



VdeV c'è tanta Italia

SCATTA IN QUESTO WEEK END DA BARCELLONA LA SERIE FRANCESE CHE PIACE SEMPRE DI PIÙ AI PILOTI DEL BELPAESE

di **Gianluca Marchese**
foto **Pieri** e **Fotospeedy**

Si accendono i motori della VdeV Sports, serie con base prevalentemente in Francia che nel tempo ha saputo ritagliarsi il proprio spazio anche in altri paesi. Ospitando monoposto, prototipi e Gt praticamente di ogni tipo, oltre a Le Castellet, Digione e Magny-Cours nel 2015 gli appuntamenti coinvolgeranno Barcellona (sede del primo round), Aragon, Estoril (chiusura a novembre) e la new entry Mugello, seconda stagionale il 26 aprile. L'organizzazione francese ha infatti varato una tappa italiana anche per il fatto del crescente interesse che, in particolare tra rookie e gentlemen, in casa nostra stanno suscitando questi campionati, dove le griglie raggiungono quasi sempre almeno 20-25 auto e il divertimento, inteso pure come duelli in pista, non manca. Così come non manca la possibilità di scelta, visto che si va dalle storiche al monomarca con barchette entry-level by Funyo ma soprattutto dal Challenge Monoplace alle gare endurance che coinvolgono il folto plateau del Challenge Proto e del Challenge Gt/Tourisme.

IL CHALLENGE MONOPLACE

Cazzaniga difende il titolo

Che dall'Italia siano arrivati segnali importanti nei confronti del VdeV lo certifica la prima bandiera bianco-rosso-verde che ha garrito raggiante sul Challenge Monoplace 2014 salutandolo il titolo di Daniele Cazzaniga su F.Renault 2.0, finora unico pilota italiano riuscito a iscrivere il proprio nome nell'albo d'oro di un campionato VdeV. Il 21enne brianzolo racconta: «È un campionato che in pochi conoscono proprio perché è principalmente francese. In realtà è una buona alternativa se hai una F.Renault ma non hai a disposizione un budget al top per iscriverti all'Alps o simili e una bella opportunità per mettersi in mostra. Io stesso ho ricevuto diverse

proposte dopo il titolo, anche dal mondo dei prototipi».

Daniele non è il solo Cazzaniga al via: ci sono anche papà Nicola e Riccardo, fratello 17enne: «Alla prima stagione ha conquistato due podi - dice il campione in carica -, ci siamo pure saliti insieme, ora potrà lottare stabilmente per le prime posizioni». A Barcellona della partita sarà anche il bresciano Andrea Baiguera con il team Brixia Horse Power, forse il Viola Racing Team (di sicuro dal Mugello) e la lombarda TS Corse di Stefano Turchetto, che dopo qualche missione esplorativa nel 2013 e 2014 si lancia in pianta stabile nel Monoplace con Pietro Peccenini. «L'ultimo test pre-stagionale sarà proprio a Barcellona nella settimana della gara - spiega -. In questi anni abbiamo delineato un percorso sensato per il mio caso del tutto particolare. Nell'Alps abbiamo lavorato sulla tecnica e sulla messa a punto confrontandoci con le migliori promesse del motorsport. E dopo tanta scuola sarà ancora scuola, ma su nuovi fronti».

Al momento i piloti italiani sono tutti su F.Renault 2.0, i cui modelli dal 2010 al 2014 compongono la Classe A del challenge, mentre una Classe B è prevista per i modelli fino al 2009, le Formula X, Abarth e Bmw e le monoposto equipaggiate con motori di derivazione motociclistica. Il format prevede due sessioni di prove libere da 25 o 30', una qualifica da 15' e tre gare da 20', idea che ha generato un vero e proprio trend ormai seguito anche da altre serie.

LE SERIE ENDURANCE

Durata e Gt Turismo che sfide

Le corse che caratterizzano di più l'ambiente e il paddock del VdeV sono perlopiù quelle di durata. I challenge dedicati all'endurance sono due: uno per i prototipi e l'altro per le Gt/Turismo. Nel Challenge Proto iscritto a Barcellona con l'intento di partecipare a tutto il campionato c'è la Scuderia Bi&Bi con Vito Rinaldi, Mariano Bellin e Marco Biffis sulla Tatuus PY012. Proprio le italiane Tatuus (da ricordare lo scorso anno Lacorte-Sernagiotto) e spesso anche le Wolf di casa Bellarosa sono state protagoniste nel campionato, insieme alle concorrenti francesi, in particolare Norma (campione in carica con Vincent Capillaire) e Ligier. In genere nelle gare, che possono essere di 4, 6 o 12 ore, le barchette impegnate sono le Cn2 (per le quali è diventato una sorta di Campionato Europeo), ma sono numerose le tipologie che possono essere accettate dalla VdeV Sports, anche per gareggiare fuori classifica, mentre la grande novità della stagione è la possibilità di portare in pista le nuove Lmp3. L'altra serie endurance è il Challenge Gt/Tourisme con gare da 3, 4 e 6 ore. Anche qui al momento è uno l'equipaggio iscritto ufficialmente a Barcellona, candidato a un ruolo di protagonista per tutta la stagione e che vede la presenza di Andrea Montermini, che la Ferrari 458 Gt3 dell'Aff Corse con Mario Cordoni e Marco Zanot-





CALENDARIO 2015: LA GRANDE NOVITÀ È IL MUGELLO

DATA	CIRCUITO	GT/TURISMO	PROTOTIPI	MONOPOSTO
22 marzo	Barcellona	4 Ore	6 Ore	3 gare da 20'
26 aprile	Mugello	4 Ore	6 Ore	3 gare da 20'
31 maggio	Aragon	4 Ore	6 Ore	3 gare da 20'
28 giugno	Digione	3 Ore	4 Ore	3 gare da 20'
30 agosto	Le Castellet	4 Ore	12 Ore	3 gare da 20'
11 ottobre	Magny-Cours	4 Ore	6 Ore	3 gare da 20'
8 novembre	Estoril	6 Ore	6 Ore	Non presenti

IN ALTO IL TRICOLORE
 Sopra a sinistra, la Tatuus di Bellin e Biffis. A lato e in basso a sinistra Peccenini. Sotto a destra i fratelli Cazzaniga. In alto, Montermini sul podio, e in basso molto atteso in coppia con Cordoni e Zanottini



tini. Il trio italiano ha già fatto un paio di puntate esplorative nel 2014 guadagnando un 2° posto a Le Castellet e vincendo la 6 Ore di Estoril che ha concluso il Challenge. Montermini sottolinea: «Le grandi possibilità di esprimersi che il VdeV offre ai piloti gentlemen, ai quali gli organizzatori danno molto risalto, come ad esempio l'esclusiva sulla nuova Renault Rs01: è un campionato certamente in crescita, molto ben articolato e programmato, hanno svolto un ottimo lavoro e riportarlo al Mugello e in Spagna permetterà a molti di divertirsi». E l'equipaggio italiano di Af è uno dei più attesi tra le Gt... «Le apparizioni dello scorso anno sono andate bene. A Estoril i miei compagni di squadra per le due ore finali mi hanno lasciato la Ferrari già in testa e quindi ci aspettiamo di fare bene, ma non so di preciso dove saremo. Per me l'impegno principale in questa esperienza è quello di 'tutor', anche perché Zanuttini è uno dei piloti più gentlemen, partito da zero nel 2011. Nel Challenge sono previste anche le Gt2, lo scorso anno c'erano le Ginetta ufficiali, la serie è un feudo molto francese e per nulla scontata, quindi è difficile dire se partiamo tra i favoriti. Di sicuro - conclude Montermini - sarà la mia prima esperienza con un vecchio amico e, per me che orbito in ambito Villorba Corse, "rivale" quale Amato Ferrari».

DUE NOVITÀ NELLA SERIE
Rs01 e Radical
 grandi attese

Il Challenge può ospitare quasi tutte le tipologie di auto Gt e Turismo, comprese Gt1, Gt4 e le Superturismo, ma oltre alle supercar dei grandi marchi automobilistici internazionali da quest'anno possono iscriversi al campionato anche i prototipi Lmp2 e Formula Le Mans, purché condotti esclusivamente da piloti gentlemen. Così come la Renault RS01, la nuova creatura francese che potrà gareggiare nel VdeV con alcune restrizioni regolamentari (freni in acciaio e non in carbonio come nel monomarca, ser-

batoio ridotto e una diversa configurazione per mappa motore e aerodinamica). Il tutto mentre anche la Radical sbarca nel Challenge Gt dopo l'esperienza alla 4 Ore di Magny-Cours lo scorso anno. Nel 2015 è infatti attesa la coupé Radical Rxc con motore V8 e pure una versione equipaggiata con un V6 Ford turbo da 430 cavalli. ●

