



La sfida per il Campionato del mondo si arroventa ai piedi del Monte Fuji

11/10/2016 Campionato mondiale Endurance (WEC), LMP1, Round 7, Fuji (Giappone), Preview

Dal 14 al 16 Ottobre sarà la volta del settimo dei nove round del FIA World Endurance Championship. Per Porsche, la sei Ore del Fuji International Speedway è un momento decisivo della mission per difendere il titolo. Dopo cinque vittorie con la 919 Hybrid, tra le quali la 24 Ore di Le Mans, Porsche conduce il Campionato del mondo costruttori con 238 punti davanti ad Audi (185) e Toyota (137). Nel Campionato del mondo piloti, il trio di piloti composto da Romain Dumas (FR), Neel Jani (CH) e Marc Lieb (DE) è in testa alla classifica con 130 punti, con un vantaggio di 37,5 punti sul migliore trio Audi e mezzo punto in più rispetto ai piloti Toyota che occupano la posizione migliore. Matematicamente, ma solo se si verificano circostanze particolari, dalla gara in Giappone potrebbe già uscire il vincitore del titolo mondiale. Una vittoria è premiata con 25 punti, il jackpot che il team della vettura gemella Porsche ha conquistato tre volte di fila: in questo modo Timo Bernhard (DE), Brendon Hartley (NZ) e Mark Webber (AU) sono avanzati fino al quarto posto (78,5 punti) in Campionato.

Il Circuito del Fuji, situato alle pendici dell'omonimo spettacolare stratovulcano, richiede un lavoro di messa a punto accurato e impegnativo. Sul rettilineo di 1,5 chilometri è necessaria una resistenza molto bassa. Ma nelle 16 curve del breve circuito di 4,549 km, che sono in parte molto strette, è necessaria una buona resistenza aerodinamica. Nel WEC, le modifiche all'aerodinamica sono limitate. La regolazione per la pista può risultare difficile e la massima categoria dei prototipi Le Mans di classe uno (LMP1) è estremamente competitiva: il minimo vantaggio o svantaggio può decidere la vittoria finale.

La Porsche 919 Hybrid sviluppata a Weissach eroga una potenza di sistema di oltre 900 CV (662 kW). Il suo motore a combustione è un innovativo propulsore con downsizing della cilindrata: il compatto motore turbo V4 da 2 litri a benzina aziona l'assale posteriore con quasi 500 CV (368 kW). Due diversi sistemi di recupero dell'energia, l'energia frenante dall'asse anteriore e dei gas di scarico, alimentano una batteria agli ioni di litio che, a richiesta, trasmette l'energia ad un motore elettrico per alimentare l'assale anteriore con una spinta supplementare di oltre 400 CV (294 kW).

La concorrenza in LMP1 è incredibile," ha dichiarato Fritz Enzinger, Vice Presidente LMP1. Nella recente gara di Austin, ancora una volta tutti e tre i costruttori hanno conquistato un posto sul podio. Il quadro generale, come ad esempio la variazione delle temperature della pista, determina differenze decisive nelle prestazioni e dobbiamo anche affrontare un rischio che si presenta sempre nel traffico, quando i prototipi veloci doppiano le vetture GT. Se guardiamo i punti della classifica, siamo sulla strada giusta per difendere entrambi i nostri titoli mondiali. Ma nelle 18 ore di gara complessive ancora da disputare, tutto può accadere."

Il Direttore del Team, Andreas Seidl, ha aggiunto: In generale, a Fuji possiamo aspettarci temperature più fresche di quelle che abbiamo avuto di recente ad Austin, e questo dovrebbe aiutarci. Inoltre, la 919, con la sua resistenza aerodinamica relativamente elevata, dovrebbe rendere molto bene nelle curve, che sono le sezioni impegnative del circuito. Nel 2015, in Giappone c'è stato qualche acquazzone e in questo periodo dell'anno può ripetersi facilmente, ma il nostro team ha dimostrato che siamo in grado di gestire anche situazioni difficili."

Riflessioni prima della gara:

I piloti della Porsche 919 Hybrid N. 1

Timo Bernhard (35, Germania): "Per il set-up della vettura è necessario bilanciare ciò che serve sul lungo rettilineo, sul primo settore veloce e sulla parte finale del giro con i tornanti. Anche la superficie è piuttosto sdruciolevole. Alla curva 13 non si riesce a vedere il punto in cui bisogna svoltare. Questa e le due curve successive si affrontano affidandosi alle proprie sensazioni, cercando di migliorare continuamente la traiettoria di corsa. Nel nostro campionato c'è una concorrenza molto accesa, quindi il problema è riuscire a mettere a punto perfettamente la vettura. E sono sempre i piccoli dettagli che fanno oscillare l'ago della bilancia verso un costruttore o un altro. Per me è una grande gioia essere parte di questo forte team."

Brendon Hartley (26, Nuova Zelanda): Andiamo in Giappone con un buon ritmo dopo tre vittorie consecutive per la vettura numero 1. Fuji è una pista che mi piace e sulla quale si è assistito a grandi

corse negli ultimi anni del WEC. Mi aspetto un'altra dura lotta, e il nostro scopo e obiettivo è quello di continuare la nostra serie di vittorie."

Mark Webber (40, Australia): Ho sempre amato correre su quella pista, col monte Fuji che crea uno scenario spettacolare per la gara. Negli ultimi due anni abbiamo ricevuto un'accoglienza molto calorosa da parte dei tifosi. Fuji è un circuito unico. È una pista molto tecnica, con una combinazione di curve veloci e lente ed un lungo rettilineo. Si tratta di una sfida che non è facile affrontare al massimo. L'ultimo settore stretto e tortuoso mi piace veramente tanto ed è molto adatto alla trazione integrale della nostra 919. Vogliamo continuare la corsa con la vettura numero 1."

I piloti della Porsche 919 Hybrid N. 2

Romain Dumas (38, Francia): Abbiamo una buona vettura, per Porsche sta andando tutto bene e spero che continui così. Al nostro equipaggio piacerebbe molto che la prossima gara sia più fortunata, ma non possiamo lamentarci dal momento che siamo in testa al campionato e abbiamo un ottimo margine. Non vedo l'ora di rivedere i fan giapponesi. Amano il Motorsport e questa competizione è molto divertente."

Neel Jani (32, Svizzera): Adesso comincia la volata finale del Campionato del mondo e, in Giappone, vogliamo consolidare la nostra posizione di leader. Questa è la cosa più importante per me. Nelle ultime tre gare, la fortuna non è stata proprio dalla nostra parte, ma la sfortuna non dura per sempre. Nel 2015, a Fuji siamo stati molto forti con la nostra 919 Hybrid e, alla fine, abbiamo permesso alla vettura gemella di vincere la gara. Quest'anno sarebbe bello recuperare e vincere."

Marc Lieb (36, Germania): Mi piace correre a Fuji. L'atmosfera è sempre grande e la gara è super eccitante. In questa stagione, ciascuna delle diverse vetture LMP1 ha mostrato punti di forza e punti deboli su vari circuiti. Il Fuji Speedway non è né un classico circuito ad alta resistenza aerodinamica, né un tipico circuito a bassa resistenza aerodinamica. Credo che la nostra 919 saprà cavarsela sicuramente bene nelle sezioni tortuose. Per il lungo rettilineo dobbiamo snellire un po' l'aerodinamica, nei limiti consentiti dalle regole."

Dati e cifre:

- La sei Ore del Fuji International Speedway è il settimo dei nove round del calendario del WEC 2016 ed inizia il 16 Ottobre alle 11:00 ora locale (04:00 CEST).
- La versione base dell'app WEC FIA è scaricabile gratuitamente, ed è disponibile un'estensione (a pagamento) che permette di gestire i live stream. Diverse funzionalità in tempo reale come telecamere on-board, rilevazione dei tempi e tracciamento GPS sono implementate nella nuova App Porsche Motorsport (gratuita) e all'indirizzo porsche.com/fiawec.
- Nel 2015, Bernhard/Webber (1:22.763 minuti) e Dumas/Lieb (1:23.071 minuti) hanno blindato la prima fila della griglia di partenza. (Nel WEC, per la posizione sulla griglia di partenza conta la media dei giri più veloci di due piloti.)
- Bernhard/Hartley/Webber hanno vinto la gara dell'anno scorso davanti a Dumas/Jani/Lieb.
- I regolamenti WEC sull'efficienza limitano la quantità di energia disponibile per ogni giro. A Fuji, la Porsche 919 Hybrid può utilizzare 4,15 megajoule dai sistemi di recupero dell'energia e 1,169 o 1,559 litri di benzina.

- In una normale sessione di gara (senza eventuali periodi di safety car), la Porsche 919 Hybrid deve rifornirsi al massimo ogni 38 giri.
- Il rifornimento e cambio gomme possono essere effettuati solo in modo sequenziale e non nello stesso momento. Durante il cambio gomme possono intervenire contemporaneamente solo quattro meccanici e può essere utilizzato un solo avvitatore pneumatico, quindi i tempi sono molto più lunghi rispetto, ad esempio, a quelli della Formula Uno.
- Di norma, i piloti vengono sostituiti solo quando sono necessari nuovi pneumatici.
- Un set di gomme slick Michelin dovrebbe durare idealmente per due rifornimenti del serbatoio.
- Possono essere impiegati questi tipi di pneumatici: tre mescole diverse di pneumatici slick per l'asciutto, un pneumatico ibrido (nessun profilo ma mescola più morbida) per le condizioni miste e pneumatici da bagnato. Per ogni auto sono disponibili 6,5 set di gomme da asciutto per le qualifiche e la gara.
- Un giro del Fuji International Speedway è lungo 4,549 km e comprende 16 curve, dieci a destra e sei a sinistra.
- Nel 2005, per ragioni di sicurezza, il circuito è stato ricostruito ed è tornato ad essere la sede del Gran Premio di Formula Uno del Giappone nel 2007 e 2008.
- Dal 1982 al 1988, uno dei round del Campionato mondiale Endurance si è tenuto a Fuji. Nel 1983, Stefan Bellof ha realizzato il giro più veloce mai registrato al volante di una Porsche 956: 1:10,02 minuti. Questo record, tuttavia, è stato ottenuto sul vecchio tracciato, dove un giro era lungo 4,360 km.
- Nel 2015, la gara del WEC è iniziata dietro alla safety car a causa della pioggia battente. Nel 2014, la pista era asciutta. Ma in questo periodo dell'anno, il clima sulle Alpi giapponesi può essere estremamente mutevole. Nel 2013, a causa di una forte pioggia la gara del WEC non è stata disputata. Per non dimenticare l'acquazzone che nel 1976 ha costretto Niki Lauda a ritirarsi lasciando il titolo mondiale di Formula Uno a James Hunt.
- Il monte Fuji è un vulcano attivo che ha eruttato l'ultima volta nel 1707. Con i suoi 3.776 metri è la montagna più alta del Giappone ed è considerata una montagna sacra.
- Il circuito è situato a circa 100 chilometri a sud ovest della capitale Tokyo, sull'isola principale giapponese di Honshu.

Tutte le classifiche punti sono disponibili all'indirizzo:

<http://www.fiawec.com/courses/classification.html>

Tutti i risultati sono disponibili all'indirizzo: <http://fiawec.alkamelsystems.com>

MEDIA ENQUIRIES



Holger Eckhardt

Spokesperson Motorsports LMDh, GT, Customer Racing

+49 (0) 170 / 911 4982

holger.eckhardt@porsche.de

Link Collection

Link to this article

<https://download.newsroom.porsche.com/it/ppdb/2016/10/la-sfida-per-il-campionato-del-mondo-si-arroventa-ai-piedi-del-monte-fuji.html>

Media Package

<https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/1ec1501b-6785-4e90-bdbf-3ef5808d9d37.zip>