ANNO XXVII NUMERO 236

GIUGNO-LUGLIO 2018

PADDOCK

www.paddock.it

EURO 3,00

M. CAMPI

FORMULA 1
CADONO I TABÙ
24 ORE DI LE MANS
FINALMENTE TOYOTA

Poste Italiane - Spedizione in A. P. D.L. 353/2003 (conv in L.27/02/2004 n.46) art.1 comma 1 DCB Torino - Nr. 236 - Giugno/Luglio 2018 - Editore Promit Srl - c.so Racconigi, 150 - 10141 Torino

24 ORE DI LE MANS

ALLA VIGILIA DEL CAMBIAMENTO

L'edizione 2018 della grande classica è ormai andata in archivio con il risultato ampiamente previsto.Ora si attende con curiosità il 2020, quando debutterà il nuovo regolamento..

È presto per prevedere cosa resterà di questa Le Mans 2018, anche perché all'orizzonte se ne profila un'altra pressoché identica e molto probabilmente le due edizioni saranno storicamente appaiate nei giudizi tecnici e sportivi. È andata come doveva andare, anche perché stavolta sembrava difficile il contrario. E non è certo un inedito nella lunga vicenda della 24 Ore, visto che edizioni nettamente dominate da un solo team ufficiale (o quasi) contro uno stuolo di volenterosi privati ce ne sono state in passato, e sempre ce ne saranno. Le Mans è l'unica gara che può permettersi di essere noiosa.

A Le Mans, si dice, vince la 24 Ore ed è verissimo. Chi si aspettava uno svolgimento simile a quello dell'edizione 2017 è rimasto deluso, compresi i complottisti che sui social e sui vari siti hanno subito lasciato intendere che il risultato finale fosse stato stavolta manipolato dal team Toyota a beneficio di Fernando Alonso. Del resto non sarebbe certo un fatto nuovo: la Formula 1 campa da anni su manfrine e pastette più o meno legalizzate e nessuno proferisce parola. Semplificando molto, si può dire che ha vinto il team più organizzato e quello con la macchina migliore, punto. Senza pressioni, d'accordo, e senza alcun accenno a lotte fratricide, ci mancherebbe. Toyota si è limitata ad andare sul sicuro, raccogliendo i frutti tardivi di un impegno di lunghissimo respiro, costellato fino a quest'anno di delusioni e di disavventure paradossali. E ora che anche il costruttore giapponese è entrato nell'albo d'oro di Le Mans, andando a far compagnia alla Mazda, ci si può preparare a un'edizione-fotocopia nel 2019, visto che nessuno potrà realisticamente contrastare lo strapotere delle TS050 ibride. Ventesimo tentativo ufficiale, stavolta è andata: se non altro per i numerosi collezionisti di modellini la presenza di una TS050 nelle loro vetrine spezzerà la monotonia di tante Porsche e Audi, anche se la livrea della vettura nipponica non è niente di speciale. Per un'occasione come la 24 Ore di Le Mans il team favorito poteva inventarsi qualcosa di meno triste ma tant'è.

Una classe, la LMP1, che malgrado l'assenza di concorrenti seri per le Toyota, ha proposto uno schieramento di otto altre vetture, non ibride, rappresentati quattro costruttori: Rebellion, Ginetta, BR e Enso. A parte quest'ultima, vista e rivista in precedenti edizioni, le altre erano tutte inedite per Le Mans e ciò è stato un buon segno. Poca possibilità di mettersi realmente in luce e, come massimo risultato, il terzo gradino del podio per la Rebellion-Gibson R13 di Beche/Laurent/Menezes, dietro le Toyota, lo ridiciamo per la cronaca, tanto ormai lo sanno anche i muri, di Alonso, Buemi, Nakajima e Conway, Kobayashi e Lopez. Nonostante l'effettiva mancanza di suspence, il pubblico ha onorato questa Le Mans con una massiccia presenza, a dimostrazione che la corsa ha un fascino e dei significati che vanno ben oltre le classifiche sportive.

Adesso Toyota ha la possibilità di bissare il risultato del 2018 ma sarà anche della partita nei nuovi scenari dell'endurance, che - si spera - riporteranno le lancette degli orologi indietro al 1999 (o al 1995, dice qualcuno) e la prospettiva ha il suo fascino e probabilmente porterà a una nuova esaltante era. Casomai sarà da verificare come tutto ciò si porrà nei confronti dei regolamenti in vigore negli Stati Uniti, dove peraltro le difficoltà di equiparazione fra le LMP2 e DPI sono evidenti e la mancanza di una vera classe regina, capace di prestazioni più spettacolari si fa sentire. Qualcuno, per la verità, ha suggerito di seguire la strada dell'Imsa, permettendo alle Case ufficiali

di gestire sotto il proprio nome le DPI e appaiandole a delle super-LMP2 come classe di punta. Soluzione, questa, mai digerita dall'Aco che ha preferito percorrere la via delle supercar che alcuni vogliono assimilare alle GT1 di fine anni Novanta. Non è proprio tecnicamente così e magari in altra sede spiegheremo il perché, ma il concetto grosso modo è quello. La 24 Ore di Le Mans di quest'anno sarà ricordata anche per delle prestazioni sostanzialmente prive di errori in ogni classe: in LMP2 la squalifica dell'Oreca-Gibson 07 del G-Drive Racing ha rimescolato le carte. Ma, ironia della sorte, anche senza le modifiche che sono costate l'esclusione al team russo, la vettura non avrebbe avuto problemi a imporsi. Nessun errore, comunque, l'ha commesso il team Signatech Alpine Matmut, secondo con un bel trio di piloti composto da Lapierre/Negrao/Thiriet.
Pochissimi o nessuno svarione nemmeno in classe GTE-Pro: a parte le polemiche sul BoP, le Porsche non hanno avuto troppe difficoltà a imporsi su una concorrenza teoricamente agguerrita e numerosa come non mai. Le 911 RSR ufficiali hanno saputo approfittare al meglio anche delle entrate delle safety car, impostando una strategia vincente fin dalle prime fasi di gara. Il successo della Porsche è stato completato dalla prima posizione in classe LM GTE Am della vettura del Dempsey Proton Racing, pilotata dal giovanissimo Julien Andlauer, Matt Campbell

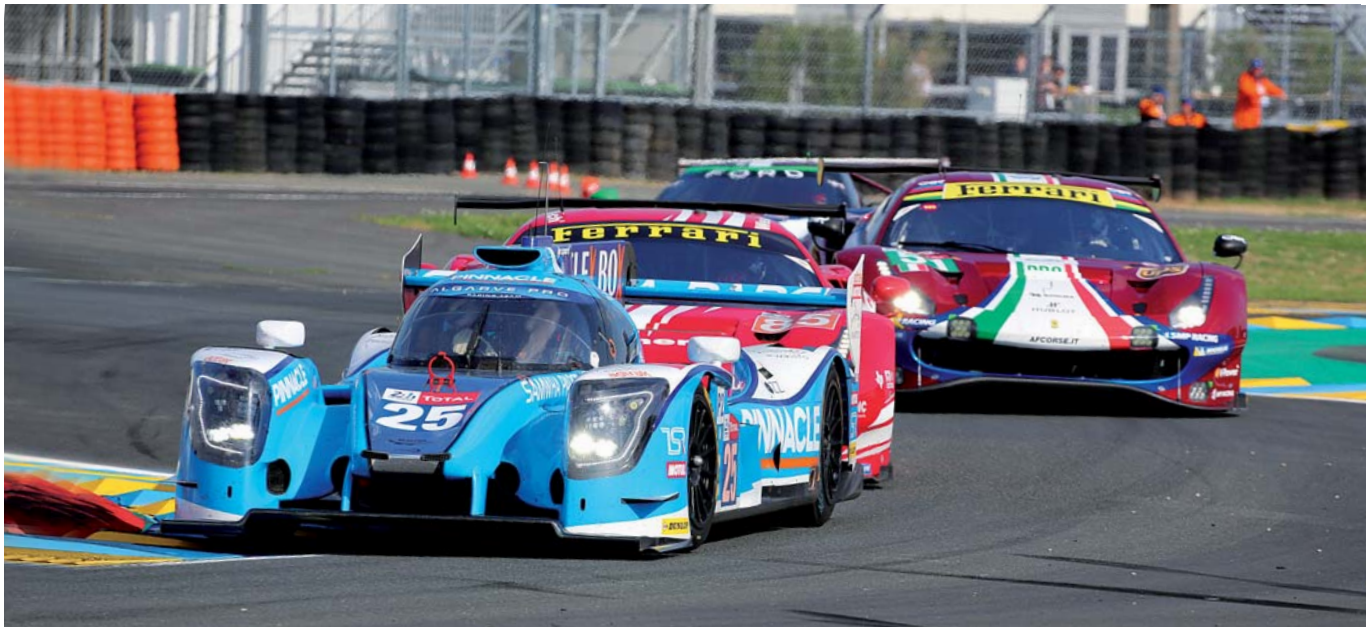
Dopo delusioni e disavventure, la Toyota è riuscita quest'anno a iscrivere il suo nome nell'albo d'oro di Le Mans, con buone probabilità di fare il bis nella prossima edizione che nel 2019 chiuderà la Super Season del WEC. Come da pronostico, dopo la pole ottenuta da Nakajima, ha vinto con la TS050 n.8 che vedeva in equipaggio anche Buemi e Fernando Alonso, tornato a sorridere e sprizzare felicità come non gli accadeva da anni in Formula 1.

La classe LMP1, nonostante l'assenza di veri concorrenti per le strapotenti Toyota, ha visto schierate otto altre vetture non ibride con le inedite Rebellion, che si sono aggiudicate il terzo e quarto posto, le Ginetta e le BR1 (in alto a destra). Tra le LMP2, la prima a tagliare il traguardo è stata la Oreca 07 - Gibson n.26 del G-Drive (al centro a destra) ma, squalificata nel dopo gara, ha dovuto cedere il primo gradino del podio di classe alla Signatech Alpine A470 n.36.

e Christian Ried: a proposito di quest'ultimo, si tratta di uno dei tanti innamorati di Le Mans che hanno inseguito a lungo il successo senza raggiungerlo.
Dopo una prima partecipazione nel 2006 col team Sebah, Ried non aveva mancato un'edizione dal 2011 e questo successo è il giusto coronamento di una passione lunga una vita. Le Mans 2018 è stata anche la gara di tanti personaggi: dei giovani talenti che si sono mescolati a piloti di grande esperienza e richiamo. Nella prima categoria come nella seconda c'è l'imbarazzo della scelta: sentiremo ancora parlare di Thomas Laurent, eccellente in LMP1, così come di Andrea Pizzitola, la squalifica della cui vettura niente toglie a ciò che ha dimostrato durante la gara. In GT potremmo citare un Matteo Cairoli, meritevole di un un programma ufficiale che speriamo non tarderà a arrivare; il già citato Julien Andlauer, vincitore di classe al suo debutto a Le Mans è un altro da tenere d'occhio, così come un ulteriore pilota della grande famiglia Porsche, Matt Campbell, uno dei migliori prodotti del sempre valido vivaio australiano.
Accanto a loro - quasi sempre disponibilissimi per il pubblico - Jenson Button, Fernando Alonso, Juan-Pablo Montoya e non meno di altri ventuno ex-piloti di Formula 1 hanno preso parte alla gara, otto dei quali hanno concluso a podio. Questa è la dimostrazione palese che a livello sportivo, la 24 Ore di Le Mans rappresenta la quadratura del cerchio dell'automobilismo mondiale.
A margine di tutto questo, una coreografia difficile da eguagliare, e un'organizzazione che probabilmente in questi ultimi anni si è liberata di assurde pastoie che sovente facevano inceppare la grande macchina in moto per una settimana.
Una miglior gestione generale dell'evento ha creato anche meno ingorghi e meno inutili perdite di tempo non solo al pubblico ma anche agli addetti ai lavori. Le Mans si sta evolvendo: si è evoluta la sala stampa, ora più efficiente e in mano a personale più competente, si è evoluta la gestione di eventi collaterali come la parata dei piloti il venerdì sera, senza che l'evento abbia dovuto soffrire più di tanto di una perdita di genuinità. Quella, casomai la vedi nella sempre crescente standardizzazione del contorno, che già non è più quello dei primi anni Duemila.
Ma il fascino anche storico dell'evento non è in discussione e questo lo sanno anche i costruttori, soprattutto quelli che

PORSCHE
Experience Center Le Mans

G'DRIVE
DRAGON
P2
26


ferrari
25
PINNACLE

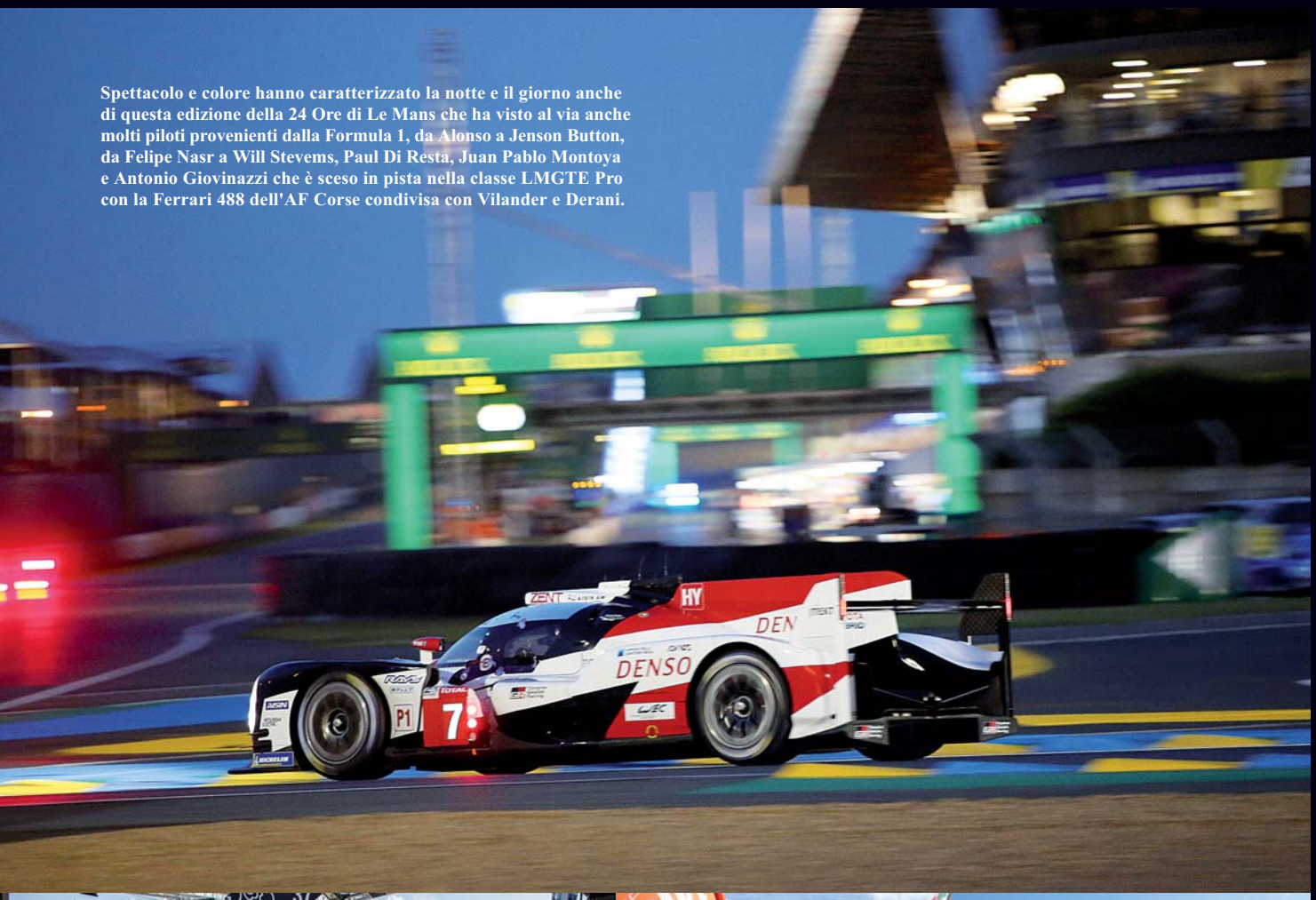
TOYOTA
KODAK
ALONSO
JTEKT
AISIN

FERRARI
61

24h
LE MANS
MMCG
Jetfly

ROLEX
17 10 24 00 00
Bienvenue

Spettacolo e colore hanno caratterizzato la notte e il giorno anche di questa edizione della 24 Ore di Le Mans che ha visto al via anche molti piloti provenienti dalla Formula 1, da Alonso a Jenson Button, da Felipe Nasr a Will Stevems, Paul Di Resta, Juan Pablo Montoya e Antonio Giovinazzi che è sceso in pista nella classe LMGTE Pro con la Ferrari 488 dell'AF Corse condivisa con Vilander e Derani.



a Le Mans hanno costruito gran parte delle loro fortune sportive di questi ultimi decenni: non è un caso se la Porsche ha voluto celebrare il suo straordinario legame con la 24 Ore colorando due delle 911 RSR ufficiali con livree storiche, quella della 917/20 di Le Mans 1971 (la cosiddetta Pink Pig) e quella che caratterizzò le 956 e 962C Gruppo C degli anni ottanta. Quanto alla prima, l'operazione mediatica e commerciale è stata delle più astute: la livrea del maialino rosa è diventata virale nel giro di poche ore e ben prima del sabato mattina le magliette rosa con i trattini e i nomi rossi poste in vendita a diciannove euro nello stand Porsche del villaggio erano già andate esaurite. Anche questa è Le Mane e gli appassionati lo sanno bene.

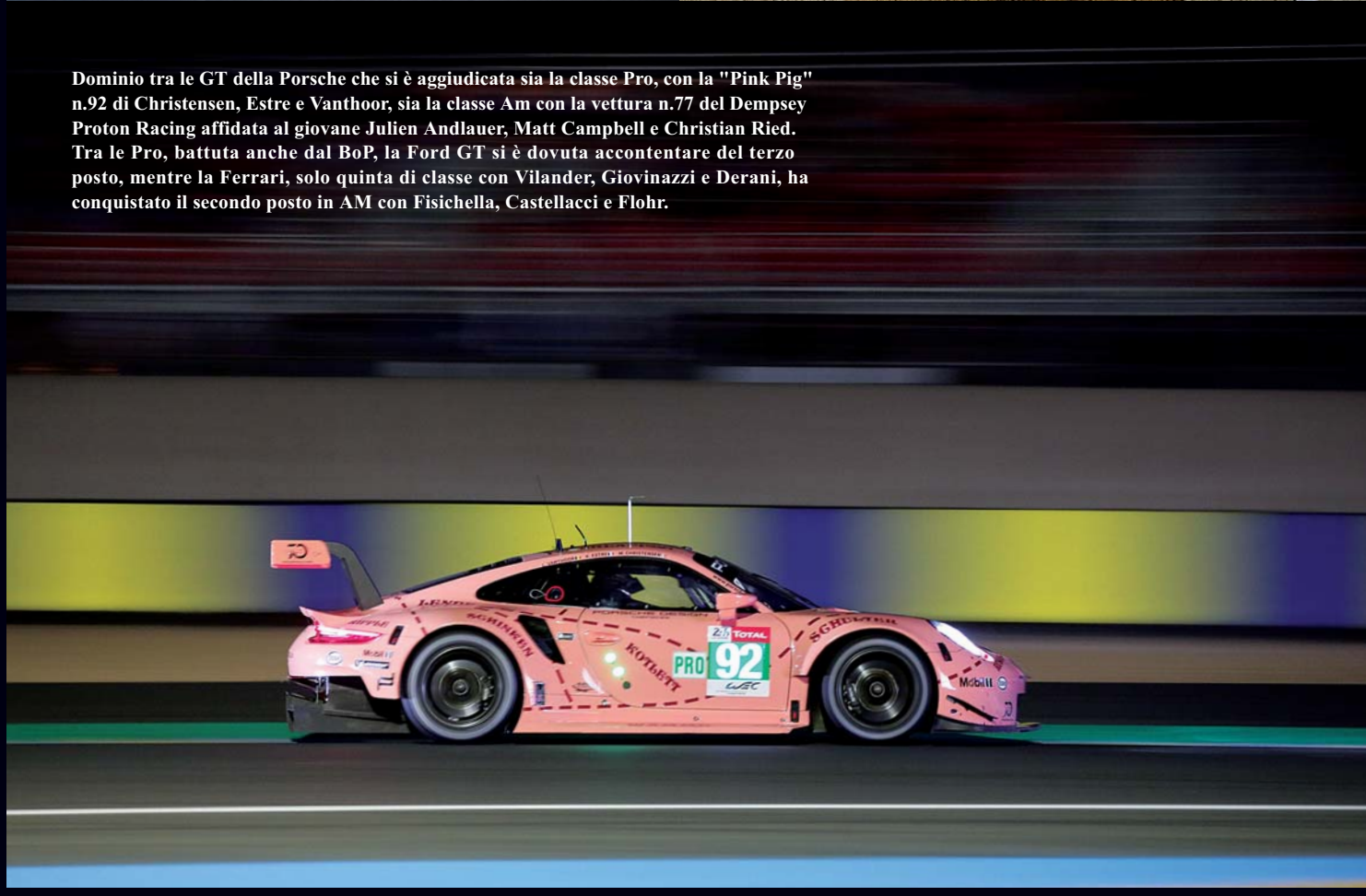
Certo l'edizione 2018 della 24 Ore di Le Mans ha sollevato (e confermato) interrogativi che andranno risolti in questa pur provvisoria stagione agonistica 2018-2019, in primis l'esigenza di un BoP meno macchinoso e, diciamolo pure, ingiusto per la GT e di regole meno penalizzanti per i team privati della LMP1.

Detto questo, il divario tecnico fra le Toyota e il resto delle LMP1 è enorme e anche se dovesse diminuire, le vetture giapponesi non faranno mai eccessiva fatica a imporsi. Criticate da team e piloti anche le nuove norme sui pit-stop e la tendenza a far intervenire troppo spesso la safety car anche in situazioni che parrebbero non strettamente necessarie. I

In generale la speranza è che dal punto di vista del controllo e della gestione sportiva la 24 Ore di Le Mans non finisca per essere vittima di quelle regole che hanno reso la Formula 1 così noiosa e isterica,

Esclusa la vettura del G-Drive, la vittoria in LMP2 è andata all'Alpine, ma tra le protagoniste ci sono state anche le Dallara P217 tra cui la n.47 del Cetilar Villorba (a sinistra in alto) che alla seconda partecipazione è riuscita nuovamente a portare a termine la maratona francese, chiudendo al diciannovesimo posto, dopo avere "ricostruito" la vettura seriamente incidentata nel corso delle prove.

Dominio tra le GT della Porsche che si è aggiudicata sia la classe Pro, con la "Pink Pig" n.92 di Christensen, Estre e Vanthoor, sia la classe Am con la vettura n.77 del Dempsey Proton Racing affidata al giovane Julien Andlauer, Matt Campbell e Christian Ried. Tra le Pro, battuta anche dal BoP, la Ford GT si è dovuta accontentare del terzo posto, mentre la Ferrari, solo quinta di classe con Vilander, Giovinazzi e Derani, ha conquistato il secondo posto in AM con Fisichella, Castellacci e Flohr.



FORZA
MOTORSPORT
FORZA MOTORSPORT
XBOX ONE
FERRARI

94
PORSCHE

FORD
EcoBoost

PORSCHE DESIGN
SINGHA
PRO

SINGHA

Dopo tanti tentativi andati a vuoto il sogno si avvera: allo scadere delle 24 ore le due Toyota numero otto e numero sette tagliano vittoriose il traguardo della 24 ore di Le Mans, edizione 2018.

oltre che incomprensibile ai più. "Più" che, a latere, costituiscono l'essenza di una gara come la 24 Ore di Le Mans, che in nome di una migliore organizzazione non dovrà perdere se stessa, sacrificandosi sull'altare del politicamente corretto.
Il pubblico che così generosamente risponde al richiamo di questo evento deve tornare a casa con la sensazione di aver ricevuto qualcosa in cambio. Già da tempo, per chi non ha accrediti e lasciapassare vari, il paddock di Le Mans è qualcosa di abbastanza impervio. Utilissimo per chi ci lavora (per quanto i limiti stiano crescendo per tutti), difficile da capire e quasi irritante per chi è semplicemente alla ricerca di un autografo.
Sicuramente le varie pit walk e sessioni di incontro con i piloti contribuiscono al valore aggiunto dell'evento, ma la vera sfida del futuro, a livello organizzativo, sarà quella di trovare il giusto equilibrio fra sicurezza e autenticità. Ora il campionato prosegue, per affrontare circuiti di grande fascino, come i tracciati storici di Silverstone o Sebring, da dove l'endurance di matrice europea manca dal 2012 (ma il Wec correrà separato dall'Imsa!). Le Mans 2019 sancirà la fine di questa lunga stagione, una stagione fatta di inevitabili compromessi e di scelte obbligate.

Testo: **DAVID TARALLO**
Foto: **M. Campi, Archivio Michelin**

Grandi festeggiamenti in casa Toyota per la vittoria, dopo venti tentativi, ottenuta nella 86esima edizione della 24 Ore di Le Mans con il "pronosticato", ma meritato, successo anche di Alonso.