

Toyota

ci crede

LA CASA DEL SOL LEVANTE TORNA ALLA VITTORIA NELLA GARA D'APERTURA DEL WEC MA LA PORSCHE CHE PENSA GIÀ A LE MANS È SECONDA E TERZA

di Cesare Maria Mannucci



MISSIONE COMPIUTA

Davidson, Buemi e Nakajima, sotto da sinistra, hanno portato al successo la Toyota con la nuova Ts050 Hybrid apparsa velocissima a Silverstone

SILVERSTONE - Prospettive e maniere diverse per affrontare la realtà. La Toyota pensa al risultato immediato, alla classifica del campionato del mondo. La Porsche invece sembra voler considerare la 6 Ore di Silverstone come l'ennesima sessione di prove in vista della 24 Ore di Le Mans. La Toyota adotta la migliore configurazione aerodinamica possibile, opta per la maggiore deportanza, indispensabile per ottimizzare i set di gomme a disposizione, sensibilmente ridotti rispetto allo scorso anno. La Porsche, invece, preferisce per entrambe le vetture la configurazione aerodinamica che sarà utilizzata a Le Mans. Scelta in realtà a lungo termine, considerando



AL TRAGUARDO

Assoluta: 1. Buemi-Davidson-Nakajima (Toyota Ts050 H); 2. Bernhard-Bamber-Hartley (Porsche 919 H); 3. Jani-Lotterer-Tandy (Porsche 919 Hybrid).

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81

che nella seconda parte di campionato farà invece ricorso ad una nuova veste aerodinamica, attualmente allo studio, per ottimizzare la versione high downforce. Prospettive diverse per interpretare il nuovo campionato che nell'apertura a Silverstone ha mostrato scenari imprevedibili. La Toyota vuole tutto e subito e lo ottiene. Rimane al comando per tutte le 6 ore di gara e trionfa con Buemi-Davidson-Nakajima. Singolarmente, sino a 12 minuti dalla fine il risultato resta però incerto. Perché all'ultimo rifornimento, la Porsche di Hartley opta per la scelta di non cambiare le gomme. Riparte al comando ma, con pneumatici freschi, Buemi alle sue spalle rimonta al ritmo di oltre 2" al giro. Una situazione di incertezza solo sulla carta, perché quando Buemi torna al comando, con un sorpasso nemmeno troppo difficile, la Toyota scompare dalla visuale della Porsche e sulla gara scende il sipario. La Porsche riparte da Silverstone comunque con il secondo posto conquistato da Bernhard-Bamber-Hartley ed il terzo di Jani-Lotterer-Tandy. Minimizza dunque i danni in termini di punti per il campionato, nella consapevolezza che a Spa la configurazione a basso carico, che sarà ancora mantenuta, dovrebbe risultare comunque meno penalizzante.

Lopez in discussione

Alla vigilia del campionato c'erano perplessità sull'arrivo di Jose Maria Lopez alla Toyota perché proveniente da una categoria come il Wtcc che nulla ha in comune con l'Endurance e privo di quell'esperienza che la Toyota ha sempre preteso dai suoi piloti. Stiamo parlando di un team che in passato ha appiedato Nicolas Lapierre, in quel momento in testa al campionato del mondo, solo perché aveva avuto due incidenti consecutivi, a Le Mans e ad Austin. Ebbene, il debutto di Lopez al volante di una vettura così impegnativa e complessa da guidare è stato davvero difficile. Durante le prove è apparso a disagio, lento e insicuro nelle traiettorie, tanto che i Commissari gli hanno affibbiato una reprimenda per guida pericolosa! In gara poi l'argentino si è schiantato alla curva Copse pochi giri dopo che aveva ereditato il volante e si trovava al quarto posto. In precedenza Kobayashi era stato attardato dalla rottura della barra posteriore, aveva perso terreno e alla stessa curva era finito nelle vie di fuga prima di riuscire a riprendere la vettura. A parziale giustificazione per l'errore commesso dal pilota argentino, la sua Toyota in quel momento presentava ancora gli stessi problemi di guidabilità, visto che il guasto alla barra posteriore non era stato risolto durante la precedente sosta. Ma resta il fatto che il suo errore è comunque inaccettabile e ha avuto conseguenze gravi nell'economia di un campionato che si gioca a due. Dove ogni punto perso può risultare irrecuperabile. Dopo una lunga riparazione ai box, la Toyota di Lopez-Conway-Kobayashi è poi tornata in pista, terminando a 38 giri di distacco. Trasportato all'ospedale per controlli, Lopez è stato dimesso in serata.

Pensando a Le Mans

Una corsa comunque strana, che la Porsche per certi aspetti, ha scelto "scientemente" di perdere, per ottimizzare come detto la preparazione di que-



SCELTE DIFFERENTI
Sopra, il podio. In alto, la silhouette della Porsche 919, molto differente da quella della rivale Toyota Ts050. A destra, la partenza con le quattro LmP1 ufficiali subito in lotta fra di loro

sta configurazione aerodinamica in ottica Le Mans. Prima del via Andreas Seidl, Team Principal della Porsche diceva: «Questa è una pista che necessariamente richiede una configurazione ad alto carico, sappiamo cosa stiamo facendo e cosa possiamo aspettarci. Nel migliore dei casi correremo per finire al terzo e quarto posto, non possiamo minimamente pensare di essere vicini alla Toyota. Una scelta dettata dalla strategia che abbiamo adottato per i kit aerodinamici che possiamo usare. Con le nostre risorse non possiamo sviluppare due configurazioni aerodinamiche in parallelo. Ora la priorità è la configurazione per Le Mans, poi verrà quella per le corse

Velocità pietra dello scandalo

MENTRE LE PUNTE MASSIME DI LMP1 ED LMP2 SI SONO AVVICINATE, FANNO DISCUTERE LE DIFFERENZE FRA LE GTE

Le nuove regole hanno ridotto il gap prestazionale e in termini di velocità massima tra LmP1 e LmP2. La Porsche di Jani ha segnato la punta più elevata a 293,5 km/h, davanti alla Toyota di Conway a 291,9. Nella LmP2 invece la velocità più alta è stata ottenuta dalla Alpine di Rao con 280,5 km. Le velocità massime della classe Gte dimostrano come il Bop sia stato forse iniquo verso la Ferrari, imponendo una pressione di sovralimentazione troppo bassa. La velocità più elevata è stata ottenuta dall'Aston Martin di Turner a 254,7 km/h davanti alla Ford di Priaulx a 252,3 km/h, la Porsche di Makowiecki a 247,7 km/h e la Ferrari di Pierguidi rilevata a 244,3. Oltre 10 km/h di differenza rispetto all'Aston Martin e 8 km/h rispetto alla Ford, sono un gap davvero rilevante per vetture di questa categoria. Frutto di un calcolo forse penalizzante ai danni della Ferrari nel rapporto tra giri motori e sonda lambda. Probabilmente, alla Ferrari andrebbe concessa una pressione di sovralimentazione più elevata e almeno 4 litri di benzina in più, per disporre di una miscelazione più ricca. ●





successive. Vedremo a fine campionato se questa è stata la scelta giusta. Visto che non possiamo vincere la gara in termini di performance (considerando il gap di 1"3 che divideva la Toyota dalla Porsche dopo le qualifiche n.d.r) cercheremo di mettere pressione alla Toyota per spingerli all'errore».

Questione di consumo delle gomme

La pioggia che è arrivata dopo le prime fasi di gara poteva essere l'unica condizione in grado di ribaltare lo scenario. La Porsche ha provato ad approfittarne, montando le gomme intermedie quando le due Toyota invece avevano preferito rimanere in pista con le slick, anche a scapito di perdere quasi 40" in due giri. Successivamente però la LmP1 tedesca è dovuta tornare ai box, quindi lo scenario si è di fatto riequilibrato. C'è stato poi il debutto di André Lotterer con la Porsche dopo una vita trascorsa all'Audi. Lotterer è apparso un pò ingessato, appannato, quasi in secondo piano rispetto al carisma e alla velocità di Jani. Gli ci vorrà un pò di tempo per adattarsi ad una squadra organizzata in maniera molto diversa rispetto al team Joest, e ad una vettura che necessita di uno stile di guida molto diverso da quello che richiedeva il Diesel Audi, ma vedrete che a Le Mans avrà già recuperato il suo smalto abituale. L'impressione è che la Porsche abbia sovraestimato il potenziale della Toyota, considerando che in corsa il gap tra le due vetture si è ridotto sensibilmente. Conway ha realizzato il giro più veloce in 1'39"656 contro il migliore giro della Porsche di Jani in 1'40"676. In questo contesto di diverse scelte aerodinamiche, anche le nuove regole in materia di pneumatici hanno giocato un ruolo determinante, in questo caso tutto a favore della Toyota. Storicamente, la Porsche ha sempre avuto un approccio tecnico e culturale molto simile a quello di una gara di F1. Assetti esasperati, definiti per ottenere il massimo delle performance, anche a scapito della durata delle gomme. Per questo, nel cor-

ABBIAMO DATO LA PRIORITÀ ALLA CONFIGURAZIONE PER LE MANS. VEDREMO SE È LA SCELTA GIUSTA

ANDREAS SEIDL

”

so dei precedenti campionati, la 919 H si è fatta la reputazione di vettura velocissima ma spesso molto esigente con le gomme. Sino a quando i set di pneumatici per la gara erano 6 e di fatto ogni stint poteva essere affrontato con gomme nuove, questa filosofia poteva anche essere quella giusta. La Toyota invece "storicamente" ha sempre avuto un altro approccio. Grazie a Pascal Vasselon, che prima di essere direttore tecnico del team giapponese lo era stato alla Michelin. Anche in passato, la Toyota è sempre stata la più adatta nell'effettuare il doppio stint. Situazione ora necessaria per almeno 2/3 di gara, visto che i set di gomme si sono ridotti da 6 a 4. Da una parte la scelta aerodinamica meno performante della Porsche, dall'altra la necessità di ottimizzare le poche gomme a disposizioni: sono queste le condizioni che hanno creato le basi per il trionfo della Toyota. ●

FORD SPAZIALI IN GT

La Ford di Priaulx, Tincknell e del debuttante Derani, a destra, non ha avuto rivali a Silverstone. Dove la Ferrari, sotto, si è dovuta accontentare del secondo posto con Calado e Pier Guidi, chiamato a sostituire Bruni che se n'è andato alla Porsche



È sempre più formula Ford

LA GT AMERICANA DOMINA MA IL BALANCE OF PERFORMANCE È GIÀ MOTIVO DI POLEMICHE. A SPA POTREBBERO ARRIVARE CAMBIAMENTI

Vince la Ford GT di Priaulx-Derani-Tincknell davanti alla Ferrari 488 di Calado-Pierguidi e alla Porsche 911 Rsr di Lietz-Makowiecki. Ma le polemiche sul Balance of Performance hanno continuato ad infuriare sia prima che dopo la corsa. Tanto che per la 6 Ore di Spa, che inizialmente avrebbe dovuto disputarsi con lo stesso quadro regolamentare scelto per Silverstone, potrebbero arrivare già nuovi provvedimenti, questa volta finalizzati a penalizzare la Ford. Che oggi ha corso in una situazione di superiorità sin troppo evidente. Nonostante un problema alla porta che l'aveva costretta a perdere tempo ai box per fissarla, e dopo essere scivolata all'ultimo posto di classe, la Ford GT di Priaulx-Tincknell-Derani (eccellente il debutto del brasiliano nella categoria Gt) ottiene un vittoria quasi scontata, dopo essere andata al comando alla quinta

ora di gara, coronando un'intensa rimonta. In precedenza, al comando s'erano alternate l'Aston Martin di Turner-Adam-Serra, la Ferrari di Pierguidi-Calado e l'altra Ford, quella di Mucke-Pla-Johnson. Ma le due Gt americane hanno sempre avuto la gara sotto controllo, manifestando una velocità massima semplicemente irraggiungibile per gli altri. La Ferrari conclude al secondo posto con Calado-Pierguidi, ottimizzando il potenziale cronometrico della 488, cui servirebbero un po' più di pressione di sovralimentazione e concessioni sui consumi per lottare alla pari contro il team di Chip Ganassi. «Siamo al limite su tutto, non sappiamo più cosa togliere» diceva Antonello Coletta prima del via a Lindsay Owen-Jones, presidente della Commissione Endurance Fia - . Dobbiamo risparmiare la benzina, le gomme: in rettilineo tra noi e

la Ford c'è la stessa differenza di velocità che c'è tra una LmP1 e una LmP2. Non possiamo aspettare d'arrivare a metà stagione prima di cambiare il quadro regolamentare». Owen-Jones ascoltava perplesso e dubbioso, si riservava di analizzare i dati a fine gara. Che tanto equi poi non dovevano essere, visto che al termine si parlava di rivedere le cose già in vista della 6 Ore di Spa. Con il secondo posto ottenuto da Pierguidi-Calado, la Ferrari ha comunque ottimizzato il potenziale, non elevatissimo, della 488. Perfetto il debutto di Pierguidi, veloce e sicuro, mai in difficoltà neanche nelle caotiche situazioni di traffico, mentre Calado è stato coinvolto nelle fasi iniziali in un contatto con la Porsche di Christensen. Storia diversa invece per la vettura di Rigon-Bird, che ha concluso quinta e doppiata. Sam Bird è entrato in collisione con l'Oreca Rebel- ➔



GINETTA LMP1

Presentato ufficialmente il programma Ginetta LmP1, la cui vettura sarà pronta nel 2018. Si tratta di un progetto particolarmente ambizioso, in concorrenza alla vettura che la Dallara sta realizzando per Smp e che sarà gestita dal team Art. La Ginetta LmP1 sarà progettata da Paolo Catone, in precedenza responsabile dei progetti di Peugeot, Courage e Smp. Coinvolto anche Adrian Reynard, che si occuperà delle simulazioni al Cfd attraverso la sua struttura di Indianapolis; e la Williams, che metterà a disposizione la propria galleria del vento. Il motore, un V6 turbo, sarà realizzato da Mecachrome. La Ginetta LmP1 sarà venduta al prezzo di 1.600.000 euro ai quali bisognerà aggiungere 700.000 euro per il leasing dei motori. Ginetta prevede di venderne 6 nel 2018.

SAFETY CAR

L'Audi si è ritirata dal Wec, però mantiene la sua presenza fornendo le vetture di servizio e la safety car. Alla 24 Ore di Le Mans, invece, questo privilegio sarà riservato alla Bmw, che aveva firmato un accordo promozionale con l'Aco.

SCOTT TURCKER

Scott Turcker, ricco finanziere americano proprietario del team Level 5, poi caduto in disgrazia e arrestato per una truffa al fisco di oltre un miliardo di dollari, fa ancora parlare. La sua collezione di vetture sarà messa infatti all'asta dal tribunale federale di New York. Presenti numerose Ferrari, compresa la 458 Gtd che vinse la classe alla 24 Ore di Daytona 2014 con Alessandro Pierguidi: è valutata 275.000 dollari. In vendita anche la Honda LmP2 vincitrice della classe di appartenenza a Le Mans.

WEC CAMBIA BENZINA

Cambio del fornitore di benzina in regime di monofornitura per il Wec. Nel 2018 si passerà alla Total, abbandonando così la Shell, la cui benzina sarà utilizzata sino alla fine del 2017. Lo stesso tipo di carburante viene utilizzato sia per i Prototipi che per le Gte.

FASSBENDER - FERRARI

Il noto attore americano Michael Fassbender seguirà i passi di Paul Newman e Patrick Depsey e debutterà a Laguna Seca nel Challenge Ferrari Nord America. E nel 2018 potrebbe essere al via della 24 Ore di Daytona, sempre con una Ferrari.

NUOVE REGOLE GOMME

Le nuove regole in materia di gomme potrebbero avere un impatto determinante nell'esito del campionato, sia per la LmP1 che per la Gte-Pro. Per entrambe le categorie, i set di gomme a disposizione per le qualifiche e la gara, scendono da 6 a 4. Questo vuol dire che in una gara di 6 ore, il doppio stint con lo stesso set di pneumatici diventa una scelta "obbligata" e non più una opzione strategica, come accadeva sino al 2016. Spiega Jerome Mondain, responsabile tecnico Michelin: «I team sono adesso obbligati ad adottare il doppio stint, opzione strategica più rilevante rispetto al passato. Abbiamo adeguato le mescole e la costruzione a questa nuova norma, che sottopone le gomme a disposizione ad una percorrenza chilometrica maggiore del 30%».

NEWHEY E LA FERRARI

Presente a Silverstone anche Adrian Newey, che ha sostato ai box della Ferrari. Il direttore tecnico della Red Bull era in compagnia di Joe Macari ed ha parlato a lungo con Amato Ferrari per un programma di alcune gare nel Gt inglese oppure nel Blancpain. Ricordiamo che nel 2007 Newey ha partecipato alla 24 Ore di Le Mans con una Ferrari 430 Gte dell'AF Corse.

FIA E ACO RINNOVANO

Fia e Aco hanno rinnovato la partnership di collaborazione organizzativa e commerciale sino al 2020, quando scadranno gli attuali regolamenti. Pierre Fillon ha anticipato che a Le Mans sarà annunciato il futuro regolamento della classe LmP1, con maggiore rilevanza per la categoria non Hybrid, sulla quale l'Aco punta molto per rimpolpare una griglia oggi piuttosto striminzita.

**ORECA PRIMA IN CLASSE LMP2**

Tung-Jarvis-Laurent hanno portato l'Oreca 07-Gibson, sotto, al quarto posto assoluto, vincendo la categoria LmP2. Fra le Gte la nuova Porsche, a fianco, è giunta dietro a Ford e Ferrari

lioni di Beche e per questa manovra i Commissari lo hanno penalizzato in maniera troppo severa: 15". Poi, Rigon ha perso troppo tempo dietro la Porsche di Christensen, più lenta. Per 10 giri non è riuscito a superarla, perdendo tempo determinante per la classifica. Considerando come le cose si erano messe alla vigilia, per la Ferrari è un buon risultato.

Ma la battaglia regolamentare con la Fia per ottenere di più in termini di Bop resta prioritaria. La Ford vincitrice ottiene il giro più veloce con Tincknell in 1'57"416 contro l'1'59"035 realizzato da Calado. Un gap enorme, anche se la riduzione dei set di gomme da utilizzare in gara ha forse costretto la Ferrari a rivedere radicalmente regolazioni e assetti. Visto che il doppio stint, che prima nessuna vettura della classe Gte effettuava in gare di 6 ore, adesso è diventata una scelta obbligata.

Strana la gara della Porsche, che probabilmente si è nascosta in ottica Le Mans. La vettura di Makowiecki-Lietz ha alternato momenti velocissimi a fasi meno brillanti, anche se in termini cronometrici anche lei è stata sempre lontana dai tempi della Ford. Quella di Christensen-Estre si è ritirata per la probabile rottura della trasmissione. La Ferrari si consola con la vittoria nella classe Gte- Am conquistata da Grifin-Sawa-Kao, che solo all'ultima curva dell'ultimo giro sono riusciti ad andare al comando dopo una collisione fra l'Aston Martin di Lamy e la Ferrari di Molina che ha regalato il successo al team asiatico Clearwater. ●



Neveu può lasciare il Wec

BRUTTO COLPO PER L'ENDURANCE: IL MANAGER HA OFFERTE PER ORGANIZZARE IL GP FRANCIA F.1 DEL 2018

Gerard Neveu potrebbe lasciare il campionato Wec che gestisce con abilità e che ha creato insieme all'Aco. Il manager francese potrebbe infatti diventare l'organizzatore del prossimo Gp di Francia di F.1 che dal 2018 rientra in calendario, al Paul Ricard. Circuito che lo stesso Neveu ha diretto prima di dar vita al Wec. L'uscita di Neveu sarebbe un colpo tremendo per il futuro del campionato, tale da metterne il futuro in dubbio dopo il 2019, quando l'attuale quadro regolamentare scadrà. Il Gp di Francia di F.1 invece è garantito per 5 anni, attraverso fondi regionali. A fomentare le voci di una sua imminente uscita dal Wec, domenica Jean Todt ha tenuto una conferenza in compagnia di Pierre Fillon e Lindsay Owen-Jones, presidente della Commissione Endurance Fia. Dove spiccava l'assenza di Gerard Neveu. ●

ROBERT RINUNCIA A CORRERE CON IL TEAM DI KOLLES

Kubica dice no

La decisione presa da Robert Kubica di abbandonare il team Clm Kolles alla vigilia della gara di Silverstone si spiega con le ridotte possibilità economiche del team tedesco. Al momento Kolles dispone del budget per correre sino alla 6 Ore del Nurburgring e probabilmente salterà le gare extraeuropee. Che rischiano di avere un numero di iscritti appena sufficiente, considerando che anche alcune LmP2 dispongono di un budget sufficiente per mezza stagione.