

Porsche vs Toyota

una poltrona per due



CALENDARIO WEC 2017	
16 aprile	6 Ore di Silverstone
6 maggio	6 Ore di Spa-Francorchamps
17-18 giugno	24 Ore di Le Mans
16 luglio	6 Ore del Nurburgring
3 settembre	6 Ore di Città del Messico
16 settembre	6 Ore di Austin
15 ottobre	6 Ore del Fuji
5 novembre	6 Ore di Shanghai
18 novembre	6 Ore del Bahrain

L'ABBANDONO DELLA SCENA DI AUDI DARÀ VITA A UNA RIVALITÀ A DUE COMUNQUE TUTTA DA GUSTARE. ECCO QUALI SONO GLI INGREDIENTI

Manca l'Audi, la sua tecnologia, la sua storia, la sua organizzazione e il carisma dei suoi uomini. Inutile negarlo, il Wec che inizia questo fine settimana sul circuito di Silverstone, nasce zoppo, almeno per quanto riguarda la classe LmP1. Certo la sfida Porsche contro Toyota è suggestiva, nella constatazione che finalmente i giapponesi sembrano essere tornati a disporre di budget adeguati e per la prima volta dopo tanti anni, torneranno a disputare la 24 Ore di Le Mans in superiorità numerica. Avendo trovato le risorse per una terza vettura che correrà anche alla 6 Ore di Spa. Alla quale invece rinuncia la Porsche, conforme alla spending review decisa dal gruppo Vw dopo lo scandalo detto "Dieselgate".

Tecnicamente parlando, manca come l'aria la diversità tecnica che l'Audi portava alla categoria. Le problematiche e le caratteristiche del motore Diesel, le diverse soluzioni adottate per raggiungere la classe energetica di 6 MJ ma soprattutto le linee aerodinamiche estreme, sempre all'avanguardia e innovative, che hanno rivoluzionato - come ingombri e forme - la maniera di interpretare e progettare le vetture Prototipi negli Anni 2000. Ora, Toyota e Porsche s'affrontano all'interno di un quadro tecnico che sembra convergere. Molto più simili tra di loro aerodinamicamente di quanto non fossero due anni fa. Conseguenza delle nuove norme imposte quest'anno all'anteriore per ridurre la velocità di percorrenza in curva. Stessa classe energetica, stessi dispositivi per raggiungerla e motori concettualmente molto simili. E in questa direzione va la decisione presa di comune accordo tra Aco, Fia, Toyota e Porsche di mantenere invariato l'attuale quadro regolamentare sino a fine 2019. Rinunciando così all'aumento inizialmente previsto della classe energetica a 10 MJ e a tre dispositivi per il recupero di energia, che avrebbero dovuto entrare in vigore dal 2018.

Porsche-Toyota, sfida lunga 3 anni
 Senza nuovi Costruttori all'orizzonte nella classe LmP1, il Wec si prepara a vivere così tre anni di rivalità Porsche contro Toyota. Non a caso alla vigilia dei test di Monza i giapponesi hanno conferma-

AUDI GRANDE ASSENTE
 Porsche e Toyota davanti a tutti nella foto ufficiale fatta a Monza durante i test pre campionato. Manca l'Audi, la grande assente dell'Endurance

to il loro impegno nel Wec sino a fine 2019, mentre la Porsche lo aveva già fatto in precedenza. Senza l'Audi ecco che i contenuti tecnici e sportivi della classe LmP1, improvvisamente, si semplificano, si impoveriscono. Dalla classe regina scompare anche la Rebellion, che passa in LmP2. Resiste invece, tenacemente, la CLM di Kolin Kolles, adesso equipaggiata con un motore Nissan, che sarà affidata anche a Robert Kubica. Che torna così a correre in uno scenario di gare iridate in pista dopo i rally.

Forme simili per le nuove regole

La Porsche 919, nell'ultima versione notevolmente modificata nell'aerodinamica anteriore, dispone ancora del motore 4 cilindri di 2 litri, di un Kers e di un'unità MGU-H. La Toyota risponde con un 6 cilindri turbo di 2,4 litri, stessa classe energetica e medesimo schema per il recupero di energia. All'anteriore il kers, al posteriore il dispositivo attivato dai gas del turbo. Schema comune e batterie al litio per entrambi.

A fare convergere le forme tra le due vetture sono soprattutto le nuove regole in materia di aerodinamica anteriore e la decisione presa da Toyota e Porsche - in regime di gentleman agreement - di non modificare la scocca. Che resterà inalterata sino a tutto il 2019.

La Porsche rivoluziona la propria squadra piloti e con l'arrivo di André Lotterer ingaggia il nome più importante, il pilota attualmente più veloce al volante dei Prototipi della classe LmP1. La Toyota risponde a sua volta con l'innesto di Jose Maria Lopez. Pluricampione Wtcc, categoria che come contenuti tecnici - gare brevissime, vetture dalla dowforce ridotta, limitato grip meccanico - sembra essere l'esatto contrario dell'Endurance. Lopez è rappresentato da Nicolas Todt, che ha certamente fatto un lavoro con i fiocchi per vincere la concorrenza di piloti ben più titolati ed esperti che provenivano da Audi e Porsche. Nel 2016 Lopez ha svolto numerose sessioni di prove per conto della Toyota, Pascal Vasselon ne parla in termini entusiastici, ma per lui il debutto a Silverstone sarà ricco di incognite e di cose da imparare in fretta. La Porsche ha dissolto l'equipaggio campione del mondo in carica formato da Jani-Dumas-Lieb. Resta solo lo svizzero Jani, che anche a Daytona e Sebring ha confermato di essere un demone dal punto di vista velocistico, l'unico a tenere il passo delle Cadillac in qualifica e nelle fasi iniziali di gara. Tandy e Bamber sono chiamati ad un impegno più continuo, su tutto il campionato. Anche se resta indimenticabile il loro rendimento a Spa e Le Mans nel 2015, nelle uniche gare disputate con la Porsche 919 H.

Con la LmP1 limitata a Toyota e Porsche, con la LmP2 ridimensionata nel numero di partecipanti e scivolata suo malgrado nel duopolio Oreca-Gibson, la categoria regina sembra essere questa volta la Gte-Pro. Che vedrà non solo il grande ritorno ufficiale della Porsche con una vettura estrema e all'avanguardia ma che potrà finalmente fregiarsi del titolo di Campionato del Mondo. Assegnato sia al Costruttore che ai piloti. È la prima volta che l'impegno dei Prototipi e delle Gte verrà riconosciuto e premiato allo stesso modo. ●



PER I PILOTI GRANDI NOVITÀ

Equipaggi molto rivisti alla Porsche. A fianco, nell'ordine verso sinistra: Bamber, Bernhard, Hartley e quindi Tandy, Jani, Lotterer, pezzo pregiato in arrivo dall'Audi. Sotto, José María López, argentino iridato Wtcc approda in Toyota, dove torna il "ripudiato" Nicolas Lapierre

TOYOTA-PORSCHE SFIDA FRA GIGANTI

La Toyota Ts050H, a fianco, e la Porsche 919 H, in basso, hanno configurazioni aerodinamiche molto simili anche a causa di regolamenti restrittivi in materia



LE FORZE IN CAMPO NELLA CORSA AL TITOLO LMP1

1	Porsche Team	Porsche 919 H	Jani-Tandy-Lotterer
2	Porsche Team	Porsche 919 H	Bernhard-Hartley-Bamber
4	By Kolles Racing Team	CLM P1- Nissan	Kubica-Webb
7	Toyota Gazoo Racing	Toyota TS050 H	Conway-Kobayashi-Lopez
8	Toyota Gazoo Racing	Toyota TS050 H	Buemi-Davidson-Nakajima

Le novità 2017

NUOVO MONDIALE GTE

Il Wec si arricchisce di due nuovi campionati del mondo, istituiti dalla Fia e riservati ai Costruttori e Piloti nella classe Gte Pro, mentre in precedenza veniva assegnato a loro un semplice Trofeo. Da quest'anno sono quattro complessivamente i campionati del mondo che verranno assegnati a fine stagione.

5 POWER UNIT PER LE LMP1

Nella classe Gte una vettura non sarà più penalizzata di 3 minuti in gara se utilizzerà un propulsore diverso rispetto a quello montato durante le qualifiche. Nella classe LmP2 viene tolto il limite di 3 motori per tutta la stagione. La unica categoria sottoposta ad un limite massimo di propulsori utilizzabili a stagione rimane la classe LmP1, con 5 power unit da impiegare nel corso del campionato.

GOMME

Riduzione dei set di gomme a disposizione per tutto il week-end di gara per le classi LmP1 e Gte-Pro. Le infrazioni in gara durante il cambio gomme e le relative penalità inflitte saranno ora a discrezione dei Commissari di gara. Ad esclusione però di quella relativa al numero di meccanici coinvolti nella procedura. In precedenza invece ogni infrazione veniva punita con un passaggio obbligato in corsia box (il famoso drive through).

PROVE E SVILUPPO

Per la classe LmP1 il numero dei test viene ridotto da 10 a 7 giorni. Nella classe LmP2 sono 10 invece le giornate di test consentite. Illimitati invece i test per le vetture della classe Gte. Ridotti infine da 1200 ore a 800 ore di test in galleria del vento per la classe LmP1. Divieto di test in galleria del vento per la classe LmP2.

AERODINAMICA

Riduzione da 3 differenti kit aerodinamici a 2 utilizzabili durante il campionato.

SICUREZZA

Un pilota dovrà essere in grado di abbandonare l'abitacolo in 7 secondi dalla parte del guidatore e in 9 secondi dalla parte del passeggero.

OBBLIGHI

Il pilota più veloce in qualifica della classe LmP2 e Gte-Am non avrà più l'obbligo di prendere il via.

GIRO DI FORMAZIONE

Solo un giro di formazione prima della partenza lanciata invece dei tradizionali 2 giri.



BEN 4 COSTRUTTORI PER IL TITOLO FRA LE GT

51	AF Corse	Ferrari 488 Gte	Calado-Pier Guidi
71	AF Corse	Ferrari 488 Gte	Rigon-Bird
66	Ford Chip Ganassi UK	Ford Gt	Mucke-Pla-Johnson
67	Ford Chip Ganassi UK	Ford Gt	Priaulx-Tincknell-Derani
91	Porsche Gt Team	Porsche 911 RSR	Lietz-Makowiecki
92	Porsche Gt Team	Porsche 911 RSR	Christensen-Estre
95	Aston Martin Racing	Vantage Gte	Thiim-Sorensen-Stanaway
97	Aston Martin Racing	Vantage Gte	Turner-Adam-Serra

Gte-Pro la sfida diventa iridata

PORSCHE CON UNA VETTURA COMPLETAMENTE NUOVA ED "ESTREMA" CONTRO FERRARI, FORD E ASTON MARTIN. ADESSO IN PALIO C'È IL MONDIALE



Finalmente, alla categoria delle Gt viene riconosciuto lo status di campionato del mondo e non più di trofeo iridato. La vittoria nella classe Gte Pro conterà così esattamente come quella nella classe LmP1. Giusto riconoscimento all'impegno tecnico e anche finanziario di Porsche, Ferrari, Ford e Aston Martin.

Per la prima volta, la sfida nella classe Gte-Pro vedrà protagoniste vetture con la stessa caratteristica tecnica. Il motore posizionato centralmente è infatti alla base dei progetti della Ferrari 488, della Ford Gt e ora della nuova Porsche 911.

SALTO DI QUALITÀ

Sopra, in senso antiorario, Ferrari 488; Ford Gt; Porsche 911 Rsr; Aston Martin Vantage: sono le quattro protagoniste annunciate del nuovo Mondiale Gte Pro

Finisce così l'epoca dove questa categoria era caratterizzata da motori posti anteriormente - soluzione presente ancora sulla sola Aston Martin - centralmente e posteriormente. Un'uniformità che si ripercuote anche sulle gomme, con la Michelin che sostanzialmente metterà a disposizione di Ferrari, Ford e Porsche lo stesso tipo di pneumatici. Con l'arrivo della nuova Porsche 911 Rsr la classe Gte-Pro si presenta ancora di più aperta. Alla 24 ore di Daytona e alla 12 Ore di Sebring il successo è andato rispettivamente alla Ford e alla Corvette, che però sarà presente in forma ufficiale solo alla 24 Ore di Le Mans. Ma il quadro regolamentare del Wec è abbastanza diverso, così come il tipo di pneumatici a disposizione.

La Ferrari difende il titolo conquistato nel 2016 ma è priva di Gimmi Bruni: nel Wec 2017 sarà così assente il pilota più carismatico e veloce. Un po' come se la F.1 iniziasse senza Lewis Hamilton.

Bruni, che è passato alla Porsche e debutterà in ImSa nel mese di giugno, alla 6 Ore di Watkins Glen, è stato sostituito dalla Ferrari con Alessandro Pier Guidi. La scelta più logica e conservativa. Perché Pier Guidi conosce già bene sia la 488 che l'organizzazione di AF Corse. Nel corso degli anni, oltre alla velocità che lo ha sempre caratterizzato, ha mostrato consistenti progressi come spessore mentale, maturità nell'affrontare gare così complesse e buona cultura tecnica. Amato Ferrari lo stima tantissimo, ma l'assenza di Bruni inevitabilmente si farà sentire. Considerando che sino al 2015 l'unica Ferrari vincente nel Wec era sempre stata solo quella guidata dal pilota romano.





Bruni dettava la messa a punto e la stessa strategia di gara era impostata sui suoi stint di guida. Mai, in Endurance, si era vista una "comunione" così forte tra un singolo pilota e la sua squadra. E i risultati avevano premiato questa filosofia.

Ora invece cambia tutto. James Calado è molto veloce ma anche durante la recente 24 Ore di Daytona ha mostrato di essere meno incisivo, in termini di intensità di guida nei momenti determinanti, rispetto a Bruni. Sam Bird probabilmente è il più veloce, in termini cronometrici, ma ancora incostante nel suo rendimento. Davide Rigon ha sfiorato la vittoria del campionato nel 2016, perdendolo in Bahrain all'ultima gara, ma pare ancora soffrire la pressione che inevitabilmente monta nei momenti più determinanti.

A Le Mans sulle due Ferrari AF Corse si aggiungeranno Lucas di Grassi e Miguel Molina. Sebbene sia nata insieme alla Ford Gt e un anno prima della nuova Porsche 911 Rsr, la 488 sembra essere un progetto più datato. Conseguenza inevitabile del fatto che è nata prima come vettura stradale e poi in versione Gte competizione. La Ford Gt, invece, è nata come vettura per le corse e solo un anno dopo è arrivata la versione stradale. E nel caso della nuova Porsche, la versione stradale - addirittura - non arriverà mai, tanto che la nuova 911 a motore centrale sarebbe da considerare a tutti gli effetti come un Prototipo. Sia per i numeri relativi alla sua produzione che per molte delle soluzioni tecniche che la caratterizzano.

Indubbiamente, la Ferrari è stata spesso penalizzata in sede di Bop, finendo per pagare in eccesso il consumo davvero ridotto del suo propulsore a iniezione diretta, che infatti ha fatto scuola. Altre volte, invece, le lamentele sono apparse forse eccessive considerando che, da quando esiste il Wec, la Ferrari è il Costruttore che ha vinto il maggiore numero di campionati Gte. Schierata dal team Risi, la 488 ha concluso al terzo posto sia a Daytona che a Sebring ma è stata in lotta per la vittoria sino alle



MA IN PISTA NON SI SCHERZA
Piloti Ford alla Ferrari, sopra, e Ford Gt nello spazio dell'AF Corse, Team ufficiale del Cavallino: uno scherzo da 1° di aprile. In alto, la 488 Gt nella nuova livrea con il rosso che riprende quello della 125 S del 1947

ultime battute. In termini prestazionali, dovrebbe essere equivalente a Ford e Porsche, mostrandosi più a suo agio nei tracciati misti che necessitano di grandi frenate e più in difficoltà su piste veloci, dove la sezione anteriore più ristretta della Ford gioca a vantaggio della Gt americana.

Difficile al momento definire il potenziale della nuova Porsche. Al debutto a Daytona, l'ultima della numerosa famiglia delle 911 ha già mostrato di essere molto affidabile. Essendo dotata di motore atmosferico, la sua potenza sarà difficilmente equilibrabile rispetto ai propulsori turbocompressi di Ferrari e Ford. Pensiamo ad esempio a quando si correrà in altura, a Città del Messico.

La Ford difende la vittoria alla 24 Ore di Le Mans e alla recente 24 Ore di Daytona. Dopo le incomprensioni iniziali nell'amalgamare il team di Chip Ganassi con quello europeo diretto da Howard



Chappel, ora la struttura - davvero ministeriale - messa in piedi dal Costruttore americano sembra funzionare. A guidare le vetture gli equipaggi formati da Mucke-Pla-Johnson e Priaulx-Tincknell-Derani, con il giovane e veloce brasiliano che fa dunque il suo debutto nella categoria Gte.

La Porsche invece, non potendo quest'anno utilizzare Bruni nel Wec, come parte integrante dell'accordo con la Ferrari, e avendo deciso di impiegare il belga Vanthoor in Imso, si affida a piloti esperti del Wec. Lietz-Makowiecki affiancati da Pilet a Le Mans, e Christensen-Estre-Dirk Werner.

Infine l'Aston Martin, che punta tutto sulla velocità dell'equipaggio campione del mondo Thiim-Sorensen e sul velocissimo Stanaway. Mentre sull'altra vettura, ai veterani Turner e Adam s'aggiunge il brasiliano Serra, in precedenza pilota di Giacomo Mattioli con la Ferrari di Scuderia Corsa. ●



Gte-Am solo in cinque al via

GLI ELEVATI COSTI HANNO GIOCATO CONTRO LA CATEGORIA. NELLA QUALE DEBUTA IL NOSTRO GIOVANE MATTEO CAIROLI

Solo 5 le vetture al via per una categoria che ad un certo punto aveva anche rischiato di scomparire per mancanza di partecipanti. I costi gestionali sempre più alti di un campionato con 9 gare, delle quali ben 5 extra-europee, e di vetture sofisticate come le Gte, sono ormai più elevati di quelli della stessa classe Lmp2 e poco tollerabili per un gentleman driver chiamato a... pagare il conto a piè di lista! L'Acò è così scesa a compromessi, ammettendo vetture nate con diversi regolamenti tecnici, come la Ferrari 488 la Porsche 911 Rsr di tre anni fa e l'eterna Aston Martin Vantage. AF Corse gestirà due 488, fortemente penalizzate per equiparare le prestazioni, sotto i colori di Spirit of Racing e Clearwater Racing. Su una vettura correranno Flohr, l'ufficiale Molina e Francesco Castellacci, che ritorna così nel Wec dopo l'esperienza con l'Aston Martin. Sull'altra vettura gli orientali Mok-Sawa e Matt Griffin.

Da sottolineare il debutto di Matteo Cairoli, che esordisce nella classe Gte dopo avere impressionato positivamente alla 24 Ore di Daytona con la Porsche Gtd. Cairoli, ora pilota ufficiale Porsche, correrà con il team Proton come premio per il talento messo in mostra nella Carrera Cup del 2016. ●



PORSCHE VS FERRARI ANCHE IN GTE-AM

La Porsche, che schiera anche Matteo Cairoli, dovrà vedersela nella Gte-Am con le due Ferrari 488, in alto, gestite da AF Corse e con un'Aston Martin Vantage

SQUADRE IN PRATICA UFFICIALI			
54	Spirit of Racing	Ferrari 488 Gte	Flohr-Castellacci-Molina
61	Clearwater Racing	Ferrari 488 Gte	Mok-Sawa-Griffin
77	Dempsey-Proton Racing	Porsche 911 RSR	Ried-Dienst-Cairoli
86	Gulf Racing UK	Porsche 911 RSR	Barker-Foster-Wainwright
98	Aston Martin Racing	Vantage Gte	Dalla Lana-Lamy-Lauda



Bop automatico contro le polemiche

CON QUESTA NUOVA REGOLA SI VUOL DARE UN TAGLIO ALLE TANTE LAMENTELE CHE DA SEMPRE RIGUARDANO IL BALANCE OF PERFORMANCE PER LA GTE-PRO

Dopo le reiterate polemiche della stagione 2016, Fia e Aco sembrano avere adottato un approccio più scientifico e meno interpretativo per la definizione del Bop nella classe Gte-Pro. Mutuando un sistema già in uso in Imsa, quest'anno sarà applicata una procedura definita "automatica", che si basa su un algoritmo che analizza ogni tempo sul giro, i parametri funzionali per ogni passaggio, rapportandolo alla finestra prestazionale iniziale, che era servita per omologare la vettura nella rispettiva classe di appartenenza. Spiega Vincent Beaumesnil responsabile dei regolamenti per conto dell'Aco: «Dalla gara di Silverstone la definizione del Bop sarà calcolata in maniera automatica, non ci saranno più interpretazioni e decisioni prese da persone, in base a proprie convinzioni. Questo criterio sarà adottato per ogni gara del campionato. Una soluzione che alla fine ha incontrato i favori di tutti i Costruttori e che dovrebbe eliminare le tante polemiche dello scorso anno. Un passo positivo che elimina il fattore interpretativo. In passato invece toccava a qualcuno decidere, con gli effetti negativi o positivi che potevano scaturire da una decisione personale. Ora invece le discussioni staranno a zero».

Il Bop per la prima gara di Silverstone sarà comunicato alla vigilia delle prove, ma non dovrebbe differenziarsi troppo da quello adottato per il prologo di Monza. Nei test in Italia, la Ferrari 488 era in questa configurazione: peso 1268 kg e 91 litri di capacità del serbatoio benzina.

Alla Ford Gt è stato assegnato il peso di 1253 kg e 96 litri di carburante. Per la nuova Porsche 911 RSR

un peso minimo di 1258 kg e 95 litri di benzina. Per l'Aston Martin Vantage V8 un peso di 1208 kg e 98 litri di benzina.

Diverso invece il sistema per limitare la potenza per via della presenza di motori turbo e atmosferici. Per i propulsori turbo di Ferrari e Ford si procederà adottando una tabella basata sul rapporto tra

rotazione motore e valori alla sonda lambda. Per i propulsori atmosferici di Porsche e Aston Martin, si interverrà utilizzando ancora la strozzatura sull'aspirazione. I cui diametri definitivi saranno comunicati solo alla vigilia di Silverstone.

«Il nuovo sistema dovrebbe mettere fine a tutte le discussioni - dice Steffen Walliser della Porsche - avremo un set di regole chiare e toccherà a noi adeguarci. Non si tratta più di scegliere un tipo di vino in un ristorante italiano, in precedenza la definizione del Bop dava l'impressione di essere presa al di fuori del contesto, in maniera troppo personale. Almeno questo con il nuovo sistema finirà. Lo scorso anno il Bop è stato cambiato nove volte nel corso dell'anno, non è possibile! Certo polemiche ci saranno sempre e dipenderanno dal punto di partenza. Se all'inizio saranno fatti degli errori, queste disparità potrebbero rimanere anche in presenza di un sistema auto regolamentato. A Monza abbiamo utilizzato una configurazione, vedremo se quella che sarà adottata a Silverstone sarà uguale o diversa».

CONSTRUTTORI CONTRO

In senso orario, da sopra: Porsche, Ford, Aston Martin e Ferrari: le continue liti sul Balance of Performance hanno spinto la Federazione ad intervenire: speriamo serva a qualcosa...

«Stranamente» anche Antonello Coletta della Ferrari, spesso in disaccordo con il suo collega della Porsche, sembra questa volta condividere la sua opinione: «La domanda principale è come definire la base di partenza, quale sarà la configurazione iniziale del Bop? Lo sapremo solo il giorno prima di iniziare le prove a Silverstone. Ma al momento non sono troppo sicuro che il nuovo sistema sia la soluzione dei problemi».

Per la definizione del nuovo Bop, l'Aco ha aumentato la collaborazione con l'Imsa, che dal 2016 ha imposto una centralina di rilevazione dati molto più sofisticata ed evoluta, ancora assente sulle vetture che partecipano al Wec. Inoltre, per la definizione del Bop che sarà adottato per la 24 Ore di Le Mans, l'Aco analizzerà in profondità mediante appositi algoritmi, tutte le risultanze - giro per giro - ottenute dalla vettura in gara alla 24 Ore di Daytona e alla 12 Ore di Sebring del 2017. Dove era emerso in quadro di sostanziale equivalenza tra Ferrari 488, Ford Gt, Porsche RSR e Corvette. Mentre l'Aston Martin

NON SONO SICURO CHE LA NUOVA REGOLA ELIMINI I PROBLEMI. VEDREMO A SILVERSTONE

ANTONELLO COLETTA

”





aveva disertato la classe Gte- Pro nelle due classi americane.

In sostanza il Bop determinato a Silverstone, resterà immutato anche per la 6 Ore di Spa. Poi a Le Mans vi sarà un apposito Bop. Dalla successiva 6 Ore del Nurburgring, il regolamento potrebbe essere "compensato" gara per gara, utilizzando quello scelto per le prime due gare, ma adottando la nuova procedura automatica di regolazione.

Computer e algoritmi però non garantiscono l'essenziale da polemiche. Dice Paul Howarth direttore tecnico dell'Aston Martin, di fatto ancora presente con una vettura ormai al suo quinto anno di vita: «La Porsche sarà presente a Le Mans con una vettura del tutto diversa rispetto a quella che ha corso nel 2016, spero che a prescindere da quale dispositivo sarà utilizzato per definire l'equivalenza tecnica, potremo andare a Le Mans ed essere competitivi per la vittoria. Quello che vogliamo e che ci aspettiamo è che tutti i concorrenti siano messi in una situazione di correttezza, che ognuno possa giocare le proprie carte».

La presenza dell'Aston Martin, che dispone di una vettura decisamente obsoleta rispetto alle più moderne Ferrari 488, Ford Gt e Porsche RSR, rischia di essere un motivo di discussione per tutta la stagione. Perché a livello prestazionale, la Vantage non regge più il confronto in termini cronometrici in una situazione di Bop a lei non favorevole. Lo scorso anno, a complicare le cose, ci sono stati i progressi ottenuti dalle gomme Dunlop nella seconda parte di campionato, che hanno finito per alterare il risultato finale nel titolo riservato ai piloti, a favore di Sorensen e Thimm.

Definire un Bop da tutti accettabile, in presenza di due costruttori diversi di pneumatici - Dunlop e Michelin - rende il processo ancora più complicato. Perché l'Aco ha bisogno di 4 costruttori ufficiali nella classe Gte-Pro e aspettando la Bmw nel 2018, per ora non può comunque non considerare le prio-

CI ASPETTIAMO CHE TUTTI I COSTRUTTORI POSSANO COMPETERE CORRETTAMENTE

PAUL HOWARTH



rità e le aspettative dell'Aston Martin. Favorevole al nuovo sistema automatico, basato su algoritmi e computer, è invece Howard Chapel della Ford, il tecnico di maggiore esperienza nel mondo del Gt. «Con il nuovo sistema, ogni Costruttore potrà essere coinvolto nel processo. Si tratta di una procedura migliore, che mette al riparo da interpretazioni umane basate su punti di vista personali. I risultati finali di una gara sono noti a tutti e non sono interpretabili. Quello che serve come parametro di base. Non esisterà mai un sistema Bop perfetto, sempre ci saranno polemiche e interpretazioni. Per questo il risultato finale e le prestazioni mostrate in gara restano il parametro valutativo migliore. Non a caso Peter Wright, che è stato l'inventore del sistema Bop, diceva sempre: "Posso solo cercare di equilibrare le prestazioni che vedo"».

Il Wec si potrebbe così avviare dalla 6 Ore del Nurburgring, ad adottare un sistema per definire il Bop per molti versi più simile alla filosofia del Dtm, basato su provvedimenti e prestazioni strettamente correlati al risultato delle gare precedenti. ●



RIFLETTORI ANCHE SULLA LMP2

Sopra, l'Oreca G Drive LMP2, categoria dove si schiera Rebellion con l'Oreca Valiante, sotto a sinistra. In alto, l'Alpine A470. Qui sotto, da sinistra, Rigon, Calado e Pier Guidi piloti Ferrari AF Corse



LmP2 con il V8 Gibson 4.2 litri

IL MOTORE UNICO IMPOSTO DALL'ACO HA GENERATO UNA FUGA DALLA CATEGORIA. SOLO DIECI LE LMP2 AL VIA. E C'È REBELLION

I numeri, solo 10 vetture iscritte, bocciano clamorosamente la decisione dell'Aco di imporre il monomotore Gibson e limitare la costruzione dei telai ammessi al campionato a solo a 4 costruttori: Dallara, Oreca, Ligier e Riley. Risultato? Al campionato del mondo partecipano solo telai Oreca, mentre Dallara e Ligier si vedranno solo in Elms e a Le Mans, e la Riley solo in Imsa. Vetture ancora competitive come la stessa SMP oppure Honda, sono state messe fuori legge in nome di un contenimento dei costi ancora tutto da verificare. Nello stesso tempo mentre l'Imsa presenta una varietà di propulsori notevole tra aspirati e turbo, nella classe Dpi; il Wec è relegato al solo propulsore Gibson, derivato dall'unità Zytek. Nome poco appetibile, prova ne sia che nessun team ha trovato uno sponsor che volesse ribattezzare il motore. Certo, con il nuovo regolamento tecnico che prevede più potenza e maggiore downforce, le nuove LmP2 saranno più veloci di circa 2/3 secondi al giro rispetto ai tempi del 2016. Rendendo così la guida più problematica ai gentleman che per regolamento e per necessità economiche, devono fare parte della composizione di ogni equipaggio. Vetture sensibilmente più performanti richiedono piloti sempre più esperti, così dalla F.1 arrivano Eric Vergne e Alex Lynn, fresco vincitore della 12 Ore di Sebring.

Dalla classe LmP1 arriva il team Rebellion, che riporta in gara gli storici colori di Michel Vaillant. A Daytona e Sebring il team svizzero è stato l'unico, in configurazione LmP2, a tenere il passo delle Cadillac Dpi. Ora però dispone di diversi piloti, meno prestigiosi. La vittoria per il campionato, dovrebbe però essere un affare tra Rebellion, Signatech e G-Drive. ●

DIECI LE VETTURE ISCRITTE NELLA LMP2

13	Valiante Rebellion	Oreca	Piquet Jr-Beche-Heinemeier-Hansson
24	Manor TRS Racing	Oreca	Graves-Hirschi-Vergne
25	Manor TRS Racing	Oreca	Gonzalez-Trummer-Petrov
26	G-Drive Racing	Oreca	Rusinov-Lynn-Thiriet
28	TDS Racing	Oreca	Collard-Perrodo-Vaxiviere
31	Valiante	Rebellion	Prost-Senna-Canal
35	Signatech Alpine	Alpine A470	Panciatichi-Ragues-Negrao
36	Signatech Alpine	Alpine A 470	Lapierre-Menezes-Rao
37	Jackie Chan DC Racing	Oreca	Cheng-Gommendy-Brundle
38	Jackie Chan DC Racing	Oreca	Tug-Laurent-Jarvis