



LMGTE-PRO FAVOLA BRUNI

CON LA PORSCHE 911 RSR IN EQUIPAGGIO CON LIETZ E MAKOWIECKI FA SALTARE IL BANCO. DUE FERRARI SUL PODIO NELL'ULTIMA LE MANS DELLE 488. SCOPRIAMO COM'È ANDATA

Porsche fa sua la LMGTE-Pro e lo fa con l'equipaggio meno atteso, quello che all'interno della sua stessa squadra era ormai da tempo messo in secondo piano, con tutto il team concentrato sull'altra vettura, considerata di punta. È una vittoria che vale doppio quella che si sono presi Giammaria Bruni, Richard Lietz e Fred Makowiecki, con la 911 Rsr #91, il cui approccio durante la gara è stato il migliore, consapevoli che non vi era nulla da perdere e che l'importante sarebbe stato rimanere sempre lontano dai guai, unico modo per poter essere al punto giusto nel momento giusto. Momento che è arrivato quando la vettura gemella, nel corso della 17ª ora, con Christensen al volante ha subito in pieno rettilineo la delaminazione della gomma anteriore destra e ha letteralmente fatto esplode-

re l'anteriore, con parafranghi e paraurti strappati e sparsi in pista. Con i compagni fuori gioco, ecco che le attenzioni di tutta la squadra si sono per forza di cose concentrate sulla #91, e con essa sono sparite anche quelle sviste avute dai meccanici che avevano condizionato negativamente i pit stop nelle ultime tre gare. A quel punto ha anche pagato la scelta fatta nel corso della notte, come ci ha rivelato a caldo lo stesso Bruni: «Ad inizio gara e nel corso della notte, abbiamo avuto un sacco di vibrazioni derivanti dalle gomme, in particolare quelle anteriori. Abbiamo comunque deciso di tenere duro e di conservare il più set possibile. Ciò ci ha permesso di arrivare al mattino con ancora un buon numero di gomme a disposizione; fatto che si è rivelato decisivo, quando abbiamo potuto sfruttarle al massimo per

FELICI DI STUPIRVI!

Era l'equipaggio meno atteso in casa Porsche per la conquista della vittoria. E invece sorprendendo tutti, Bruni Lietz e Macowiecki hanno conquistato una straordinaria vittoria nella LMGTE-PRO



riuscire a vincere il duello finale con la Ferrari #51». Un Bruni chiaramente raggiante: il suo passaggio da Ferrari a Porsche creò grandi tensioni, ma lui è sempre stato convinto della sua scelta. Ora, che le cose per lui sembravano non andare più per il meglio nel team tedesco, è riuscito a piazzare la zampata nella gara più importante. Da quando esiste la GTE-Pro è ancora il pilota più vincente: alle tre vittorie a Le Mans con Ferrari, ora si aggiunge quella con Porsche. Chi ha fatto meglio di lui?

Se le strategie hanno fatto nel finale pendere l'ago della bilancia verso Porsche, l'incidente causato da Perrodo a poco più di sei ore dalla fine è probabilmente l'episodio chiave della gara. Sims, sull'unica Corvette rimasta in gara, era appena rientrato dal pit stop e si era accodato alla Ferrari di Calado, andato in testa con poco più di un secondo di vantaggio sulla #64. Dopo la Chicane Daytona si è visto affiancare da due LmP2, con quella del Algarve esterna e la AF di Perrodo al centro. Il gentleman francese si è forse spaventato per un leggero scarto dell'altra Oreca ed ha, a sua volta, scartato verso la Corvette, colpendola e mandandola contro le barriere. In quel momento sono svanite tutte le ambizioni di vittoria del team americano, già dimezzate ad inizio dell'ottava ora, quando l'altra C8-R di Garcia aveva accusato una foratura alla posteriore sinistra a Mulsanne. I danni alla sospensione avevano poi fatto precipitare la #63 dal comando all'ultima posizione, tramutata in ritiro al mattino. Quella che sembrava essere la gara delle Corvette, velocissime in qualifica ed imprendibili con le alte temperature, si è così trasformata in una autentica debacle, proprio quando la gara stava andando nella loro direzione, con il ritorno del caldo che le aveva rese imprendibili per tutti nelle prime fasi. Condizione che



ha trasformato le ultime sei ore in un duello tra la Ferrari #51 e la Porsche #91, entrambe rallentate a inizio gara da un drive through per non rispetto dei track limits (scontati da Pier Guidi e Makowiecki) e accomunate da strategie simili, con rientri ai box contemporanei. La sfida era inizialmente tra Pier Guidi e Makowiecki, quindi a metà della 19ª ora Bruni saliva sulla #91, mentre sulla #51 si continuava con l'alessandrino al volante con le medesime gomme. Ed è poco più tardi, attorno a mezzogiorno, che accadeva l'altro episodio che indirizzava la gara. Dopo due giri dal pit stop, Pier Guidi forava la posteriore destra ed era costretto a rientrare ai box, lasciando via libera a Bruni che si ritrovava a gestire un vantaggio di oltre 30" sulla #51, con ancora quattro ore sul cronometro. In quella fase Gimmi ha

DUE ROSSE SUL PODIO

L'ultima 24 Ore di Le Mans in classe PRO per la 488 si è chiusa con due vetture sul podio da parte di Maranello messa in crisi da un balance of performance che ne ha compromesso la competitività



dato il meglio di se, dimostrando a quanti, anche all'interno del suo stesso team, come la sua classe cristallina sia ancora integra: gestendo al meglio le sue gomme ha progressivamente allargato il gap su Pier Guidi, con tempi spesso sul piede di 3'50", irraggiungibili per l'alessandrino, che a metà della 21ª ora lasciava il volante a Daniel Serra, che rientrava in pista staccato di 55". Un'ora più tardi era Bruni a lasciare il volante a Lietz, che riprendeva con un gran ritmo, come da tempo non si vedeva fare al pilota austriaco. A completare l'opera è poi stato Makowiecki, chiamato al volante nei novanta minuti finali, divenuti poi un'autentica passerella. Per Ferrari il doppio podio ha un sapore agrodolce: dopo i vari aggiustamenti di B.o.P. arrivati in settimana, la 488 GTE era tornata competitiva nei confronti di Porsche, mentre le Corvette sembravano su di un altro pianeta. Le disavventure delle GT americane avevano rilanciato le ambizioni dei due equipaggi di AF Corse, ma alla fine sono state due forature a negare loro la vittoria: la prima, avuta a Tertre Rouge da Molina alla anteriore destra, aveva fin dalla settima ora tagliato fuori la #52 dai giochi per la vittoria. La seconda, avuta da Pier Guidi, ha decretato la sentenza finale. Ora, con Porsche che ha preso il comando della classifica team e Bruni-Lietz balzati al comando in quella piloti, non resta che guardare avanti e cercare di ottenere il massimo fin dalla gara di casa, tra poco meno di un mese a Monza. ●

PORSCHE FA SALTARE IL BANCO

Sopra in azione Bruni che ha fatto saltare il banco in GTE Pro in equipaggio con Lietz e Makowiecki

GTE-AM: OVVIAMENTE ASTON MARTIN

GRANDE FAVORITE DELLA VIGILIA LA VANTAGE CONQUISTA LA VITTORIA CON KEATING-CHAVES-SORENSEN

Le Aston Martin erano le favorite della vigilia, la pista ha confermato le previsioni, con la TF Sport di Keating-Chaves-Sorensen vincitrice di categoria. La Vantage #33 è venuta fuori alla distanza, dopo un inizio di gara comandato dalle Porsche Dempsey Proton e WeatherTech, quest'ultima poi seconda al traguardo con MacNeil-Andlauer-Merrill.

A podio anche l'altra Aston di Dalla Lana-Pittard-Thiim e ottima quarta la Porsche GR Racing di Wainwright-Pera-Barker, risalita molto bene al mattino grazie ai turni di guida del giovane lucchese e di Barker. Migliore delle Ferrari è stata la AF Corse di Flohr-Castellacci-Cassidy, solo sesta ma mai davvero in grado di insidiare il passo di Aston e Porsche. ●



LE CLASSI LM GTE PRO



1° BRUNI-LIETZ-MAKOWIECKI

PORSCHE 911 RSR - GT TEAM
350 GIRI IN 24.04'52"100



2° PIER GUIDI-CALADO-SERRA

FERRARI 488 GTE EVO - AF CORSE
a 42'684



3° MOLINA-FUOCO-RIGON

FERRARI 488 GTE EVO - AF CORSE
a 1 GIRO



4° CHRISTENSEN-ESTRE-VANTHOOR

PORSCHE 911 RSR - GT TEAM
a 2 GIRI



5° FRAGA-BIRD-VAN GISBERGEN

FERRARI 488 GTE EVO - RILEY MOT
a 3 GIRI

LM GTE AM



1° KEATING-CHAVES JR.-SORENSEN

ASTON MARTIN VANTAGE AMR - TF
343 GIRI IN 24.03'37'664



2° MACNEIL-ANDLAUER-MERRILL

PORSCHE 911 RSR - WEATHERTECH
a 44'446



3° DALLA LANA-PITTARD-THIIM

ASTON MARTIN VANTAGE AMR - AMR
a 1 GIRO



4° WAINWRIGHT-PERA-BARKER

PORSCHE 911 RSR - GR RACING
a 3 GIRI

ASSOLUTA

1. Buemi-Hartley-Hirakawa (Toyota Hypercar) 347 giri in 24.02'07'996 alla media di 215.425 km/h; 2. Conway-Kobayashi-Lopez (Toyota Hypercar) a 2'01'222; 3. Briscoe-Westbrook-Mailleux (Glickenhaus Hypercar) a 5 giri; 4. Pla-Dumas-Derani (Glickenhaus Hypercar) a 10 giri; 5. Gonzalez-Felix Da Costa-Stevens a Jota; 11 giri; 6. Kubica-Deletraz-Colombo a Prema; 11 giri; 7. Rasmussen-Jones-Aberdein a Jota; 12 giri; 8. De Vries-Beche-Van Der Helm a TDS; 12 giri; 9. Cameron-Collard-Nasr a 12 giri; 10. Lynn-Jarvis-Pierson a 12 giri; 11. Ye-Taylor-Kruetten a 13 giri; 12. Lafargue-Chatin-Pilet a 14 giri; 13. Wadoux-Ogier-Milesi a 14 giri; 14. Hanson-Albuquerque-Owen a 14 giri; 15. Ineschen-Bortolotti-Vanthoor a 14 giri; 16. Canal-Jamin-Van Uiter a 14 giri; 17. Smiechowski-Brundle-Gutierrez a 15 giri; 18. Heise-meier-Hansson-Scherer-Fittipaldi a 16 giri; 19. Thomas-Allen-Binder a 17 giri; 20. Sales-Bell-Hanley a 18 giri; 21. Andrade-Habsburg-Nato a 18 giri; 22. Horri-Glorieux-Cougnaud a 18 giri; 23. Negrão-Lapierre-Vaxiviere (Alpine Hypercar) a 18 giri; 24. Perrod-Nielsen-Rovers a 19 giri; 25. Floersch-Falb-Aitken a 19 giri; 26. Konopka-Viscaal-Vautier a 20 giri; 27. Müller-Cullen-Bourdais a 23 giri; 28. Bruni-Lietz-Makowiecki (Porsche GTE-Pro) a 30 giri; 29. Pier Guidi-Calado-Serra (Ferrari GTE-Pro) a 30 giri; 30. Molina-Fuoco-Rigon (Ferrari GTE-Pro) a 31 giri; 31. Christensen-Estre-Vanthoor (Porsche GTE-Pro) a 32 giri; 32. Fraga-Bird-Van Gisbergen (Ferrari GTE-Pro) a 33 giri; 33. Trouillet-Page-Droux a 36 giri; 34. Keating-Chaves-Sorensen (Aston Martin GTE-Am) a 37 giri; 35. Macneil-Andlauer-Merrill (Porsche GTE-Am) a 37 giri; 36. Dalla Lana-Pittard-Thiim (Aston Martin GTE-Am) a 38 giri; 37. Wainwright-Pera-Barker (Porsche GTE-Am) a 40 giri; 38. Poordad-Root-Heylen (Porsche GTE-Am) a 40 giri; 39. Flohr-Castellacci-Cassidy (Ferrari GTE-Am) a 40 giri; 40. Frey-Gatting-Bovy (Ferrari GTE-Am) a 41 giri; 41. Mann-Ulrich-Vitander (Ferrari GTE-Am) a 41 giri; 42. Prette-Grünwald-Abril (Ferrari GTE-Am) a 41 giri; 43. Cameron-Griffin-Parel (Ferrari 488 GTE-Am) a 41 giri; 44. Haryanto-Picariello-Rump (Porsche GTE-Am) a 42 giri; 45. Kimura-Schandorff-Jensen (Ferrari GTE-Am) a 44 giri; 46. Cressoni-Fisichella-Heistand (Ferrari GTE-Am) a 44 giri; 47. Ried-Priaux-Tincknell (Porsche GTE-Am) a 44 giri; 48. Lahaye-Lahaye-Heriau a 45 giri; 49. Cresp-Jensen-Palutte (Ligier-Gibson LMP2) a 47 giri; 50. Van Der Zande-Kvamme-Hart (Ferrari GTE-Am) a 49 giri; 51. Fassbender-Campbell-Robichon (Porsche GTE-Am) a 51 giri; 52. Bradley-Rojas-De Gerus a 54 giri; 53. Ehret-Hook-Varrane (Ferrari GTE-Am) a 56 giri (gli altri su Oreca-Gibson LMP2).

Giro più veloce: López in 3'27'749 alla media di 236.119 km/h.