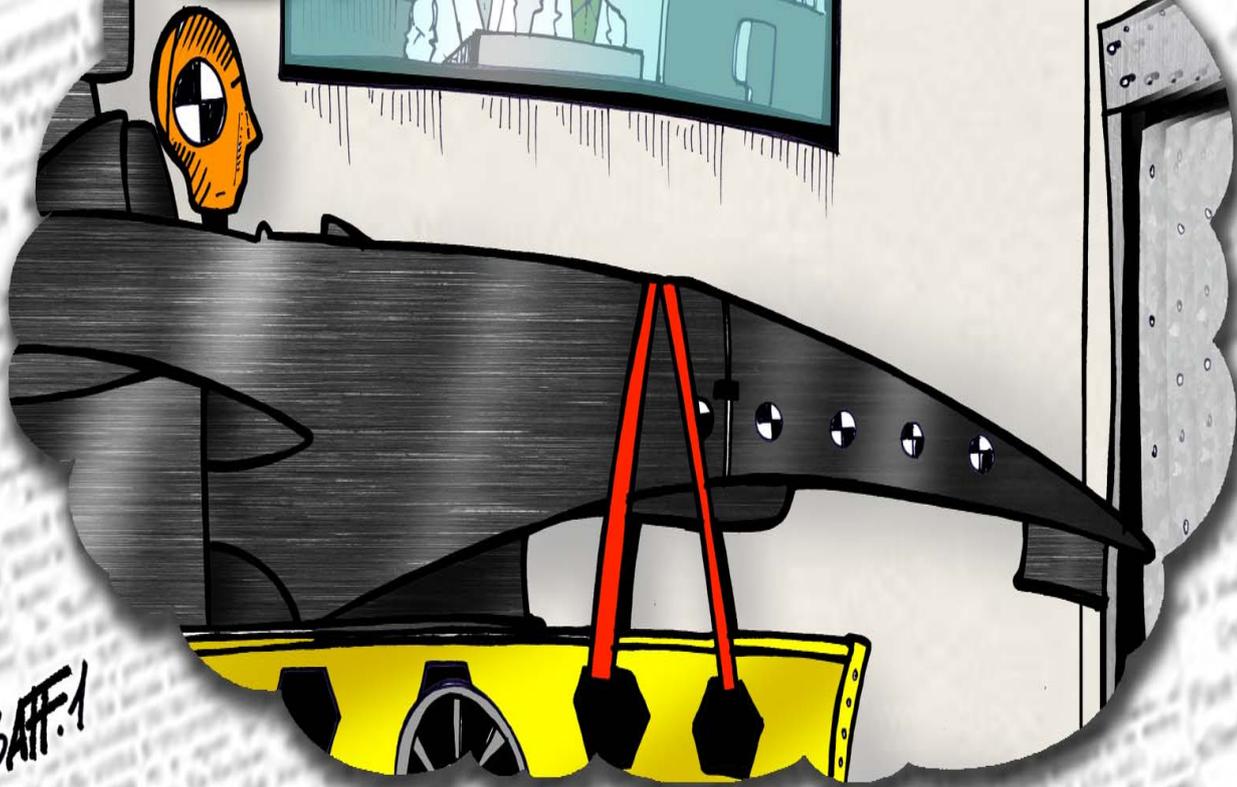
Il grabbio

di Baffi

CRASH TEST McLAREN.

MA HA UN
MUSO LUNGO....

LOGICO,
CON TUTTE LE DELUSIONI
DELL'ANNO SCORSO.



BAFFI

MONDIALE RALLY

Monte-Carlo



Ogier, sempre Ogier



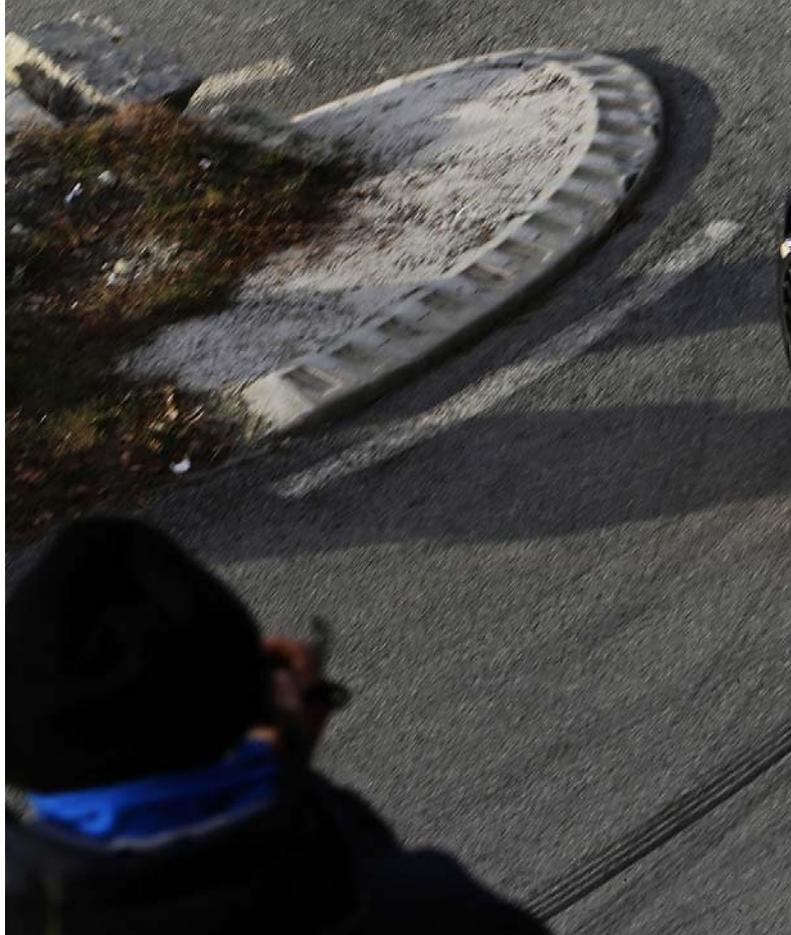
Stefano Semeraro

Ogier, sempre Ogier, fortissimamente Ogier. Oppure 'ovviamente Ogier', come ha titolato l'Equipe per celebrare il terzo trionfo consecutivo dell'uomo di Gap al Monte, il quarto in totale se si considera anche quello del 2009 quando la gara era valida per il campionato IRC. La sua non è stata una passeggiata di salute. A metterlo sotto pressione ci ha pensato Kris Meeke, indiatolattissimo almeno fino a quando la sua Citroen lo ha sostenuto e poi costretto al ritiro dopo una grande prova sulle strade che hanno fatto la storia della specialità. Il Monte-Carlo che tutti amano e riconoscono è quello benedetto dalla neve sui colli sacri della gara, quest'anno però non è stato meno difficile adattarsi al mutare delle condizioni, ai vari tipi di ghiaccio, all'asfalto nudo, e Ogier ha pubblicamente riconosciuto i tanti meriti dei suoi meccanici.

«E' stato un super-weekend, e un debutto super della stagione – ha spiegato il francese dopo aver vinto sia la prima speciale di domenica e poi la power Stage finale – Monte-Carlo è "Il" rally, la gara più importante dell'anno, ma non puoi vincerlo senza una grande squadra alle spalle. Quando le strade sono tutte innestate in fondo è semplice, monti le ruote chiodate e sai cosa aspettarti. Stavolta è stato più complicato. Le condizioni meteo erano costanti quindi la scelta degli pneumatici era forzata, bisognava montare le slick, ma poi si è trattato di cavarsela sul verglass con gomme non perfettamente adatte. C'erano talmente tante sfumature di grip, fra la neve, il ghiaccio e l'umido, che i nostri meccanici hanno dovuto tener conto di una quantità enorme di parametri. Non avrei voluto essere al loro posto, ma alla fine hanno completato la loro missione. Più che mai si è avuta la prova che il rally è uno sport di squadra, perché ho potuto beneficiare di una super macchina e di super meccanici. Mi sarebbe piaciuto battermi fino alla fine con Kris, ma il suo ritiro mi ha dato più tranquillità nel gestire la fine della corsa». La durezza della gara oltre a Meeke l'ha assaggiata anche Latvala, protagonista di un contatto ravvicinato, fortunatamente senza conseguenze, con uno spettatore, e poi costretto a ritirarsi per un problema alla sospensione. Al secondo posto, per la gioia degli uomini di Wolfsburg, si è piazzato Andreas Mikkelsen con l'altra Polo.

Ogier ora vuol conoscere chi prenderà il posto di Jost Capito

Davanti a Ogier si stende ora la prospettiva di un campionato se non da dominatore assoluto quantomeno da front-runner, con l'unica e non trascurabile variabile rappresentata dai programmi futuri della Volkswagen, che ancora deve assorbire gli echi dello scandalo delle emissioni truccate. L'addio di Jost Capito, passato dal programma Wrc di Wolfsburg alla McLaren in F.1, fra l'altro solleva interrogativi sulla successione. «Viviamo un'epoca nella quale è difficile avere garanzie totali e assolute – ha spiegato Ogier a L'Equipe – al momento non so davvero cosa succederà. Spero fortemente che il successore di Jost sia alla sua altezza, uno capace di difendere gli interessi della VW Motorsport. Siamo un po' impazienti di sapere chi sarà, perché questo rappresenterà un segno, buono o cattivo. Io però spero, e penso, che sarà un segno positivo».





L'ORDINE DI ARRIVO DOMENICA 24 GENNAIO 2016

1. Ogier-Ingrassia (VW Polo Wrc) - 3.49'53"1
2. Mikkelsen-Jaeger (VW Polo Wrc) + 1'54"5
3. Neuville-Gilsoul (Hyundai i20 Wrc) + 3'17"9
4. Ostberg-Floene (Ford Fiesta RS Wrc) + 4'47"7
5. Lefebvre-Moreau (Citroen DS3 Wrc) + 7'35"6
6. Sordo-Marti (Hyundai i20 Wrc) + 10'35"5
7. Tanak-Molder (Ford Fiesta RS Wrc) + 11'39"9
8. Evans-Parry (Ford Fiesta R5) + 18'30"8
9. Lappi-Ferm (Skoda Fabia R5) + 20'41"0
10. Kremer-Winklhofer (Skoda Fabia R5) + 20'43"9

Le classifiche di campionato

Piloti 1.Ogier 28; 2.Mikkelsen 18; 3.Neuville 15; 4.Ostberg 12; 5.Lefebvre 11; 6.Sordo 10; 7.Tanak 6; 8.Evans 4; 9.Lappi 2; 10.Kremer 1.
 Costruttori 1.Hyundai Motorsport 28; 2.Volkswagen Motorsport 125; 3.Volkswagen Motorsport II 18; 4.M-Sport WRT 12; 5.DMACK 8; 6.Hyundai Motorsport II 6.
 WRC-2 1.Evans 25; 2.Kremer 18; 3.Gilbert 15; 4.Giordano 12 5.Bonato 10; 6.Suarez 8.
 WRC-3 1.Veiby 25; 2.Berfa 18; 3.Andolfi 15; 4.De Tommaso 12; 5.Dubert 10.



Neuville a podio con la i20

Gongola dunque Ogier, che con questo poker raggiunge leggende come Rohrl e Munari, ma soprattutto si butta come un segugio alla caccia dei sette centri al Monte di Sébastien Loeb. Con una Polo così performante è facile sognare, anche se dietro la concorrenza non è certo rassegnata. La Hyundai ha infatti piazzato sul podio la nuova New Generation i20 WRC di Thierry Neuville e ne ha ricavato una importante iniezione di fiducia. Il belga ha litigato un po' con la trasmissione nel finale, ma per tutto il weekend si è dimostrato competitivo, e la buona prova di squadra è stata completata dal sesto posto di Dani Sordo che ha consentito alla casa orientale di fare la voce grossa anche nella classifica costruttori. Ora i podi per la Hyundai, al suo secondo anno nel WRC, sono saliti a sei. «Non è stata facile, abbiamo avuto problemi con la trasmissione prima della Power Stage, tanto che abbiamo corso senza la trazione integrale, ma alla fine abbiamo perso solo un minuto e assicurato il podio, che era l'obiettivo della giornata. Possiamo essere soddisfatti del nostro weekend – ha spiegato Neuville – la New Generation della i20 ha mostrato tutto il suo potenziale, tornare sul podio e vincere delle speciali è davvero una bella sensazione per tutto il team».





MONDIALE RALLY

Monte-Carlo



È stato grandissimo Kris Meeke con la Citroën DS3 gestita da PH Sport. Sgombro nella mente e senza nessuna pressione psicologica, il nordirlandese ha messo alla frusta Ogier prima di dover gettare la spugna fermato dalla rottura del cambio

Di ritorno sulla Fiesta M-Sport Mads Østberg ha impiegato un po' di tempo per ritrovare il giusto feeling con la vettura e l'affiatamento con il suo nuovo navigatore Ola Floene





Wrc-2: Evans subito al top in attesa delle Skoda ufficiali

Quarto il giovedì sera la prima delle due prove in programma, Elfyn Evans si è subito rim-boccato le maniche. Il minuto e passa, lasciato sui 21 chilometri da Entrevaux a Rouaine per una foratura non ha minimamente influito sul morale del gallese che subito nella prova successiva ha cominciato a mettere alla frusta la sua Fiesta R5 fiammante e, a suon di temponi, già nella mattinata del venerdì completava una rimonta entusiasmante che si completava a sera con sette successi parziali consecutivi.

Poi il sabato mattina un'altra foratura poteva mettere i bastoni nelle ruote del pilota Ford, ma come successo in precedenza il giovane pupillo di Malcolm Wilson riprendeva subito a bacchettare gli avversari portando il distacco in termini di dominio fino all'arrivo di Monaco.

Alle spalle del vincitore dopo una bella lotta è così finito Armin Kremer, che ha preceduto nell'ordine i francesi Gilbert, Giordano e Bonato.

Fuori dalla classifica del Wrc-2, in quanto non iscritto a Monte-Carlo, bella prova di Esa-pekka Lappi capace di risalire in RC2 dal decimo posto fino al secondo posto finale. Una bella dimostrazione che lasci presagire che già dalla Svezia, quando saranno dlela partita anche le Fabia ufficiali di Lappi e Tidemand.





Elfyn Evans



Wrc-2: Irraggiungibile Veiby ma Andolfi e De Tommaso brillano

La Citroen DS3 R3T di Ole Christian Veiby è irraggiungibile per tutti ma, seppur con qualche prevedibile alto e basso, Fabio Andolfi e Damiano De Tommaso hanno dimostrato sulle complicatissime strade del Monte-Carlo di avere le carte in regola per poter dire la loro nel campionato 2016.

Soprattutto il savonese Andolfi che, dopo aver terminato in testa la prima giornata, ha pagato duramente qualche errore come lui stesso ha onestamente ammesso a fine gara: "Essere al traguardo di una gara impegnativa come il Monte-Carlo dà molta soddisfazione e mi spiace davvero per gli errori commessi: una foratura ed una seconda foratura dovuta ad una toccata. Poi un sensore motore mi ha fatto perdere un altro minuto e mezzo, abbiamo poi cercato di recuperare il più possibile. Però sono molto contento perché abbiamo vinto tutte e tre le prove fra le vetture a due ruote motrici nella giornata finale...".

Sullo stesso tono anche le dichiarazioni di De Tommaso che si è detto molto contento della sua prestazione e con il sorriso sulle labbra dà l'appuntamento a tutti al prossimo anno.





Fabio Andolfi



Damiano De Tommaso

Finale amarissimo per Rossetti nel Clio R3T European Trophy



Sul campo era arrivato secondo alle spalle di Michael Burri, ma al termine di quattro gironi vissuti sempre sul filo del rasoio, pareva che per Luca Rossetti fosse arrivata la consacrazione nel Renault Clio R3T European Trophy, il friulano, infatti, seppur per pochi punti, aveva sbaragliato la concorrenza e si prestava a ricevere il

premio promesso: un programma di sei gare nel Mondiale con una Clio R3T ufficiale Renault.

Nella nottata, precisamente alle 21:35 della domenica, la doccia fredda. Al termine di lunghissime operazioni di verifica i commissari tecnici decidevano per l'esclusione della vettura del friulano per non conformità del turbo rispetto alla fiche tecnica, seppur influente in termini di prestazioni.

Il premio passa così nelle mani del pilota svizzero che nei prossimi giorni riceverà il programma completo della sua avventura iridata.



Peterhansel ringrazia

La Peugeot ha dettato legge, ma i suoi piloti si sono dati battaglia. Loeb ha dettato il ritmo nella parte iniziale della maratona sudamericana, poi è emerso un grandissimo Sainz, ma si è dovuto ritirare lasciando campo libero al francese che ha segnato il dodicesimo successo in questa sempre affascinante gara di inizio anno



Antonio Caruccio
Foto © Red Bull Media House

Anche l'edizione 2016 della Dakar è andata in archivio. Una maratona del deserto che, seppur trapiantata in Sud America negli ultimi anni, non manca di regalare grandi emozioni. Grande protagonista quest'anno è stata la pioggia, che ha provocato la cancellazione della prima giornata e l'accorciamento di altre speciali in Argentina. Molto caldo invece, in Bolivia, dove addirittura il raggiungimento dei quaranta gradi ha portato a fermare i motociclisti. Si è comunque assistito ad una delle edizioni più avvincenti della storia. Nonostante fosse prevedibile sin dall'inizio una vittoria Peugeot, il risultato finale è stato tutt'altro che scontato. Il costruttore francese, con la 2008 DKR è tornato al successo 26 anni dopo che Ari Vatanen trionfò a bordo del leone transalpino in Africa, ma Stephane Peterhansel ha dovuto ingo-

iare bocconi amari per buona parte della corsa. Dapprima era stato Sebastien Loeb a dominare la prima settimana, salvo perdere tempo prezioso con gravi errori di navigazione tra le dune. Ecco che nella parte centrale della corsa aveva risalito la china El Matador Carlos Sainz, bloccato da un problema al cambio quando sembrava per lui essere tutto facile. Così Peterhansel, che aveva subito la velocità dei due iridati WRC, ha potuto mettere in salvo la sua dodicesima vittoria alla Dakar, precedendo la Mini del campione uscente Nasser Al-Attiyah. Il pilota del Qatar ha fatto il possibile per arginare la superiorità Peugeot, dimezzando il suo gap nelle ultime giornate. Sul podio un altro veterano di questa corsa, Ginel De Villers, che con una Toyota aggiornata si è potuto mettere in mostra. Penalizzato dalla competitività della Mini, è passato sottotono il debutto nei Raid di Mikko Hirvonen, quarto ai piedi del podio dietro ai mostri sacri di questa gara.





Peterhansel/Cottret
festeggiano la vittoria
sul tetto della
Peugeot 2008 DKR

MARATHON

Dakar



Carlos Sainz, che nella nona tappa aveva coronato una poderosa rimonta sino alla prima posizione nella classifica generale, si è dovuto tristemente ritirare al termine della giornata successiva che lo ha messo a dura prova. Prima la foratura di un pneumatico, poi la rottura della scatola del cambio, hanno tolto di scena quello che sarebbe stato indubbiamente il vincitore della corsa, e che sicuramente rimarrà, almeno, quello morale. El Matador, non ha potuto fare nulla per ripartire, vedendo i suoi avversari sfilare verso il traguardo



MARATHON

Dakar



Dello squadrone al via con le Mini X-Raid
(sopra Nani Roma e Mikko Hirvonen)
il migliore è satto ancora una volta Nasser Al-Attiyah, a destra





ooredoo

MINI

www.x-rai.de

Red Bull

BNA

300

Spezial

J. M. RAHDEL
E. N. AL-ATTIAB

0+

0+

AXION

AXION

www.x-rai.de

La KTM apre una nuova era

Tra le due ruote si è aperta una nuova era, sempre tuttavia marchiata KTM, con Toby Price che si è aggiudicato la sua prima vittoria nell'anno in cui è stato promosso a pilota ufficiale. Una gara tranquilla la sua, autore di una rimonta con moderazione che lo ha portato a capitalizzare soprattutto nella seconda settimana. Ad aiutarlo anche i problemi della Honda, velocissima nella prima settimana, ma fermata prima da inconvenienti tecnici e poi bloccata dai guai fisici occorsi a Juan Barreda Bort e Paulo Gonçalves. Il catalano, nonostante fosse stato spesso il più rapido, è incappato in penalità tempo per aver superato il limite di velocità nei villaggi, una leggerezza che gli è costata la vetta della corsa in almeno due occasioni. Brutte cadute invece, per Gonçalves che si è dovuto arrendere al dolore fisico a poche giornate dal termine. Il podio poteva essere tutto KTM, perché alle spalle di un regolare ed esperto Stefan Svitko, era risalito il francese Antoine Meo, attardato nelle ultime due giornate da irreparabili problemi tecnici, che lo hanno visto perdere oltre un'ora, e scivolare in settima posizione assoluta. Sempre KTM sotto il telaio, marchiato a nome Husqvarna, il terzo gradino del podio, andato nelle mani di Pablo Quintanilla. Miglior italiano al traguardo il ventiseienne lecchese Jacopo Cerutti, dodicesimo.







Alla ricerca della stabilità

Tra dicembre e gennaio se ne sono sentite di tutti i colori per quanto riguarda i cambiamenti da apportare al regolamento tecnico. Alcune idee sono parse utili altre completamente inapplicabili. Facciamo il punto della situazione

Jacopo Rubino

Stabilità. Una parola quasi sconosciuta nel regolamento della Formula 1, ma il campionato che ci aspetta sarà davvero all'insegna della continuità tecnica. Una benedizione per i budget delle scuderie e per il pubblico, solitamente stordito dai cambiamenti. Le uniche vere novità, questa volta, sono il rafforzamento delle protezioni ai lati dell'abitacolo, l'introduzione della miscela di pneumatici ultrasoft (nata per esigenze di spettacolo), e l'aumento dei gettoni concessi per lo sviluppo dei motori, tornati ad essere 32. E poi, le monoposto del 2016 saranno finalmente più rumorose, come invocato a gran voce dagli appassionati delusi dall'ibrido. Rendendo obbligatorio l'utilizzo di un doppio scarico, invece della singola uscita sin qui adottata, si dovrebbe produrre un rombo più intenso del 25 per cento. Questo è quanto assicurato da Pat Symonds, direttore tecnico della Williams, e dello stesso parere è pure il collega Paddy Lowe della Mercedes.







Attesa per le regole 2017 Ma rivoluzione a metà?

Si può affermare, insomma, come questo sia un Mondiale di transizione, negli uffici dei progettisti. La vera attesa sarebbe per il 2017, con il pacchetto di cambiamenti che avrebbe dovuto rendere le F1 del futuro più rapide di 5 secondi al giro: in sintesi, le più veloci di sempre. Un obiettivo ambizioso, da perseguire agendo sul grip meccanico e sul carico aerodinamico. Il tutto con un occhio all'estetica, per rendere le auto più sexy e aggressive. Se ne è discusso per mesi, ma alla fine la montagna sembra aver partorito il solito topolino. Di sicuro, le gomme saranno sottoposte ad una cura ipertrofica, allargandosi a 305 millimetri all'anteriore (da 270) e a 405 al posteriore (contro 325). Cresceranno anche gli alettoni, con quello posteriore posizionato più in basso, e la larghezza totale del corpo vettura salirà a 2 metri. Per il resto, a inizio gennaio il Technical Working Group ha compiuto un passo indietro. Stando ai ben informati, quindi, l'estensione massima della carrozzeria (in corrispondenza delle pance) e del fondo non diventerà di 180 centimetri, ma resterà entro gli odierni 140. Bocciata pure l'idea di incrementare la portata d'aria del diffusore, la cui altezza rimarrebbe di 125 millimetri, invece dei 250 ipotizzati. Determinanti, in questa retromarcia, sarebbero state le perplessità di Mercedes e Pirelli. Secondo il team di Brackley (ma anche di alcuni piloti, tra cui Lewis Hamilton), incrementare la downforce renderebbe i sorpassi ancora più complicati. Uno scenario assolutamente da scongiurare. Il fornitore italiano di pneumatici, dal canto suo, teme la necessità di pressioni di gonfiaggio troppo elevate, con incognite sulla sicurezza. Nulla però è già ufficiale, anzi: forse si rimanderà tutto al 2018.

Power unit a prezzi ridotti 12 milioni di euro dal 2018

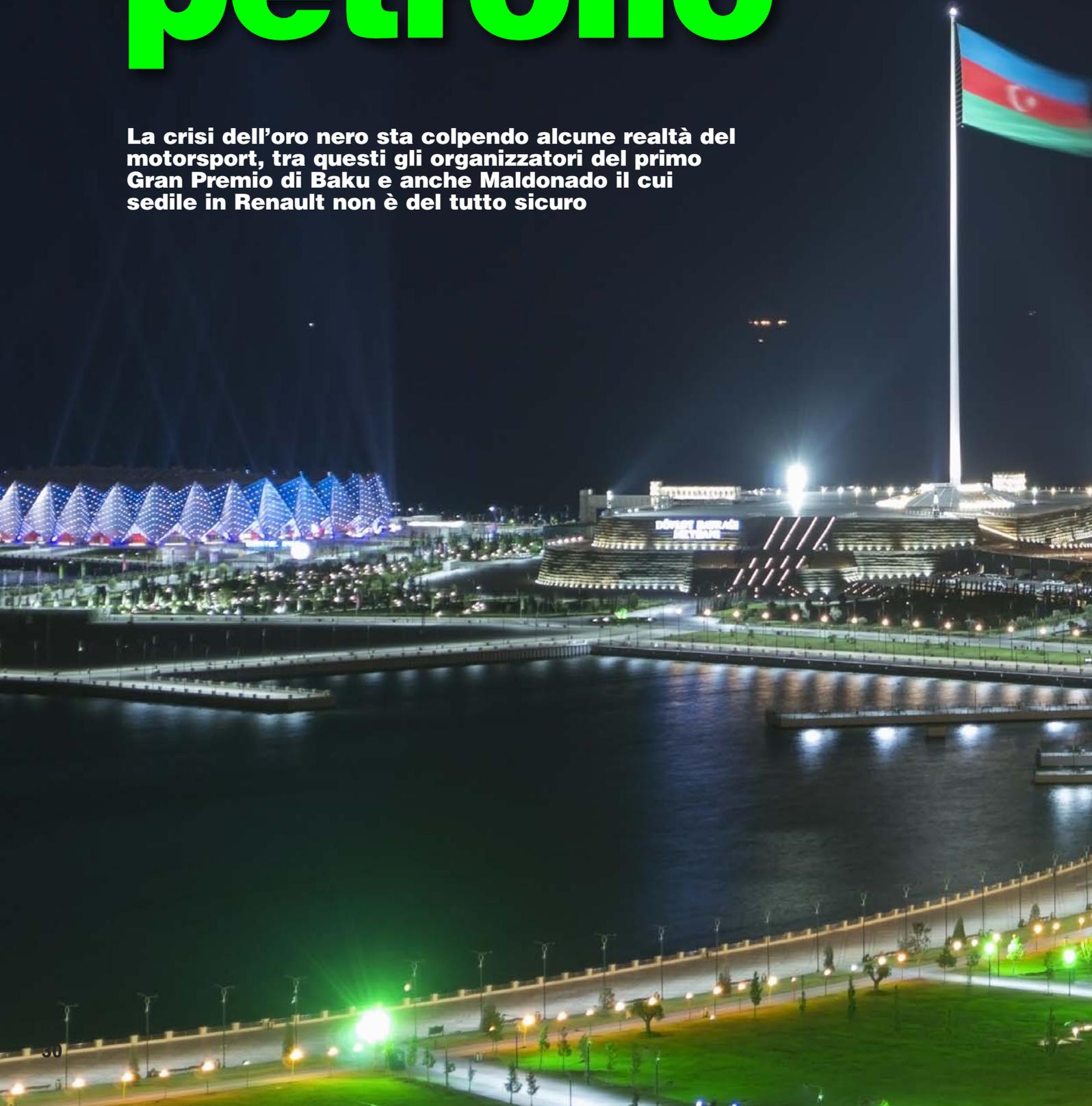
L'unico passo concreto, guardando avanti, al momento è stato compiuto sulla riduzione dei costi. Del resto, c'era un ultimatum di Bernie Ecclestone e della FIA da rispettare. Mercedes, Ferrari, Renault e Honda hanno visto approvato il piano che taglierà il prezzo di fornitura delle power unit a 12 milioni di euro, contro gli attuali 20. Un prezzo "politico", ma assolutamente necessario per la sopravvivenza dei team clienti. Un compromesso (Maranello a ottobre aveva esercitato diritto di veto) che di sicuro rappresenta la soluzione più logica. L'alternativa sarebbe stata quella di proseguire con l'idea del propulsore low-cost, privo della componente ibrida, da appaltare a un fornitore indipendente come Ilmor o Cosworth. Uno scenario che avrebbe generato parecchie distorsioni. L'intento era mettersi al riparo da eventuali capricci delle grandi case, o da situazioni come quella che ha visto la Red Bull a lungo senza un contratto. La squadra anglo-austriaca, dopo aver fatto la voce grossa, si è poi dovuta affidare ancora alla Renault, ma i suoi V6 saranno marchiati TAG-Heuer. Uno dei tanti corto-circuiti di questa F.1. Nota a margine, dal 2018 ogni pilota disporrà di soli tre cambi per l'intera stagione.

Bocciato il ritorno dei rifornimenti

Fra le ipotesi sul tavolo, era tornato in ballo pure il ritorno dei rifornimenti in gara, aboliti dopo il 2009. A detta di Todt, costerebbero ai team appena 50 mila euro in più. Symonds lo ha decisamente sconfessato: "Ha sbagliato un ordine di grandezza, tra costi di spedizione, acquisto e manutenzione", ha dichiarato ad Autosport. In base ai conti fatti ne servirebbero ben 400 mila, andando per giunta ad appiattire le strategie e dando l'ennesimo messaggio contraddittorio sulla categoria regina. "I costruttori hanno appena speso centinaia di milioni per i motori ibridi e rendere la F.1 più al passo coi tempi. Tornare ai rifornimenti e dare l'idea che in questo sport si sprechi il carburante mi rende totalmente contraria", ha puntualizzato saggiamente Claire Williams. La minaccia in effetti sembra scongiurata.

Il tonfo del petrolio

La crisi dell'oro nero sta colpendo alcune realtà del motorsport, tra questi gli organizzatori del primo Gran Premio di Baku e anche Maldonado il cui sedile in Renault non è del tutto sicuro



Marco Cortesi

All'apertura di Wall Street, un barile di petrolio vale meno del barile in cui è contenuto. Non male. E il crollo del greggio sta facendo sentire il suo peso anche sulle economie del motorsport. Si dice che a Baku ci sia molta preoccupazione: l'Azerbaijan è ampiamente dipendente dal petrolio e - al contrario ad esempio degli Emirati - non ha ancora grandi piani B per quanto riguarda fonti energetiche o business alternativi. Ma si va oltre ai rischi potenziali sull'evento di Formula 1 e su tutti gli altri che il Presidente Ilham Aliyev punta tanto a dispetto delle preoccupazioni sui diritti umani e sui giornalisti in prigione. Stesse ripercussioni in quanto a sponsor e team: con il prezzo del petrolio si riducono i margini di spesa per tutte le aziende impegnate nel settore. Dopo un anno con una nuovissima Ligier, Tracy Krohn ha ripiegato su una vecchia Audi R8 per la 24 Ore di Daytona, e in IndyCar, Wink Hartmann (la H in CFH Racing) sta tenendo tutti in sospenso, a partire da Luca Filippi, per quanto ri-

guarda gli investimenti 2016. Passione o non passione, i budget di una stagione, specie se a livelli così alti, sono davvero difficili da giustificare in un bilancio e davanti ad un Consiglio di Amministrazione, anche se i soldi in cassa ci sono. Ma anche a livello statale non mancano i punti di domanda. In Venezuela si sta tremando, e addirittura si parla di rischio default dell'intera nazione se le quotazioni non aumenteranno. Vanno da sé i timori dei diversi atleti supportati dalle aziende petrolifere. Il presidente Nicolas Maduro ha spiegato che, per garantire gli investimenti, la sua nazione avrà bisogno di 88 dollari al barile. Oggi si veleggia sotto a quota 30 e i forecast parlano di un possibile aumento verso i 40 per l'anno in corso. Da qui anche la forte richiesta da parte di Maduro agli altri paesi produttori di mettere in atto un cartello più efficace. Propositi finora inascoltati ed è difficile che si riesca a trovare un accordo in tal senso. E in Renault con Pastor Maldonado stanno già pensando a un 2016 senza i petrodollari del venezuelano.



La grande sfida





Per molti versi, l'edizione 2016 della Rolex 24 sarà uno spartiacque tra vecchio e nuovo, con tanti debutti e molta Italia al via. Ma è grandissima l'attesa per il confronto nella classe GT tra la nuova Ferrari 488 e la nuovissima Ford gestita dal team Ganassi

Marco Cortesi

L'ultima corsa prima della rivoluzione, e la prima di una nuova era. La 24 Ore di Daytona 2016 sarà l'edizione finale per l'attuale regolamento prima che arrivino sulla griglia le nuove vetture basate sulle regole future LMP2 inclusa, magari più avanti, l'Alfa Romeo. Per quanto riguarda invece le Gran Turismo si tratterà invece di un nuovo inizio: in GTLM si verificherà il debutto delle nuove regole GTE che si vedranno anche nel Mondiale Endurance, mentre in GT Daytona si assisterà al passaggio verso l'applicazione completa delle norme GT3, con l'utilizzo di aerodinamiche complete ed elettronica "full" comprendente traction control e ABS. Si tratterà anche di un esordio per il tracciato al termine di una ristrutturazione di proporzioni enormi per quanto riguarda le tribune e le "facility" che iniziavano a sentire il peso degli anni. Come d'abitudine, il pubblico della 24 Ore è però tutto atteso nella parte centrale dell'autodromo, sempre superaffollata di camper e campeggiatori.

LMP2 e DP a confronto per la vittoria assoluta

Per l'assoluta ci si attende l'ennesimo confronto tra LMP2 e Daytona Prototype. Dopo aver visto prevalere le vetture "vecchio stile", favorite dalla maggiore potenza e robustezza, gli esiti dei test collettivi hanno portato nuove speranze anche per motivi prettamente numerici, visto l'arrivo della BR01. La vettura progettata da Paolo Catone, con anche un ultimo favorevole aggiustamento del BOP, si presenta con buone possibilità. Certo è che, nonostante i tempi sul giro siano rimasti in sordina, i DP siano tutt'altro che morti. Oltre alla resistenza ai contatti, e i cavalli che possono aiutare a levarsi d'impaccio in molte situazioni, va ancora considerata la forza degli equipaggi, che evitano accuratamente piloti gentleman o Pro-Am. Per quanto riguarda l'assoluta, non si può non dare per favoriti i team Ganassi, ActionExpress e Taylor. La scuderia motorizzata Ford, pur distratta dal nuovo progetto in GT, ha messo insieme un equipaggio all-star: le maggiori curiosità sono sulla tenuta di Lance Stroll, giovanissimo canadese arrivato dalla Formula 3. In ActionExpress a guidare l'armata sarà Scott Pruett dopo il suo addio proprio con Ganassi, mentre l'unica Dallara-Corvette dello schieramento vedrà nuovamente protagonisti i fratelli Taylor insieme a Max Angelelli. La bandiera italiana sarà rappresentata anche, per il team SMP, da Maurizio Mediani. Da non dimenticare neanche DeltaWing e Speedsource Mazda. Entrambe le squadre hanno trovato più prestazioni dalle rispettive vetture, ma l'affidabilità è ancora tutta da dimostrare. In particolare, va sottolineato il balzo del costruttore giapponese, passato ad un tradizionale motore a benzina e riuscito per la prima volta nei test a giocarsi la top-3.

Torna la sfida Ford-Ferrari Un confronto da urlo

La GTLM vedrà il debutto ufficiale sia delle Ford GT che delle nuove Ferrari 488 Turbo. Finora le prove hanno confermato il grande equilibrio che caratterizza la categoria in ogni occasione, anche se c'è sempre il dubbio di aver visto qualcuno... nascondersi. Le due vetture del team Ganassi, realizzate dalla Multimatic, avranno piloti di altissimo livello reclutati appositamente durante l'inverno, mentre in casa Ferrari la vettura di punta sarà quella del team Risi che, sulla carta, ha meno "anelli deboli" dal punto di vista del pilotaggio: ottimo il quartetto Fisichella-Rigon-Vilander-Beretta. Con Scuderia Corsa ci sarà Alessandro Pier Guidi, affiancato dai forti Memo Rojas, Alexandre Premat e da Daniel Serra, mentre in SMP il super-trio Bruni-Bertolini-Calado sarà affiancato da Viktor Shaytar. Per quanto riguarda... gli altri, da non dimenticare il debutto, che è sembrato molto buono, delle BMW M6 biturbo, così come le Porsche 991 ufficiali che correranno solo in IMSA come impegno di punta. Le vetture bavaresi sono andate tanto bene da vedersi affibbiare limitazioni di aerodinamica e pressione del turbo. Occhio anche alle Corvette: a dispetto delle apparenze, molto è cambiato sotto la carrozzeria delle C7.R. Proprio alle Chevy e alle Porsche è stato concesso un "plus" non da poco in termini di dimensioni del serbatoio.



Irrompono Porsche e la sorpresa Lamborghini

In GT Daytona faranno il loro debutto in forze le Lamborghini Huracan e le nuove Porsche GT3 R. Con l'adozione del regolamento GT3 completo, la classe è diventata molto più appetibile per team e costruttori che potranno effettuare durante la stagione delle sinergie col Pirelli World Challenge. Per quanto riguarda Sant'Agata, che a Dubai ha affrontato la sua prima 24 Ore, ci saranno cinque vetture. Con il team Miller sarà in pista Mirko Bortolotti, velocissimo nei test, mentre Fabio Babini si vedrà da Konrad. Il duo di punta del Super Trofeo USA 2015, quello composto da Edoardo Piscopo e Richard Antinucci, resterà col team O'Gara. Cinque vetture anche per Stoccarda. Da segnalare il debutto di Sabine Schmitz, regina del Nurburgring, con il team Frikadelli, e la forza dell'Alex Job Racing. Molto forte anche il Black Swan Racing con il debutto da ufficiale Porsche di Nick Catsburg e l'arrivo di Andy Pilgrim dal programma Cadillac. Alto livello anche per il rientrante Stevenson Motorsport con le Audi e per le BMW ufficiali del team Turner, al debutto assoluto. Ufficiale anche la presenza dell'Aston Martin con una squadra mutuata da quella del WEC GTE-Am, mentre, per quanto sia in entry-list, non è ancora certo che Sergio Perez si sieda al volante della Vantage TRG che vede come sicuro parente il fratello Antonio. Non ci saranno invece le Ferrari 488

I protagonisti al via



GT3, un'assenza abbastanza preoccupante considerato l'importante test che la maratona della Florida rappresenta. A Maranello ci si affiderà a due 458. La prima sarà impiegata da AF Corse, con Peter Mann affiancato da Matteo Cressoni, Raffaele Giammaria e Marco Cioci, mentre la seconda, quella della Scuderia Corsa, vedrà il ritorno full-time nella serie di Alessandro Balzan insieme a Christina Nielsen. I due "regular" saranno affiancati da Jeff Segal e Robert Renauer.

La fiera del Pro-Am tanti piloti esperti

La classe Prototype Challenge sarà quella con meno novità, e con tanti nomi già visti in passato. Gli equipaggi di punta saranno quelli del team Core, campione in carica (sia di LMPC che di GTLM) e guidato dal velocissimo Colin Braun, e quelli del team Starworks. Fortissimo in particolare, anche grazie ad una buona situazione in termine di classificazione dei piloti, quello che comprende Maro Engel e il debuttante a ruote coperte Felix Rosenqvist, campione in carica del FIA F.3. Occhio anche all'altra vettura di Peter Baron, con a bordo Jack Hawksworth e Renger Van Der Zande. Come sempre però, a fare la differenza non saranno tanto le performance dei professionisti, quanto le capacità dei gentleman di stare lontani dai guai.

Prototype

Legge/Pew/Negri/Allmendinger/Pla (Ligier JSP2-Honda) - Shank
Sharp/Brown/van Overbeek/Derani (Ligier JSP2-Honda) - Extreme Speed
Legge/Meyrick/Rayhall/Wirth (DeltaWing DWC13-AER) - Panoz
R.Taylor/J.Taylor/Angelelli (Dallara-Corvette) - Taylor
Fittipaldi/Barbosa/Albuquerque/Pruett (Coyote-Corvette) - AXRacing
Dixon/Kanaan/McMurray/Larson (Riley-Ford) - Ganassi
Bomarito/Nunez/Pigot (Lola-Mazda) - SpeedSource
Cameron/Curran/Pagenaud/Adam (Coyote-Corvette) - AXRacing
Dalziel/Goossens/Hunter-Reay (Coyote-Corvette) - SDR
Mediani/Minassian/Aleshin/Ladygin (BR01-Nissan) - SMP
Joel.Miller/T.Long/Devlin (Lola-Mazda) - SpeedSource
DeFoor/Schroeder/Hinton/Gruber/Pace (Riley-BMW) - HTH
Stroll-Wurz-Hartley-Priault (Riley-Ford) - Ganassi

LMPC

Bennett/Braun/Wilkins/Plowman (Oreca FLM09) - CORE
Popov/van der Zande/Cumming/Hawksworth (Oreca FLM09) - Starworks
Drissi/Drumwright/Mowlem/Alder/Auer (Oreca FLM09) - BAR1
Kvamme/Johnston/Engel/Rosenqvist (Oreca FLM09) - Starworks
C.Miller/Goikhberg/Simpson/Koch (Oreca FLM09) - JDC/Miller
Alon/Kimber-Smith/J.Gutierrez/Bouille (Oreca FLM09) - PR1
French/Ji.Norman/Jo.Norman/Gdovic (Oreca FLM09) - Perf.Tech
Merzon/Eversley/Lewis/Yount/Falb (Oreca FLM09) - BAR1

GTLM

Auberlen/Werner/Farfus/Spengler (BMW M6) - Rahal
Lühr/J.Edwards/Wittmer/Rahal (BMW M6) - Rahal
Garcia/Magnussen/Rockenfeller (Corvette C7.R) - Corvette
Briscoe/Westbrook/Mücke (Ford GT) - Ganassi
Shaytar/Bertolini/Bruni/Calado (Ferrari 488) - SMP
Hand/D.Müller/Bourdais (Ford GT) - Ganassi
Pier Guidi/Premat/Serra/Rojas (Ferrari 488) - Corsa
Bamber/Makowiecki/Christensen (Porsche 991) - CORE
Pilet/Tandy/Estre (Porsche 991) - CORE
Gavin/Milner/Fassler (Corvette C7.R) - Corvette
Fisichella/Vilander/Rigon/Beretta (Ferrari 488) - Risi

GT Daytona

Mann/Giammaria/Cressoni/Cioci (Ferrari 458) - AF Corse
Keating/J.Bleekemolen/D.Farnbacher/M.Miller (Dodge Viper) - Riley
Ineichen/Willsey/Konrad/Babini/Basseng (Lamborghini Huracan) - Konrad
Potter/Lally/Seefried/Rast (Porsche 991) - Magnus
Jonsson/Kaffer/Haase/T.Krohn (Audi R8) - Flying Lizard
Pumpelly/C.Lewis/Marks/Grala (Lamborghini Huracan) - Change
Pappas/Catsburg/P.Long/Pilgrim (Porsche 991) - Black Swan
Lindsey/M.McMurry/Bergmeister/Siedler (Porsche 991) - Park Place
Nielsen/Balzan/Segal/Renauer (Ferrari 458) - Corsa
A.Davis/Liddell/Aschenbach/M.Bell (Audi R8) - Stevenson
M.Bortolotti/B.Miller/Sellers/Ma.Snow (Lamborghini Huracan) - Miller
Abbelen/Huisman/Stippler/Schmitz (Porsche 991) - Frikadelli
Said/Habul/Vautier/von Moltke (Audi R8) - Stevenson
D.MacNeil/C.MacNeil/L.Keen/van Gisbergen/Jeanette (Porsche 991) - Alex Job
Dalla Lana/Lamy/Lauda/Stanaway (Aston Martin Vantage) - Aston Martin
To.Bell/Sweedler/Piscopo/Antinucci (Lamborghini Huracan) - O'Gara
Curtis/Klingmann/Freiberg/Wittman (BMW M6) - Turner
James/M.Farnbacher/Riberas/Henzler (Porsche 991) - Alex Job
Creel/A.Pérez/S.Pérez/R.Perez/Viljoen (Aston Martin Vantage) - TRG
Keating/G.Robinson/J.Mosing/Foss/Faulkner (Dodge Viper) - Riley
Marsal/Paltala/M.Martin/J.Krohn (BMW M6) - Turner
Busnelli/J.Michaelian/?? (Lamborghini Gallardo) - Konrad



Il salto in avanti di Giovinazzi

Il vice campione FIA F.3 doveva divenire pilota Audi nel DTM, ma le cose sono cambiate e improvvisamente si è ritrovato senza certezze. Ma come nelle favole, rapidamente ha trovato sistemazione nella serie che accompagna la F.1 firmando per il team Prema, anch'esso al debutto

Massimo Costa

Antonio Giovinazzi sarà al via del campionato GP2 con il team Prema. È una storia decisamente incredibile quella del vice campione FIA F.3 e delle sue intense ultime settimane. Dapprima, un futuro Audi nel DTM praticamente certo, poi il nulla. L'idea di ripiegare nuovamente sul FIA F.3 è stata velocemente bocciata dal nuovo regolamento del campionato cadetto che proibisce ai piloti di corrervi per più di tre stagioni e questo era il caso del 22enne pugliese. Così, Giovinazzi appariva senza un futuro certo nonostante due giornate di test GP2 col suo fidato team Carlin ad Abu Dhabi lo scorso dicembre potessero far capire che qualcosa si stava muovendo in quel senso. Si era parlato anche di un ingresso nella Formula V8 3.5. Ma le cose sono cambiate velocemente. Colui che lo ha sostenuto per tutta la carriera, Ricardo Gelael col marchio Jagonya Ayam, e che si era messo in disparte per via del discorso Audi, è tornato prepotentemente in gioco. Tutto si è svolto velocemente negli ultimi giorni. Il team Prema, al debutto in GP2, quando ha saputo che il suo principale rivale del 2015 nel FIA F.3 era pronto a entrare nella serie che accompagna il mondiale F.1, non ci ha pensato due volte.

Giovinazzi con Gelael e Stoneman nei test GP2 dello scorso dicembre ad Abu Dhabi





**Giovinazzi con la Dallara GP2
del team Carlin ai test di dicembre
2015 ad Abu Dhabi**

E rapidamente è stato stilato il contratto. Si erano tanto odiati... e come nelle favole che finiscono bene, ecco il matrimonio:

“Finalmente, sono in GP2. Il Team Principal di Prema Powerteam, Angelo Rosin, mi ha accolto nella sua grande organizzazione, offrendomi una possibilità che non posso perdere. Ho sempre sognato di diventare un pilota professionista e ho sempre cercato riuscirci con tutte le mie forze, sin da piccolo nelle categorie d’esordio nel Karting. Ora sento di essere sulla strada giusta per vedere avverarsi questo sogno. Percorrendo le tappe della carriera in monoposto, ho avuto cura di ringraziare le persone che hanno creduto in me un solo modo: ottenendo i migliori risultati possibili e... in un gran numero! Il mio più grande desiderio per la prossima stagione? Continuare questa tradizione, naturalmente. So che Prema Powerteam è la migliore scelta possibile per un giovane pilota. Perciò, da debuttante assoluto in GP2, sono sicuro di poter contare su un team di così grande tradizione nel Motorsport, ancora una volta grazie al mio sponsor Jagonya Ayam.” Giovinazzi tiene molto ai ricordi delle sue ultime stagioni nel Motorsport: “Mi guardo indietro e vedo che ho percorso tanta strada. Crescendo nel Motorsport ho incontrato un compagno di squadra che è diventato il mio migliore amico. Sean Gelael e io ci siamo divertiti sulle piste e fuori, da quando eravamo piloti di karting. Ringrazio molto Trevor Carlin per il grande supporto che la sua squadra mi ha fornito, nelle ultime due stagioni in F.3. Nello stesso tempo, sono felice di tornare a correre insieme a Sean nello stesso campionato, in questa stagione. E, soprattutto, non vedo l’ora di incontrare di nuovo su circuiti suo padre Ricardo, un gentleman che ho conosciuto nei miei ultimi anni nel Karting e che mi aiuta da allora. Devo a Ricardo Gelael tutti i miei fantastici anni in monoposto e spero di dargli di nuovo molte soddisfazioni”.



Tatuus travol

La bontà del progetto del costruttore italiano ha “infiammato” le serie italiane e tedesche che stanno facendo il pieno degli iscritti mentre anche il NEZ è in crescita e si è legato all’Olanda con MP Motorsport



Jacopo Rubino
Photo 4

Un'onda inarrestabile. Alla vigilia della stagione 2016, il movimento Formula 4 continua ad allargarsi in giro per il globo. Ed è la Tatuus la maggiore beneficiaria di questo successo. Tutto è cominciato nel 2014 con la nascita della serie tricolore, capofila del programma voluto dalla FIA. ACI Sport ha scelto di affidarsi al costruttore lombardo, dando vita a un pacchetto tutto made in Italy comprendente propulsore Abarth da 160 cavalli, pneumatici Pirelli, elettronica Magneti Marelli, freni Brembo. La monoposto è subito piaciuta a tutti, grazie ai costi di gestione contenuti, all'affidabilità e alle ottime prestazioni, diventando un autentico prodotto da esportazione. Nel 2015, infatti, la stessa Tatuus-Abarth è stata voluta da ADAC e Koiranen per i campionati di F4 tedesco e NEZ (Northern European Zone).

In Germania oltre cinquanta iscrizioni

La vettura marchiata Tatuus è divenuta così il simbolo di un'intera categoria, innescando un autentico boom. Basti pensare alle oltre 50 iscrizioni pervenute in Germania già a dicembre. "Eravamo fiduciosi, ma le richieste sono andate oltre qualsiasi aspettativa", ha ammesso Hermann Tomczyk, presidente dell'ADAC. Per evitare dolorose esclusioni, dando un'opportunità a tutti i giovani interessati, gli organizzatori dell'ADAC hanno così deciso di modificare la scaletta dei weekend. Dopo le prove libere e le qualifiche divise in due gruppi, sarà disputata una gara di ripescaggio per i piloti più arretrati. I migliori potranno così affrontare le tre manches valide per la classifica generale. Un'usanza che riporta indietro all'automobilismo di molto tempo fa. Non sembra da meno l'Italian F4 Championship: i promoter ACI Sport e WSK avevano deciso di fissare il tetto dei partenti a quota 32, aprendo il processo di candidatura il 13 gennaio. Sono bastate meno di 24 ore per fare il pieno, tanto che pure qui sono già allo studio possibili modifiche al format degli appuntamenti.

Il NEZ si espande Arriva la Spagna

La F4 NEZ, sponsorizzata da SMP e curata in regime di monogestione da Koiranen, dopo il positivo debutto del 2015 espanderà gli orizzonti all'Olanda, grazie all'alleanza con MP Motorsport. Oltre all'ingresso in calendario del circuito di Zandvoort, al via sarà presente un gruppo di concorrenti dei Paesi Bassi, inseriti in una mini accademia voluto dalla federazione locale, la KNAF. La grande novità sarà però il varo della Formula 4 spagnola, sempre sotto la regia di Koiranen. La struttura finlandese, rispetto al piano iniziale, in questo caso è stata però convinta a decretare la competizione fra scuderie. Le premesse, insomma, sembrano ottime. Grazie alla bontà del progetto Tatuus, di fatto, si è creato un vero bacino comune in Europa, con notevoli vantaggi per tutti i protagonisti. Un'osmosi che sull'asse Italia-Germania, nel 2015, ha coinvolto tre squadre di peso (Prema, Mucke e Jenzer) e addirittura 13 piloti, e appare destinata a intensificarsi ulteriormente.

Igente

Torino - Lingotto Fiere
12 - 13 - 14 Febbraio 2016



AUTOMOTO RACING

L'evento dedicato a chi ama la competizione



asessepi.com



Con il Patrocinio di



In contemporanea

AUTOMOTORETRO

