



LMDh adesso ha un'identità

FINALMENTE SI SCIOLGONO I NODI REGOLAMENTARI CHE VEDONO LA PIATTAFORMA IN COMUNE CON LA SERIE AMERICANA IMSA

La tradizionale conferenza stampa Aco ha scioltto ulteriori nodi riguardo al regolamento LMDh, piattaforma in comune con Imsa annunciata a fine gennaio a Daytona e che andrà a sfidare direttamente le Hypercars per la vittoria assoluta, sia nel Wec che nella serie americana. Peso (1030kg) e potenza massima combinata (500kw di cui almeno 470kw garantiti dal motore termico per le LMDh) erano già note e comuni alle LMH, ora si conoscono anche le misure massime di lunghezza (5100mm), larghezza (2000mm) e passo (3150mm). I nuovi importanti dettagli riguardano in particolare il recupero di energia e i motori elettrici, che agiranno solo sull'asse posteriore della vettura. Il sistema ibrido, che sarà comune a tutte le LMDh, è nato dalla collaborazione di Bosch, Williams Advanced Engineering e X-Trac e può arrivare a recuperare fino a 200kw e fornire una potenza continua massima di 50 kw. Garantisce inoltre una autonomia di 22.000km prima di una revisione ed il suo costo sarà inferiore ai 300.000 Euro. Si stima inoltre un costo per il telaio (a scelta tra Dallara, Ligier, Oreca e Multimatic) di 345.000 Euro ed un costo della vettura di 1.000.000, motore escluso. Sarà quindi la casa che deciderà di entrare nella categoria a scegliere quale tipologia di propulsore e quale design di carrozzeria adottare, in modo da rendere immediatamente riconoscibile la propria vettura. Certo, non è sfuggito il fatto che il disegno di vettura usata nella presentazione avesse un chiaro richiamo allo stile Porsche, quasi a voler invogliare la casa di Stoccar-

da ad entrare nella categoria. E non sono nemmeno sfuggite le parole del presidente Imsa John Doonan, su come non sia ora il momento di fare annunci clamorosi, ma che i costruttori che stanno collaborando attivamente con i quattro produttori di telai siano molto importanti. Che stesse alludendo proprio a Porsche e magari anche a Ferrari...? Solo il tempo darà una risposta. Aco intanto punta sull'idrogeno per il 2024 e prosegue lo sviluppo del progetto Mission H24 di Green Gt, sotto la responsabilità di Jean Michel Buresche e con Norman Nato pilota tester. A due anni dal lancio ecco la nuova vettura, alleggerita rispetto alla precedente di 150kg ed ora con un peso a livello di una GT, grazie anche ad un serbatoio ad alta pressione di nuova generazione (resistente fino a 700 bar), sviluppato da Plastic Omnium. La vettura continuerà lo sviluppo in vista del debutto a Le Mans nel 2024. ●

UN FUTURO DIVERSO PER LA CATEGORIA

Sopra, il via della 24 Ore di Le Mans edizione 2020 che segna comunque la fine di un ciclo tecnico, visto l'inizio della nuova filosofia regolamentare studiata dall'Aco in stretto contatto con l'Imsa

CALENDARIO WEC 2021* - SI TORNA A MONZA

13/14 marzo	test pre stagione - Sebring
19 marzo	1000 miglia di Sebring
1 maggio	6 Ore Spa-Francorchamps
12/13 giugno	24 Ore di Le Mans
18 luglio	6 Ore di Monza
26 settembre	6 Ore del Fuji
20 novembre	6 Ore del Bahrain