

WORLD ENDURANCE LAN 2025

CAMPIONATO ENDURANCE TRA CENTRI DI SIMULAZIONE

POWERED BY

LEGA ITALIANA CENTRI di SIMULAZIONE

A CURA DI

ZUPEGGO SIMRACING ONLINE EVENTS – FEDERAZIONE INDIPENDENTE GARE di AUTOMOBILI

PRESENTAZIONE DEL CAMPIONATO

Benvenuti al WEL 2025, il WORLD ENDURANCE LAN è il più prestigioso torneo di simulazione automobilistica del nostro Paese, che ogni anno richiama l'élite dei centri di simulazione di tutta Italia e i migliori piloti virtuali di tutto il territorio Nazionale. Questo campionato, che rappresenta il culmine della passione e dell'eccellenza nel mondo del simracing, si distingue per l'intensità delle sue gare endurance, durante le quali i piloti si alternano alla guida in team per sfidare i limiti della strategia, della tecnica e della resistenza.

L'edizione di quest'anno prenderà il via a marzo e, dopo sette tappe emozionanti, si concluderà a dicembre con la leggendaria 24 Ore di Le Mans. Ogni gara del campionato celebra il fascino di circuiti storici, veri templi dell'automobilismo, ognuno con la propria anima e le proprie sfide uniche.

Il campionato vedrà la partecipazione di due categorie di vetture, proprio come accade nei campionati endurance reali: le Hypercar e le GT3.

- Le Hypercar, categoria regina delle gare endurance, rappresentano il vertice assoluto dell'ingegneria automobilistica. Con prestazioni mozzafiato, tecnologie all'avanguardia e design futuristici, queste vetture incarnano la velocità pura e l'eccellenza. Sono il sogno di ogni pilota, ma anche una sfida estrema da gestire in termini di strategia e affidabilità.
- Le GT3, invece, offrono competizioni serratissime e spettacolari. Derivate da vetture stradali ad alte prestazioni, le GT3 sono amate per il loro equilibrio tra potenza e guidabilità, che consente di vedere team di ogni livello confrontarsi in battaglie ruota a ruota su ogni circuito. La coesistenza delle due categorie garantirà gare appassionanti, con strategie differenti e momenti decisivi legati ai doppiaggi e alla gestione della pista condivisa.

Il viaggio attraverso i circuiti inizia con la 6 Ore di Interlagos, in Brasile, un tracciato iconico per le sue salite mozzafiato e curve tecniche, dove il cuore pulsante delle gare sudamericane sarà messo alla prova. A seguire, la 1812 km del Qatar, una sfida nel deserto che combina il fascino delle notti arabe e la precisione tecnologica.

La terza tappa ci porta in Belgio, con la 6 Ore di Spa-Francorchamps, celebre per l'iconica curva Eau Rouge e la sua imprevedibilità meteorologica. Poi, si vola in Medio Oriente per l'8 Ore del Bahrein, un circuito moderno e tecnico immerso in uno scenario unico.

La quinta tappa è la 6 Ore del Fuji, in Giappone, un tracciato che si snoda sotto lo sguardo imponente del Monte Fuji, seguito dalla 6 Ore del COTA, negli Stati Uniti, un omaggio moderno alla storia delle corse. Il campionato si concluderà con la leggendaria 24 Ore di Le Mans, la gara più iconica e impegnativa, capace di mettere alla prova piloti e vetture come nessun'altra.

Oltre a competere per la gloria e il titolo di campioni italiani, i team si contenderanno un montepremi ricchissimo, a testimonianza dell'importanza di questo campionato nel panorama del simracing nazionale e internazionale.

Vi invitiamo a immergervi in questa straordinaria avventura, dove la passione per le corse, il lavoro di squadra e la ricerca della perfezione si fondono per dar vita a un'esperienza indimenticabile. Che il miglior team, in ogni categoria, trionfi!

Buon campionato a tutti!

Di seguito verrà esposto il regolamento completo, una presentazione delle vetture tra le quali sarà possibile scegliere e un primo sguardo ai circuiti sul quale i piloti si sfideranno.

2425

POWERED BY

CATEGORIE E MODELLI DI VETTURE

CATEGORIA HYPERCAR

- ACURA ARX -06
- ALPINE A424
- BMW M HYBRID V8
- CADILLAC V-SERIES R
- FERRARI 499P
- GLICKENHAUS SCG 007
- ISOTTA FRASCHINI TIPO 6
- LAMBORGHINI SC63
- PEUGEOT 9X8
- PORSCHE 963
- TOYOTA GR010
- VANWALL VANDERVELL 680

CATEGORIA GT3

- ACURA NSX GT3 EVO
- ASTON MARTIN VANTAGE
- ASTON MARTIN VANTAGE GT3 EVO
- AUDI R8 LMS EVO II
- BENTLEY CONTINENTAL GT3
- BMW M4
- CALLAWAY CORVETTE C7GT3-R
- CORVETTE C8.R GT3
- CORVETTE Z06 GT3.R
- FERRARI 296 GT3
- FORD GT
- FORD MUSTANG GT3
- LAMBORGHINI HURACAN GT3 EVO2
- LEXUS RC F
- MC LAREN 720S
- MERCEDES AMG GT3 EVO
- NISSAN GT-R
- PORSCHE 911 GT3 R (992)

ISCRIZIONI

Aperte ogni round fino alla domenica precedente la giornata di gara

CALENDARIO

- **01/03/2025** Interlagos – 6 ore
- **12/04/2025** Qatar – 1812 Km
- **24/05/2025** Spa – 6 ore
- **28/06/2025** Bahrain – 8 ore
- **27/09/2025** Fuji – 6 ore
- **01/11/2025** COTA – 6 ore
- **06/12/2025** LeMans – 24 ore

POWERED BY



ORARI DI GARA (6 ore E 8 ore)

10:00 Pratica 1 – 2 ore
13:00 Pratica 2 – 1 ora
14:00 Qualifica – 25 minuti
14:40 Gara

ORARI DI GARA PER 1812Km QATAR

10:00 Pratica – 1 ora
11:00 Qualifica – 25 minuti
11:40 Gara – 335 giri

ORARI DI GARA PER LA 24H di LE MANS

10:00 Pratica – 1 ora e 15
minuti
11:15 Qualifica – 35 minuti
12:00 Gara – 24h

SISTEMA DI PUNTEGGIO

GARE DI 6 ORE

1° classificato: 25 punti
2° classificato: 18 punti
3° classificato: 15 punti
4° classificato: 12 punti
5° classificato: 10 punti
6° classificato: 8 punti
7° classificato: 6 punti
8° classificato: 4 punti
9° classificato: 2 punti
10° classificato: 1 punto
+0.5 punti ad ogni auto oltre il
decimo posto

GARE DI 8H E 1812Km del QATAR

1° classificato: 38 punti
2° classificato: 27 punti
3° classificato: 23 punti
4° classificato: 18 punti
5° classificato: 15 punti
6° classificato: 12 punti
7° classificato: 9 punti
8° classificato: 6 punti
9° classificato: 3 punti
10° classificato: 2 punti
+1 punto ad ogni auto oltre il
decimo posto

24 ORE DI LE MANS

1° classificato: 50 punti
2° classificato: 36 punti
3° classificato: 30 punti
4° classificato: 24 punti
5° classificato: 20 punti
6° classificato: 16 punti
7° classificato: 12 punti
8° classificato: 8 punti
9° classificato: 4 punti
10° classificato: 2 punti
+1 punto ad ogni auto oltre il
decimo posto

In aggiunta, per ogni evento, sarà assegnato 1 punto aggiuntivo all'auto che ottiene la Pole
Position per ogni categoria.

IMPOSTAZIONI DEL SERVER

PARTENZA: Vedi paragrafo 7.1

CONSUMI E DANNI: Gomme 100% - Carburante 100% - Danni 70%

AIUTI ALLA GUIDA: Consentito ABS aggiuntivo

CONDIZIONI METEO E CONDIZIONI ASFALTO

Verranno utilizzate le condizioni meteorologiche reali (ad esclusione della pioggia). Il server, collegato con il sistema meteorologico Weather.com, imposterà le condizioni meteorologiche virtuali in base alle reali condizioni meteorologiche del luogo in cui si tiene l'evento, con il costante aggiornamento in tempo reale del clima, delle temperature e del vento ogni 6 minuti, per tutta la durata dell'evento.

FUSO ORARIO VIRTUALE

Il server sarà regolato in modo che, all'inizio della prima sessione di pratica (ore 10:00 italiane), l'orario virtuale nel server sarà il seguente:

Interlagos: 06:00

Qatar: 12:00

COTA: 06:00

Spa: 10:00

Bahrain: 14:00

Fuji: 06:00

LeMans: 10:00

REGOLE AGGIUNTIVE

Ogni auto può essere guidata da min.2 a max.4 piloti

Con esclusione della 24ore, dove i team avranno totale libertà sulla strategia da adottare, il cambio pilota è **OBBLIGATORIO** entro il 3° Pit-Stop.

Ciò significa che ogni pilota potrà effettuare fino a 2 Pit-Stop consecutivi continuando a guidare ma, al 3° Pit-Stop, sarà obbligato a lasciare l'auto ad un suo compagno.

PADDOCK

1 – Team Manager

La persona responsabile di un centro di simulazione viene definita Team Manager. Questi ha il compito di assicurarsi che i propri piloti conoscano e rispettino tutte le parti del presente Regolamento; indicare eventuali sostituzioni dei piloti; provvedere a tutte le responsabilità burocratiche/gestionali dei propri team ed è la figura di riferimento da parte degli Amministratori del campionato. Proprio per tale carica ricoperta, è buona norma conoscere il Team Manager in un colloquio verbale, informale, allo scopo di instaurare un buon rapporto con gli Amministratori e la Direzione Gara.

2 – Piloti

I piloti sono i diretti responsabili della conduzione dell'auto in pista e di qualsiasi cosa accada all'interno delle sessioni ufficiali. Si specifica che un pilota può ricoprire anche il ruolo di Manager del proprio centro di simulazione. In tal caso, è buona norma che un Team Manager indichi un suo vice agli amministratori, per avere un punto di riferimento quando il Team Manager sarà impegnato alla guida.

3 – Iscrizioni

È compito del Team Manager iscrivere le auto alla competizione, seguendo le modalità indicate dagli Amministratori. Ogni vettura rappresenta un team ed occupa uno "slot". Sarà, dunque, bloccato il nome del team e l'auto scelta. Potrà variare la livrea nel corso della stagione, ma a nessun team sarà concesso di cambiare auto, pena l'assegnazione di un nuovo slot e, dunque, la ripartenza da 0 punti in campionato come nuova auto iscritta.

4 – Sostituzioni

Non essendo presente una classifica piloti, è concesso ai piloti di gareggiare per diversi team nel corso del campionato, anche di categoria differente. Sarà compito del Team Manager indicare eventuali modifiche della line-up secondo le modalità stabilite. Si specifica che, nello stesso evento, un pilota non può correre per due o più vetture.

5 – Regole Generali

o 5.1 - Norme Comportamentali

Il compito degli Amministratori e della Direzione Gara è di fornire ai concorrenti una sana competizione, tramite campionati nei quali ci si impegna e si corre in armonia e con serenità. Ci sarà sempre un solo vincitore e degli sconfitti, ma l'obiettivo è sapere che tutti i concorrenti vorranno partecipare alla prossima competizione organizzata. Per questo motivo, gli Amministratori e la Direzione Gara saranno sempre disponibili a confronti e spiegazioni, ma è anche obbligo di tutti i concorrenti avere e mostrare un comportamento consono alle classiche regole di buon senso e netiquette, dentro e fuori la pista.

o 5.2 - Tipi di Sanzioni

È attraverso le sanzioni che la Direzione gara cercherà di istruire tutti i concorrenti a correre nel pieno rispetto dei Regolamenti, punendo eventuali azioni nocive e manovre irrispettose. Le

sanzioni assegnate potranno variare, a seconda della gravità e come indicato nel presente Regolamento, dalle penalità in secondi, Drive-Through, Stop&Go, divieto di prendere parte alle Qualifiche, Squalifica(DSQ) dalla gara o l'esclusione dal campionato.

o 5.3 - Comportamento in Pista

5.3.1 – Generale

Ogni Team Manager è responsabile dell'hardware e della connessione dei propri piloti. Se il ping/lag di una vettura fosse ritenuto pericoloso, questi sarà Squalificato(DSQ) dalla gara e potrà rientrare quando le condizioni miglioreranno.

Ogni team ha il diritto di competere ponendosi i propri obiettivi, indipendentemente se combatta per la vittoria o per il penultimo posto, tutti i piloti avranno gli stessi diritti e doveri. Cercare di avvantaggiarsi in maniera scorretta e lontana dai principi della simulazione, sfruttando delle mancanze del software, sarà punibile a discrezione della Direzione Gara con penalità che potranno arrivare fino all'esclusione dal campionato, a seconda della gravità.

È a discrezione della Direzione Gara ridurre o evitare totalmente una penalità al pilota che, in seguito ad un incidente, attende e restituisce volontariamente la posizione al/ai pilota/i danneggiato/i, perdendo intenzionalmente lo stesso tempo e le stesse posizioni che ha fatto perdere agli altri concorrenti.

5.3.2 – Chat

Per evitare distrazioni ai concorrenti, per tutta la durata delle sessioni di Qualifica e Gara, è fatto assoluto divieto ai concorrenti utilizzare la chat interna al simulatore. Solo in caso di necessità di una comunicazione urgente, la Direzione Gara potrà scrivere nell'apposita chat. Al team che non rispetta questa regola sarà assegnato un Warning(capitolo 13). Nei casi più gravi, il team potrà anche essere Squalificato(DSQ) dalla gara.

5.3.3 – Utilizzo dei fari

L'unico strumento di comunicazione concessa nel server è la segnalazione luminosa. Si specifica che è vietato "lampeggiare" un pilota con lo scopo di distrarlo, ma è concesso, un massimo di 3 volte, solo con lo scopo di avvisare della propria presenza e intenzione di attaccare nel breve termine. Qualsiasi abuso dell'utilizzo dei fari sarà punito con un Warning(capitolo 13).

o 5.4 - PitLane

Ogni pilota ha l'obbligo di rispettare le linee di ingresso e uscita dalla PitLane in qualsiasi momento delle sessioni di Qualifica e Gara. Sarà sanzionato con 5 secondi di penalità il pilota che oltrepassa completamente la linea di ingresso o la linea di uscita dalla PitLane con almeno due ruote. Durante tutta la percorrenza della PitLane vige l'obbligo dell'utilizzo del limitatore di velocità. Non essendoci contatti all'interno della corsia box, non ci sono regolamentazioni di "Unsafe Release".

o 5.5 - Pista

La pista è definita come la striscia di asfalto compresa tra le due righe bianche. Le righe sono parte della pista, mentre i cordoli non ne sono parte. Eventuali penalità per il vantaggio ottenuto dall'uscita dei track limits saranno automaticamente assegnate dal software (RealPenalty). Nonostante il software possa essere permissivo, è buona norma ricordare la definizione di pista durante l'affiancamento. Infatti "Lasciare sufficiente spazio in pista per l'avversario" avrà il significato di lasciare lo spazio necessario affinché l'avversario possa rimanere con tutte e 4 le ruote dentro la riga bianca. Non è permesso costringere l'avversario a salire sul cordolo, proprio poiché questi non è considerato facente parte della pista.

Se un pilota compie un sorpasso traendo vantaggio da una evidente e volontaria uscita dai limiti imposti dal simulatore, sarà sanzionato con 5 secondi di penalità.

o 5.6 – Bandiere e segnali

5.6.1 – Bandiera Blu

- **Qualifica**

Ogni pilota che non è nel proprio giro lanciato ha l'obbligo di agevolare le auto che stanno percorrendo un tentativo di qualifica. Al pilota non nel giro lanciato sarà, dunque, mostrata una bandiera blu sullo schermo. Ponendo attenzione al GAP con l'auto che segue in rettilineo ci si sposterà in maniera chiara ed inequivocabile dalla traiettoria ideale e rallentando a sufficienza (anche frenando se necessario) per ritornare in traiettoria ideale alle spalle dell'auto doppiante prima del prossimo punto di frenata. Questo appena descritto è il metodo più sicuro e che permette la minor perdita di tempo.

L'ostruzione netta degli avversari in Qualifica potrà comportare il divieto di prendere parte alle Qualifiche della gara successiva.

- **Gara**

La bandiera blu in gara non obbliga il pilota ad agevolare il sorpasso delle vetture di classe differente. Viene fatto obbligo, all'auto doppiata, di non attuare manovre difensive per evitare il sorpasso dell'auto di categoria differente, che dovrà effettuarlo nella maniera più prevedibile e sicura possibile, nel pieno rispetto del presente regolamento.

La doppia bandiera blu (la prima in alto a sinistra dello schermo e la seconda mostrata da RealPenalty nel momento in cui il GAP con l'auto doppiante raggiunge 0.5sec), quando esposta per un doppiaggio di un'auto della stessa classe, obbliga il pilota ad agevolare il doppiaggio senza comportare una evidente perdita di tempo all'auto doppiante. È possibile sdoppiarsi, con l'obbligo di riuscire a creare sufficiente gap per non avere la doppia bandiera blu entro 4 curve.

5.6.2 – Bandiera Gialla

La bandiera gialla esposta indica che potrebbe essere presente una o più auto ferme, con problemi, dentro o fuori la pista. Anche se realmente, per questioni di sicurezza, vige il divieto di sorpasso quando è esposta la bandiera gialla, tale divieto non viene imposto sul simulatore. È comunque responsabilità dei piloti porre la giusta attenzione alla bandiera gialla ed evitare eventuali auto ferme in pista. Se non vi è posta attenzione sufficiente e se vi è un incidente la cui responsabilità è data dalla poca prudenza, sarà assegnata una eventuale Penalità.

È fatto obbligo all'auto ferma in pista di attendere il passaggio delle vetture che arrivano prima di muoversi per riprendere la normale corsa. Se tale regola non è rispettata, al pilota sarà assegnata una penalità.

5.6.3 – Bandiera Rossa

La bandiera rossa è una situazione che viene comunicata dalla Direzione Gara, in collegamento con gli Amministratori, che segnala un grosso ed evidente malfunzionamento del server oppure che almeno 3 team appartenenti allo stesso centro di simulazione hanno perso la connessione in contemporanea.

In nessun caso al di fuori di quelli citati sarà comunicata la bandiera rossa.

In caso di bandiera rossa è compito degli Amministratori riprendere l'evento nel più breve tempo possibile, anche riducendo il tempo rimanente di gara, se necessario. Possono essere presenti più bandiere rosse in uno stesso evento, ma il massimo ritardo accumulabile in totale è di 60 minuti per la 8 ore e 120 minuti negli altri eventi (viene considerata una durata prevista di 10 ore per la 1812Km del Qatar). Se tale limite non può essere rispettato, l'evento sarà sospeso e, se non è stato percorso almeno il 50% di gara, i punti conquistati (sia in qualifica che in gara) in classifica verranno dimezzati.

Si specifica che, in caso di gara interrotta da bandiera rossa, i Warning e i secondi di penalità continueranno a rimanere validi anche quando la gara sarà ripresa. Le penalità di Drive-Through e Stop&Go non ancora scontate, invece, saranno rimosse.

Gli avvisi dei track limits del software Real Penalty saranno resettati ed i team ricominceranno con 0 avvisi.

5.6.4 – Full Course Yellow

Nel caso in cui 3 team appartenenti allo stesso centro di simulazione perdano la connessione in contemporanea nell'ultima ora di gara (40 giri per la 1812Km del Qatar), oppure nel caso in cui 3 team appartenenti allo stesso centro di simulazione che ha già causato una bandiera rossa durante lo stesso evento perdano la connessione in contemporanea, oppure nel caso in cui vi sia una disconnessione anche di una sola vettura, verrà attivata la procedura di Full Course Yellow, che obbligherà i piloti a percorrere la pista ad una media di 110Km/h. Le penalità sono gestite in automatico da Real Penalty.

La procedura FCY rimarrà attiva per un massimo 20 minuti, oppure fin quando i team coinvolti nella disconnessione siano tutti tornati in pista. Si specifica che, durante il periodo di FCY, è possibile scontare eventuali penalità di Drive-Through e Stop&Go.

6 – Qualifica

In caso di Qualifica interrotta dalla bandiera rossa:

Se mancano meno di 2 minuti di tempo a disposizione dei piloti, sarà compito degli Amministratori recuperare i risultati. La sessione di qualifica si considererà, dunque, valida e conclusa. I risultati continueranno ad essere validi anche in caso di evento programmato per una data diversa. L'evento, dunque, riprenderà direttamente dalla sessione di qualifica Prototipi o di Gara.

Se mancano più di 2 minuti di tempo a disposizione dei piloti, questa dovrà essere ripetuta ed i risultati della classe ottenuti prima della bandiera rossa non avranno alcuna validità.

o 6.1 – Format Qualifiche

L'intera sessione di qualifica avrà una durata di 25 minuti (35 minuti a LeMans) e sarà così suddivisa:

- **0 minuti – 10 minuti Qualifiche GT (0 -15 minuti a LeMans)**
Solo le vetture di classe GT potranno scendere in pista. Le vetture di classe Prototipi avranno, invece, l'obbligo di rimanere sulla propria piazzola.
- **10 minuti – 15 minuti Cambio Classe (15-20 minuti a LeMans)**
Allo scoccare del tempo limite, la PitLane sarà dichiarata chiusa e sarà fatto divieto di uscire dalla corsia box ad ogni vettura. Le auto in pista avranno la possibilità di terminare il proprio giro e dovranno, dunque, rientrare ai box.
- **15 minuti – 25 minuti Qualifiche Prototipi (20-35 minuti a LeMans)**
La PitLane sarà dichiarata aperta e solo le vetture di classe Prototipi potranno scendere in pista. Le vetture di classe GT avranno, invece, l'obbligo di rimanere sulla propria piazzola.

Si specifica che è possibile rientrare ai box tramite l'utilizzo del tasto 'ESC' a completa discrezione dei piloti.

7 – Gara

In caso di Gara interrotta dalla bandiera rossa:

Se mancano meno di 60 minuti (40 giri per la 1812Km del Qatar) al termine, la gara risulterà valida e conclusa. La classifica finale sarà quella al momento dell'esposizione della bandiera rossa. Eventuali penalità di Drive-Through e Stop&GO non scontate, saranno convertite in secondi di penalità come indicato nel capitolo 13 del presente regolamento.

Se è stato percorso meno di quanto indicato precedentemente, gli amministratori avranno il compito di salvare i risultati di gara ottenuti e di far riprendere la competizione con il tempo mancante o ridotto (se ritenuto necessario) e riportando le vetture secondo la classifica ultima disponibile, azzerando eventuali giri di distacco.

o 7.1 - Partenza

La partenza sarà lanciata: allo spegnimento dei semafori è obbligatorio rimanere fermi sulla propria piazzola e attendere il passaggio della Safety Car, che rientrerà ai pit al termine del primo giro. Si fa obbligo a tutti i piloti di mantenere un'andatura costante e una distanza di sicurezza dall'auto che precede.

Nel terzo settore della pista, il leader ha la possibilità, a discrezione, di prendere sufficiente spazio dalla Safety Car stessa. Il leader potrà, dunque, entro le ultime 4 curve e fino alla riga del traguardo, accelerare a discrezione per prendere il normale ritmo di gara. Una volta dato lo strappo per la ripartenza, sarà vietato un rallentamento volontario.

Il leader della classe GT potrà, a discrezione, prendere ulteriore spazio dai prototipi prima di dare lo strappo per la partenza della propria classe.

Si specifica che è vietato il sorpasso prima della riga del traguardo. Ciò significa che un pilota che dovesse perdere il controllo durante il giro di lancio e rientrare in pista in ultima posizione, non potrà riprendere la propria posizione iniziale.

I piloti che non rispettano tale procedura saranno puniti con una sanzione che varia da un Warning a uno Stop&Go di 30 secondi, a seconda della gravità della violazione e delle posizioni guadagnate.

8 – Classifiche

Sarà presente una classifica team, con i punteggi indicati precedentemente. Una vettura, per guadagnare punti, deve aver percorso almeno il 75% di gara rispetto al leader della propria classe. Prendono punti anche i team che non riescono a passare sotto la bandiera a scacchi. È concesso, solo nel caso in cui una vettura non abbia la possibilità di riportare fisicamente la vettura ai box, l'uso del tasto ESC, senza conseguenze aggiuntive oltre a quelle standard del simulatore. Un team Squalificato(DSQ) sarà retrocesso dietro l'ultima vettura ritirata e non prenderà punti nella gara.

Le classifiche saranno stilate sommando i punteggi ottenuti in ogni evento.

In caso di parità, sarà considerato il maggior numero di primi posti.

In caso di parità, il maggior numero di secondi posti.

In caso di parità, il maggior numero di terzi posti e così a seguire fino al termine.

In caso di ulteriore parità saranno considerati i punti (non posizione) ottenuti alla 24ore di Le Mans.

In caso di ulteriore parità saranno considerati i punti (non posizione) ottenuti alla 1812Km del Qatar.

In caso di ulteriore parità, sarà considerato il team che, per primo, ha ottenuto il miglior risultato.

PISTA

9 – Regola di ingaggio

o 9.1 - Difesa e cambi di traiettoria

Il pilota che difende una posizione ha il diritto di scegliere su quale lato di pista trovarsi in avvicinamento alla prossima curva. Gli è concesso un solo spostamento, non in prossimità del punto di frenata. Tale spostamento deve essere effettuato in maniera chiara, comunicativa delle proprie intenzioni e con sufficiente anticipo per permettere all'auto attaccante di andare ad occupare la porzione di pista lasciata libera da tale spostamento in totale sicurezza. Indipendentemente dal numero di volte che un pilota effettua un doppio spostamento in difesa o una difesa effettuata in ritardo o in modo improvviso ed imprevedibile, egli sarà punito con una penalità in secondi, cumulabile più volte nel corso dello stesso evento, in caso di ostruzione netta (5 secondi) o incidente.

o 9.2 – Affiancamento

L'affiancamento è una parte della manovra di sorpasso ed è sicuramente la parte più pericolosa della stessa.

L'affiancamento ha inizio quando il pilota che attacca si sposta dalla scia dell'avversario e sovrappone la linea del proprio paraurti anteriore con la linea del paraurti posteriore del pilota che difende.

In procinto della curva, il pilota che attacca e non è affiancato ha l'obbligo di accodarsi in sicurezza al suo avversario, se è già iniziata la fase di frenata del pilota che difende la posizione. L'affiancamento, a meno di evidenti errori dell'auto che precede, non può iniziare in curva, ma comincia sempre sul dritto.

Quando due piloti sono affiancati, ognuno avrà l'obbligo di lasciare sufficiente spazio in pista per l'avversario, nel lato nel quale l'avversario si trova. I piloti hanno l'obbligo di rispettare lo spazio di pista occupato dall'avversario senza invaderla. In quasi la totalità degli incidenti, la responsabilità di un incidente ricade sul pilota che, non seguendo la normale curvatura del tracciato, invade la parte di pista occupata dall'avversario.

L'affiancamento ha termine quando vi è luce tra le due auto, ovvero quando c'è spazio sufficiente tra i paraurti anteriore/posteriore delle due auto per permettere dei cambi di traiettoria in sicurezza.

Quando c'è una responsabilità condivisa in occasione di un incidente di due auto affiancate (entrambi i piloti che si muovono l'uno verso l'altro, oppure situazione estremamente concitata e difficilmente evitabile) si parlerà di incidente di gara. Un incidente di gara non sarà soggetto a penalizzazioni da parte della Direzione Gara.

Un pilota che, non rispettando la presente regola, costringe l'avversario ad abortire il tentativo di attacco/difesa per evitare l'incidente senza ulteriori possibilità, sarà sanzionato con 5 secondi di penalità.

In caso di incidente tra due piloti affiancati, il responsabile potrà essere penalizzato con un Warning o penalità a tempo da un minimo di 5 secondi ad un massimo di 15 secondi, oppure un Drive-Through o Stop&GO, a seconda della gravità giudicata dalla Direzione Gara, come indicato nel capitolo 13.

10 – Reclami

Ad ogni evento, tutti i team avranno a disposizione un gettone per effettuare un reclamo. Effettuare il reclamo è l'unico modo per accertarsi che un'infrazione del regolamento non sfugga alla Direzione Gara e che questa possa istruire il pilota in questione a non ricadere nello stesso errore e, alla lunga, rendere le gare più piacevoli per tutti. Per questo motivo, il reclamo non è solo un diritto, ma anche un dovere nei confronti della Direzione Gara e degli altri partecipanti. Si ricorda che è attraverso le sanzioni che la Direzione gara cercherà di istruire tutti i concorrenti a correre nel pieno rispetto dei Regolamenti, punendo eventuali azioni nocive e manovre irrispettose.

Ogni team, ad ogni evento, avrà un gettone (fittizio) che permetterà di effettuare un reclamo. Periodicamente durante l'evento, la Direzione Gara visionerà i reclami effettuati dai Team-Manager. Se il reclamo di un team viene accolto (ovvero viene assegnata una penalità ad un'altra vettura), al team verrà restituito il gettone. In caso contrario, il team non avrà più diritto di esporre un reclamo nel corso di quell'evento.

Si specifica, per quanto ce ne fosse bisogno, che i gettoni non saranno cumulabili nel corso degli eventi; non potranno essere prestati ad altri team per effettuare reclamo e non potranno essere usati per effettuare reclami per conto di altri team; non saranno restituiti i gettoni in caso di interruzione dell'evento per bandiera rossa.

11 – Briefing

Con lo scopo di istruire i piloti, la sera precedente la gara sarà organizzato un briefing con i team manager. È obbligatoria la presenza di almeno una persona per centro di simulazione che possa fare da portavoce per i propri piloti. Nel briefing verranno specificati e spiegati tutti i principali punti del presente regolamento, con eventuali deroghe allo stesso, qualora necessario, e si risponderà a tutte le domande che i Team Manager avranno raccolto da parte dei propri piloti.

12 – Convocazione

Con lo scopo di istruire un pilota o per chiedere chiarimenti in merito ad una manovra o comportamento, la Direzione Gara ha la possibilità di convocare un pilota e/o un Team Manager ad un colloquio verbale. Eventuali convocazioni possono essere estese a più piloti e/o Team Manager con lo scopo di chiarire ulteriormente i fatti in esame e poter prendere delle decisioni quanto più giuste e costruttive possibili.

13 – Penalità

Si specifica che:

o 13.1 - Esclusione dal campionato

Solo nei casi più gravi e al di fuori di ogni buon senso e spirito sportivo, un pilota potrà essere escluso dal campionato. L'esclusione di un pilota dal campionato non comporterà alcun cambiamento nei punti guadagnati dai team per i quali ha corso, ma non sarà più possibile, per il pilota, prendere parte ad alcun evento di questo campionato, per alcun team.

o 13.2 – Riepilogo penalità

Si specifica che, al termine di ogni evento, i Warning saranno resettati; nel caso di gara interrotta da bandiera rossa, i Warning continueranno a rimanere presenti.

Tipo di infrazione	Penalità	Penalità post gara
Un pilota compie un sorpasso traendo vantaggio da una evidente e volontaria uscita dai limiti imposti dal simulatore	Warning + 5 secondi	10 secondi
Un pilota che non rispetta il regolamento sull'affiancamento e obbliga un avversario ad effettuare nette manovre evasive	Warning	Warning
Ostruzione netta degli avversari, ignorando le bandiere blu	Drive-Through	30 secondi
Non rispettare la procedura di partenza	Warning-SG 30 a seconda della gravità	30-75 secondi
Non porre sufficiente attenzione alle bandiere gialle, causando un incidente	5secondi-DT a seconda della gravità	5-30 secondi
Rientro in pista in modo sconsiderato, obbligando uno o più avversari ad effettuare nette manovre evasive per evitare un incidente	Warning	Warning
Rientro in pista in modo sconsiderato, causando un incidente	Warning + 10secondi-SG 30 a seconda della gravità	15-75 secondi
Un pilota effettua un doppio spostamento in difesa o una difesa effettuata in ritardo o in modo improvviso ed imprevedibile	5 secondi per ostruzione netta, se non ha provocato un incidente	5 secondi
Una vettura accumula 20 secondi di penalità	Rimozione la penalità in secondi, assegnato un Drive-Through	

POWERED BY

Per gli incidenti, saranno considerate sia la gravità della manovra, sia le conseguenze. La Direzione Gara utilizzerà la seguente tabella come esempio per l'assegnazione delle sanzioni.

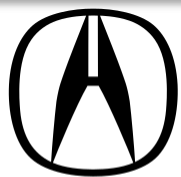
Tipo di incidente	Nessuna conseguenza evidente	Poche posizioni perse con minima perdita di tempo	Perdita sostanziale di posizioni e/o tempo	Gravi danni per l'altra auto oppure 2+ avversari coinvolti
Gravità minima della manovra Es: Pilota che rispetta l'affiancamento ma converge verso l'avversario a causa di un evento esterno (es. improvviso sovrasterzo o perdita di controllo sul cordolo).	Nessuna sanzione	5 secondi	10 secondi	Warning + 10 secondi
Penalità post gara	Nessuna sanzione	5 secondi	10 secondi	15 secondi
Gravità netta della manovra Es: Pilota che calcola male lo spazio con l'avversario, convergendo nettamente verso l'altra vettura, dove pochi cm o Km/h avrebbero evitato l'incidente.	Nessuna sanzione	Warning + 5 secondi	Warning + 10 secondi	Warning + DriveThrough
Penalità post gara	Nessuna sanzione	10 secondi	15 secondi	30 secondi
Manovra grave Es: Pilota che, non prossimo al soprasso, forza la frenata arrivando al tamponamento dell'avversario	Warning	Warning + DriveThrough	Warning + DriveThrough	Warning + Stop&GO 15sec
Penalità post gara	Warning	30 secondi	30 secondi	60 secondi
Estrema gravità Es: Pilota che sbaglia totalmente la frenata, colpendo l'auto situata due posizioni avanti.	Warning + DriveThrough	Warning + Stop&GO 15sec	Warning + Stop&GO 15sec	Warning + Stop&GO 30sec
Penalità post gara	30 secondi	60 secondi	60 secondi	75 secondi

Warning multipli	Penalità	Penalità post gara
Ricevere il 2° warning	DT	30 secondi
Ricevere il 4° warning	SG 15	60 secondi
Ricevere il 6° warning	SG 30	75 secondi
Ricevere l'8° warning	DSQ	DSQ

WEL 2025

POWERED BY

**GUIDA
ILLUSTRATA
ALLE
POWERED BY
VETTURE**



ACURA



L'Acura ARX-06 è un prototipo di auto da corsa sportiva progettata da Honda Performance Development e costruita da Orecar. Presenta una carrozzeria specifica per Acura e un'aerodinamica basata su un nuovissimo telaio ORECA LMDh che utilizza un propulsore ibrido elettrificato dotato di un altrettanto nuovo motore a combustione interna V6 biturbo da 2,4 litri progettato, sviluppato e prodotto da Honda Performance Development (HPD). È progettata secondo il regolamento Le Mans Daytona e gareggerà nella classe GTP del campionato IMSA SportsCar1. L'ARX-06 ha debuttato insieme alla BMW M Hybrid V8, alla Cadillac V-LMDh e alla Porsche 963 all'apertura della stagione 2023 del campionato IMSA SportsCar al Daytona International Speedway.

MARCA	ACURA
PAESE	GIAPPONE
ANNO	2023
CLASSE	LMDh
POTENZA	584Cv
COPPIA	505 Nm
PESO	1030 Kg
VEL MAX	nd
ACCELERAZIONE	nd
RAPPORTO PESO/POTENZA	0,62 Kg/Cv

HYPERCAR

ALPINE A424



L'Alpine A424 è un prototipo Le Mans Daytona (LMDh). È stata progettata da Automobiles Alpine e costruita da Oreca per competere nella classe Hypercar di Le Mans nel Campionato Mondiale Endurance FIA. L'auto è stata presentata come prototipo di show car, denominata A424_β, alla 24 Ore di Le Mans del 2023.

L'A424 utilizza un propulsore ibrido, costituito da un motore a combustione interna singolo turbocompresso Mecachrome V6 e componenti di trasmissione ibrida standardizzati. L'auto è costruita sul telaio Oreca LMP2 di "prossima generazione". Il motore dell'A424 è una versione pesantemente modificata del motore Mecachrome V634 utilizzato nel campionato FIA di Formula 2.

L'auto ha fatto il suo debutto nella stagione 2024. L'A424 mira a replicare la famosa vittoria di Alpine alla 24 Ore di Le Mans del 1978, puntando al successo assoluto nella nuova categoria Hypercar altamente contestata del FIA World Endurance Championship. L'auto è gestita dal team Signatech ed è stata sottoposta a test approfonditi, tra cui prove di resistenza complete di 30 ore ad Aragón per contribuire a replicare le condizioni estenuanti delle corse 24 ore su 24.

MARCA	ALPINE
PAESE	FRANCIA
ANNO	2024
CLASSE	LMDh
POTENZA	584Cv
COPPIA	528 Nm
PESO	nd
VEL MAX	nd
ACCELERAZIONE	nd
RAPPORTO PESO/POTENZA	Nd

HYPERCAR

BMW M Hybrid V8



La BMW M Hybrid V8 è un'auto da corsa che può essere considerata il culmine di ogni tecnologia M fino ad oggi. Utilizza un telaio Dallara ed è alimentato dal motore turbo a otto cilindri P66/3 con trazione elettrica supplementare. Il motore a combustione si basa sull'unità DTM utilizzata nella BMW M4 DTM nel 2017 e nel 2018. La BMW M Hybrid V8 da circa 2.200 libbre ottiene tutta la sua energia elettrica dalla rigenerazione dei freni. A partire dalla stagione 2023, la nuova vettura lotterà per la vittoria assoluta nella nuova classe GTP della serie IMSA, in prestigiose classiche come la 24 Ore di Daytona, la 12 Ore di Sebring e l'iconica Petit Le Mans. In Strada Atlanta. Dal 2024, la BMW M Motorsport gareggerà nuovamente con l'auto anche nel Campionato mondiale Endurance FIA.

MARCA	BMW
PAESE	GERMANIA
ANNO	2023
CLASSE	LMDh
POTENZA	477Cv
COPPIA	554 Nm
PESO	1080 Kg
VEL MAX	nd
ACCELERAZIONE	nd
RAPPORTO PESO/POTENZA	2,26 Kg/Cv

HYPERCAR

CADILLAC V-SERIES R



La Cadillac V-Series.R, originariamente chiamata Cadillac V-LMDh, è un prototipo di auto da corsa sportiva progettata da Cadillac e costruita da Dallara. È progettata secondo i regolamenti di Le Mans Daytona h e ha debuttato nel campionato IMSA SportsCar alla 24 Ore di Daytona di apertura della stagione. L'auto gareggerà anche nel Campionato Mondiale Endurance FIA dal 2023 in poi. La cilindrata di 5,5 litri del motore è la cilindrata più grande tra tutte le vetture GTP che hanno debuttato nel rilancio della classe GTP alla 24 Ore di Daytona del 2023

MARCA	CADILLAC
PAESE	STATI UNITI
ANNO	2023
CLASSE	LMDh
POTENZA	584Cv
COPPIA	534 Nm
PESO	1030 Kg
VEL MAX	nd
ACCELERAZIONE	nd
RAPPORTO PESO/POTENZA	1,9 Kg/Cv

HYPERCAR

FERRARI 499 P

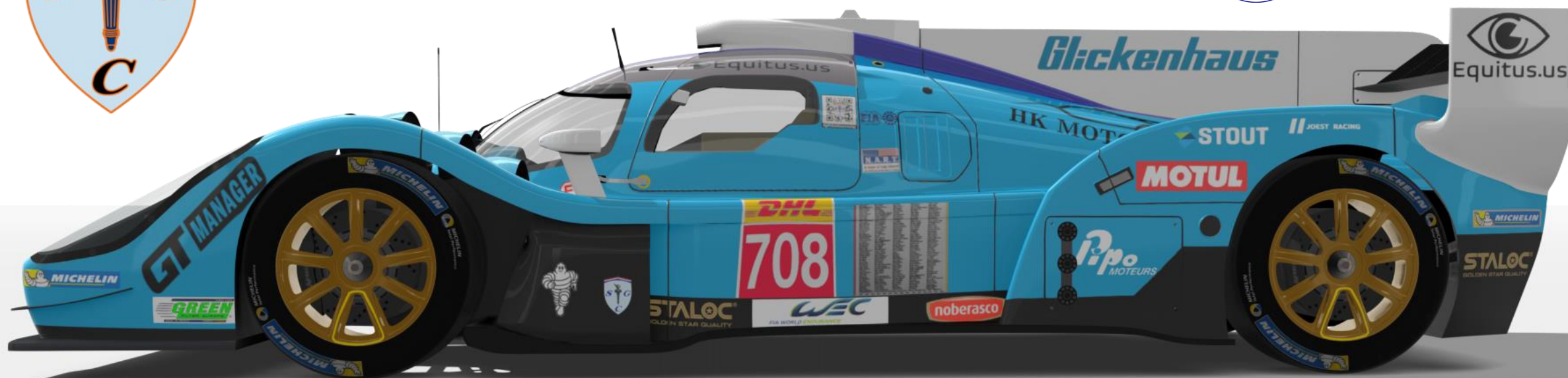


La Ferrari 499P è un prototipo sportivo costruito dalla Scuderia Ferrari per competere nel FIA World Endurance Championship nella categoria Le Mans Hypercar. L'auto è stata svelata alle Finali Mondiali Ferrari, l'evento finale annuale della Ferrari per la serie monomarca Ferrari Challenge. L'introduzione della 499P segna i 50 anni dall'ultima volta che la Ferrari ha messo in campo un prototipo sportivo supportato dalla fabbrica che ha gareggiato per la vittoria assoluta alla 24 Ore di Le Mans. L'auto ha fatto il suo debutto competitivo nel round di apertura della stagione del FIA World Endurance Championship 2023, la 1000 Miglia di Sebring del 2023.

MARCA	FERRARI
PAESE	ITALIA
ANNO	2023
CLASSE	LMH
POTENZA	584Cv
COPPIA	578 Nm
PESO	1030 Kg
VEL MAX	nd
ACCELERAZIONE	nd
RAPPORTO PESO/POTENZA	0,62 Kg/Cv

HYPERCAR

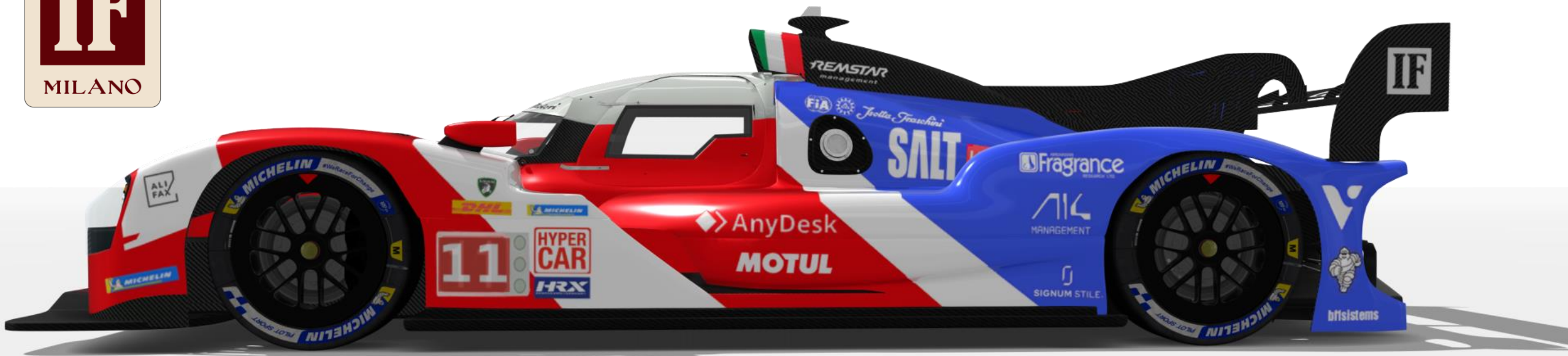
GLICKENHAUS SCG 007 LMH



La Glickenhaus SCG 007 LMH è un prototipo di auto da corsa sportiva costruita dalla Scuderia Cameron Glickenhaus per la categoria Le Mans Hypercar nel FIA World Endurance Championship. È stato il primo produttore ad aderire alla nuova categoria e ha presentato ufficialmente l'auto con cui avrebbero corso il 27 luglio 2018. L'auto è alimentata da un motore V8 biturbo da 3,5 litri prodotto dallo specialista di motori francese Pipo Moteurs.

MARCA	S. GLICKENHAUS
PAESE	STATI UNITI
ANNO	2021
CLASSE	LMH
POTENZA	584Cv
COPPIA	637 Nm
PESO	1080 Kg
VEL MAX	nd
ACCELERAZIONE	nd
RAPPORTO PESO/POTENZA	0,62 Kg/Cv

HYPERCAR ISOTTA FRASCHINI TIPO 6 LMH COMPETIZIONE



La Isotta Fraschini Tipo 6 LMH Competizione è un'autovettura da competizione di tipo sport prototipo, progettata secondo i regolamenti Le Mans Hypercar per gareggiare nel campionato del mondo endurance FIA. La vettura rappresenta il ritorno dello storico marchio italiano dopo decenni di inattività.

MARCA	ISOTTA FRASCHINI
PAESE	ITALIA
ANNO	2024
CLASSE	LMH
POTENZA	548Cv
COPPIA	636 Nm
PESO	1030 Kg
VEL MAX	nd
ACCELERAZIONE	nd
RAPPORTO PESO/POTENZA	0,62 Kg/Cv

HYPERCAR

LAMBORGHINI SC63



La Lamborghini SC63 è un prototipo di auto da corsa sportiva progettata da Lamborghini e costruita da Ligier. È destinata a competere nelle classi Hypercar e Grand Touring Prototype (GTP) del FIA World Endurance Championship e dell'IMSA SportsCar Championship.

La SC63 è stata formalmente annunciata da Lamborghini nel maggio 2022, con l'intenzione di entrare sia nel Campionato Mondiale Endurance che nel Campionato IMSA SportsCar a partire dalla stagione 2024. L'auto si basa su un design da corsa conforme a LMDh e Lamborghini ha scelto Ligier come fornitore di telaio per questo progetto.

L'SC63 utilizza un propulsore ibrido, costituito da un motore a combustione interna biturbo V8 di 90° e componenti di trasmissione ibrida standardizzati. La potenza combinata di questa configurazione è di 671 cavalli (500 kW). L'auto è inoltre dotata di telaio monoscocca in fibra di carbonio e sistema di sospensioni pushrod con ammortizzatori KW e molle di torsione.

La SC63 rappresenta una pietra miliare significativa per Lamborghini Squadra Corse in quanto rappresenta il loro primo prototipo di auto da corsa ibrida. L'auto farà il suo debutto al FIA World Endurance Championship 2024 (classe Hypercar) e all'IMSA WeatherTech SportsCar Championship (classe GTP).

MARCA	LAMBORGHINI
PAESE	ITALIA
ANNO	2024
CLASSE	LMH
POTENZA	584Cv
COPPIA	578 Nm
PESO	1030 Kg
VEL MAX	nd
ACCELERAZIONE	nd
RAPPORTO PESO/POTENZA	1,54 Kg/Cv

HYPERCAR

PEUGEOT 9X8



PEUGEOT



WEL



La Peugeot 9X8 è un prototipo da corsa a quattro ruote motrici con un propulsore sviluppato sotto il controllo degli specialisti di Peugeot Sport. L'auto ha un V-6 biturbo da 700 CV che aziona le ruote posteriori e un motore elettrico da 268 CV sull'asse anteriore. Le ruote posteriori sono azionate da un motore a combustione interna V6 da 2,6 litri, bi-turbo, 520 kW, mentre un motore elettrico su misura da 200 kW ad alte prestazioni aziona le ruote anteriori. L'auto pesa 2271 libbre e ha una lunghezza totale di 196,85 pollici e una larghezza di 78,7 pollici.

MARCA	PEUGEOT
PAESE	FRANCIA
ANNO	2022
CLASSE	LMH
POTENZA	671Cv
COPPIA	664 Nm
PESO	nd
VEL MAX	nd
ACCELERAZIONE	nd
RAPPORTO PESO/POTENZA	nd

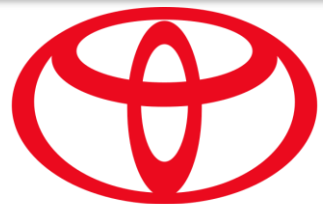
HYPERCAR

PORSCHE 963



La Porsche 963 è un prototipo di auto da corsa sportiva LMDh progettata da Porsche e costruita da Multimatic, per competere nelle classi Hypercar e GTP (Grand Touring Prototype) rispettivamente nel Campionato Mondiale Endurance FIA e nel Campionato IMSA SportsCar. Ha un motore V8 da 4,6 litri con doppi turbocompressori, incluso il supporto di un motore elettrico. Con un peso di circa 1.000 chilogrammi, l'auto da corsa è alimentata da una potenza totale di 500 kW (680 CV). Il nome 963 trae ispirazione dalle Porsche 956 e Porsche 962 che gareggiarono negli anni '80, che gareggiarono anche nelle serie di corse americane ed europee. L'auto è stata presentata al Goodwood Festival of Speed del 2022, con una tradizionale livrea rossa, bianca e nera.

MARCA	PORSCHE
PAESE	GERMANIA
ANNO	2023
CLASSE	LMDh
POTENZA	670Cv
COPPIA	777 Nm
PESO	1040Kg
VEL MAX	nd
ACCELERAZIONE	nd
RAPPORTO PESO/POTENZA	1,55kg/cv



TOYOTA



WEL

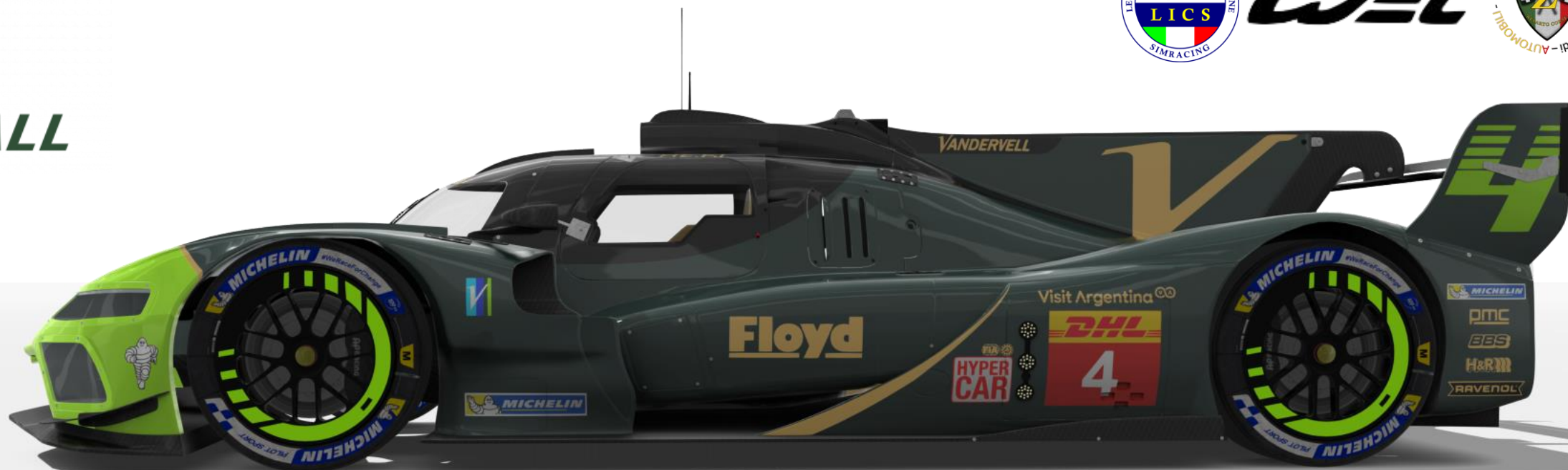


La Toyota GR010 Hybrid è un prototipo di auto da corsa sportiva sviluppata per le regole dell'Hypercar di Le Mans 2021 nel Campionato mondiale Endurance FIA. È il successore della Toyota TS050 Hybrid, che ha gareggiato nel WEC dal 2016 al 2020, ottenendo 2 doppi titoli mondiali WEC e 3 vittorie consecutive alla 24 Ore di Le Mans dal 2018 al 2020. La GR010 HYBRID è stata sviluppata da TOYOTA GAZOO Racing (TGR) per la serie 2021 del FIA World Endurance Championship (WEC) in conformità con il regolamento Le Mans Hypercar (LMH), per competere nella classe Hypercar di punta.

MARCA	TOYOTA
PAESE	GIAPPONE
ANNO	2021
CLASSE	LMH
POTENZA	670Cv
COPPIA	777 Nm
PESO	1030 Kg
VEL MAX	nd
ACCELERAZIONE	nd
RAPPORTO PESO/POTENZA	1,54kg/cv

HYPERCAR

VANWALL VANDERVELL 680 - PIPO

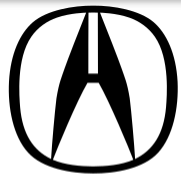


La Vanwall Vandervell 680 è un prototipo di auto da corsa sportiva progettata e costruita dal Vanwall Racing Team. È progettata secondo i regolamenti Hypercar di Le Mans e ha fatto il suo debutto nel Campionato Mondiale Endurance FIA 2023 alla 1000 Miglia di Sebring di apertura della stagione. L'auto prende il nome dal fondatore della Vanwall Tony Vandervell. Il team era precedentemente noto come ByKolles Racing prima di essere rinominato Vanwall Racing Team nel 2023.

MARCA	VANWALL
PAESE	AUSTRIA
ANNO	2024
CLASSE	LMH
POTENZA	600Cv
COPPIA	550 Nm
PESO	1045 Kg
VEL MAX	330 Km/h
ACCELERAZIONE	2,7 0-100 Km/h
RAPPORTO PESO/POTENZA	1,72kg/cv

GT3

ACURA NSX GT3 EVO22



ACURA



L'Acura NSX GT3 EVO è un'auto da corsa sviluppata da Honda Performance Development (HPD) ed è progettata per le competizioni FIA GT3 in tutto il mondo. L'auto è alimentata da un motore V6 DOHC biturbo con una cilindrata di 3501 cc. Il motore è dotato di iniezione diretta e portuale, controllo dell'acceleratore drive-by-wire e controllo elettrico della valvola di scarico.

La carrozzeria dell'auto è realizzata interamente in fibra di carbonio e pesa meno di 2.800 libbre. Le dimensioni dell'auto sono 2.042 mm di larghezza, 2.713 mm di passo e 4.592 mm di lunghezza complessiva.

Le sospensioni sono a doppio quadrilatero all'anteriore e multilink al posteriore. La vettura è dotata di ammortizzatori Sachs regolabili a 5 vie e freni Brembo con rotori ventilati da 390/330mm.

L'Acura NSX GT3 EVO ha avuto successo nelle corse, con numerose vittorie nelle competizioni IMSA GTD e SRO GT. Soddisfa tutte le norme e i regolamenti FIA GT3 2016.

Nel 2022 è stata introdotta una versione migliorata dell'auto, denominata NSX GT3 Evo22. Questa versione presenta intercooler del motore migliorati, rigidità delle molle e geometria delle sospensioni riviste, dimensioni del serbatoio del fluido aumentate per le gare di resistenza, revisioni del sistema di ruote per cambi di pneumatici più rapidi e una nuova luce antipioggia obbligatoria FIA. La NSX GT3 Evo22 è disponibile per nuovi ordini ed è omologata fino al 2024.

MARCA	ACURA
PAESE	GIAPPONE
ANNO	2019
CLASSE	GT3
POTENZA	534 CV
COPPIA	574 NM
PESO	1240 KG
VEL MAX	280 + KM/H
ACCELERAZIONE	ND
RAPPORTO PESO/POTENZA	2,59 KG/CV

GT3

ASTON MARTIN VANTAGE GT3



ASTON MARTIN



L'Aston Martin Vantage GT3 è stata presentata nel 2019. È stata rivelata al pubblico all'86a 24 Ore di Le Mans, con la Vantage GT3 che ha fatto il suo debutto in gara al Michelin Aston Martin Racing Le Mans Festival. Le nuove Vantage GT3 e GT4 derivavano dalla nuova Aston Martin Vantage GTE.

La Vantage GT3 è alimentata dallo stesso motore V8 turbo da 4,0 litri dell'auto da strada Aston Martin Vantage acclamata dalla critica. Il motore è ottimizzato da Aston Martin Racing e produce 535 CV a sovralimentazione variabile e 700 Nm di coppia. L'auto pesa 1.245 kg a secco.

La Vantage GT3 è dotata di un telaio in alluminio leggero, basato sull'auto da strada, e comprende un roll-bar in acciaio, un cambio sequenziale a sei velocità Xtrac, una frizione multidisco Alcon Motorsport, ammortizzatori Ohlins regolabili a quattro vie e freni e freni Alcon. ABS Bosch Motorsport.

La Vantage GT3 è rimasta in sviluppo fino alla sua omologazione avvenuta il 1° marzo 2019. Ha sostituito l'auto cliente di maggior successo di Aston Martin, la V12 Vantage GT3, che ha continuato a vincere gare sette anni dopo la sua prima introduzione sul mercato. La V12 Vantage GT3 ha avuto particolare successo nella Blancpain GT Series Endurance Cup e nella serie British GT.

La Vantage GT3 è stata progettata per mantenere una finestra di prestazioni ottimale in cui i piloti professionisti possano essere competitivi, consentendo anche ai piloti inesperti di guidare velocemente. La popolarità del predecessore della Vantage GT3 era in gran parte dovuta a questo equilibrio tra accessibilità e prestazioni.

MARCA	ASTON MARTIN
PAESE	GRAN BRETAGNA
ANNO	2019
CLASSE	GT3
POTENZA	477CV
COPPIA	603 NM
PESO	ND
VEL MAX	ND
ACCELERAZIONE	ND
RAPPORTO PESO/POTENZA	ND

GT3

ASTON MARTIN VANTAGE GT3 EVO



ASTON MARTIN



L'Aston Martin Vantage GT3 è stata presentata nel 2019. È stata rivelata al pubblico all'86a 24 Ore di Le Mans, con la Vantage GT3 che ha fatto il suo debutto in gara al Michelin Aston Martin Racing Le Mans Festival. Le nuove Vantage GT3 e GT4 derivavano dalla nuova Aston Martin Vantage GTE.

La Vantage GT3 è alimentata dallo stesso motore V8 turbo da 4,0 litri dell'auto da strada Aston Martin Vantage acclamata dalla critica. Il motore è ottimizzato da Aston Martin Racing e produce 535 CV a sovralimentazione variabile e 700 Nm di coppia. L'auto pesa 1.245 kg a secco.

La Vantage GT3 è dotata di un telaio in alluminio leggero, basato sull'auto da strada, e comprende un roll-bar in acciaio, un cambio sequenziale a sei velocità Xtrac, una frizione multidisco Alcon Motorsport, ammortizzatori Ohlins regolabili a quattro vie e freni e freni Alcon. ABS Bosch Motorsport.

La Vantage GT3 è rimasta in sviluppo fino alla sua omologazione avvenuta il 1° marzo 2019. Ha sostituito l'auto cliente di maggior successo di Aston Martin, la V12 Vantage GT3, che ha continuato a vincere gare sette anni dopo la sua prima introduzione sul mercato. La V12 Vantage GT3 ha avuto particolare successo nella Blancpain GT Series Endurance Cup e nella serie British GT.

La Vantage GT3 è stata progettata per mantenere una finestra di prestazioni ottimale in cui i piloti professionisti possano essere competitivi, consentendo anche ai piloti inesperti di guidare velocemente. La popolarità del predecessore della Vantage GT3 era in gran parte dovuta a questo equilibrio tra accessibilità e prestazioni.

MARCA	ASTON MARTIN
PAESE	GRAN BRETAGNA
ANNO	2024
CLASSE	GT3
POTENZA	477CV
COPPIA	603 NM
PESO	ND
VEL MAX	ND
ACCELERAZIONE	ND
RAPPORTO PESO/POTENZA	ND

GT3

AUDI R8 LMS EVO II GT3



Audi



WEL



L'Audi R8 LMS EVO II GT3 è un'auto da corsa ad alte prestazioni sviluppata per le competizioni FIA GT3. Introdotta nel 2022, è la seconda evoluzione dell'Audi R8 LMS GT3 e presenta numerosi miglioramenti rispetto al suo predecessore.

L'auto è alimentata da un motore V10 aspirato da 5,2 litri, che la rende leggermente più potente del suo predecessore (585 contro 576 cavalli). L'EVO II è anche più leggero (1.235 contro 1.270 kg) e presenta un pacchetto aerodinamico diverso, evidenziato da una nuova sorprendente ala posteriore.

Il pacchetto EVO II include molteplici miglioramenti come il restyling dell'aerodinamica, le regolazioni del telaio, le modifiche alle caratteristiche del motore, un controllo della trazione più flessibile e una più ampia varietà di opzioni di configurazione degli ammortizzatori. Questo aggiornamento sarà l'ultimo per il modello R8 poiché Audi interromperà la produzione delle auto da corsa R8 e il supporto di fabbrica a tutti i suoi team clienti nel 2024.

L'auto è ancora molto reattiva e ha un'eccellente aderenza a tutto tondo, ma tende a scattare se il guidatore non presta attenzione al rilascio del freno in entrata di curva o all'applicazione dell'acceleratore durante le prime accelerazioni. Il potenziale ritmo di questa vettura sta nel setup perché può essere complicato gestire questo comportamento in modo coerente.

L'Audi R8 LMS EVO II ha naturalmente molta rotazione naturale rispetto ad altre auto a motore centrale. L'obiettivo con molle, ammortizzatori e impostazione dell'altezza di marcia è trovare un buon equilibrio tra stabilità e presa meccanica. L'Audi R8 LMS EVO II è una delle poche vetture GT3 con un motore aspirato, che fornisce un'eccellente risposta all'applicazione dell'acceleratore.

MARCA	AUDI
PAESE	GERMANIA
ANNO	2022
CLASSE	GT3
POTENZA	535 CV
COPPIA	498 NM
PESO	1270 KG
VEL MAX	ND
ACCELERAZIONE	ND
RAPPORTO PESO/POTENZA	2,17 KG/CV

GT3

BENTLEY CONTINENTAL GT3



La Bentley Continental GT3 del 2018 è un'auto da corsa ad alte prestazioni costruita da Bentley. È stata progettata per competere nella serie di corse GT3 e ha fatto il suo debutto nella stagione 2018.

L'auto è basata sull'auto stradale Bentley Continental GT, ma è significativamente più leggera, facendo pendere la bilancia a "significativamente meno" di 2.866 libbre. Utilizza la struttura in alluminio dell'auto stradale e la maggior parte dei suoi spunti progettuali.

Sotto il cofano, la vettura da corsa con specifiche GT3 sfoggia un motore V8 bi-turbo da 4,0 litri messo a punto dall'ex produttore di motori di F1 Cosworth. La vettura presenta inoltre un ampio alettone posteriore e passaruota più larghi per migliorare l'aderenza in pista. Ha anche un diffusore posteriore più complesso di quello della versione precedente dell'auto da corsa.

La Bentley Continental GT3 2018 rimane distintiva nel suo aspetto grazie agli spunti di design unici del marchio. Rimangono la grande griglia anteriore, il gruppo dei quattro fari e la tradizione delle gran turismo, esaltate da linee più eleganti. La nuova macchina da corsa non espone più nessuno dei suoi telai come carrozzeria esterna.

L'auto utilizza pannelli esterni interamente in fibra di carbonio per imitare le linee delle auto stradali e consente una significativa riduzione del peso, integrando al contempo alcuni sviluppi aerodinamici chiave. Il sistema 4WD dell'auto stradale è stato omesso: la GT3 è solo RWD.

Dopo sette anni di tentativi, M-Sport Bentley ha finalmente ottenuto una grande vittoria in una gara GT3 vincendo la 12 Ore di Bathurst, la prima gara del calendario Intercontinental GT Challenge 2020. Questa vittoria è stata una testimonianza delle prestazioni e dell'affidabilità della Bentley Continental GT3 2018.

MARCA	BENTLEY
PAESE	INGHILTERRA
ANNO	2018
CLASSE	GT3
POTENZA	534 CV
COPPIA	574 NM
PESO	1265 KG
VEL MAX	280+ KM/H
ACCELERAZIONE	ND
RAPPORTO PESO/POTENZA	2,3 KG/CV

GT3

BMW M4 GT3



La BMW M4 GT3 è un'auto da corsa top di gamma della BMW Motorsport disponibile dall'inizio della stagione 2022. È il successore della BMW M6 GT3 e offre ai team e ai piloti della BMW M Motorsport di tutto il mondo l'opportunità di lottare per vittorie e titoli in un modello GT3 basato sull'ultima generazione della BMW M4. I maggiori miglioramenti rispetto alla BMW M6 GT3 riguardano tre aree: guidabilità, efficienza dei costi e funzionamento. La manovrabilità e l'equipaggiamento dell'abitacolo della BMW M4 GT3 sono più confortevoli per i guidatori dilettanti, mentre l'auto consuma meno pneumatici e offre una maggiore consistenza. Costi del ciclo di vita molto più bassi e intervalli di manutenzione più lunghi per il motore e la trasmissione sono fattori economici vitali. La nuova BMW M4 Competition fornisce la base perfetta per il nuovo modello di punta della BMW M Motorsport. Il suo motore è stato progettato fin dall'inizio per l'uso in pista, il che sottolinea come lo sviluppo di auto da strada e da corsa vada sempre di pari passo presso la BMW M GmbH. Oltre alle gare private nelle serie di corse di alto livello in tutto il mondo e nelle classiche di resistenza, la BMW M4 GT3 affronta anche la competizione internazionale GT3 nella nuova classe GTD-PRO della serie IMSA.

MARCA	BMW
PAESE	GERMANIA
ANNO	2021
CLASSE	GT3
POTENZA	479 CV
COPPIA	618 NM
PESO	1265 KG
VEL MAX	280+ KM/H
ACCELERAZIONE	ND
RAPPORTO PESO/POTENZA	2,64 KG/CV

GT3

CALLAWAY CORVETTE C8 R GT3



WEL



La Callaway Corvette C7 GT3-R è un'auto da corsa progettata per le competizioni FIA GT3 in tutto il mondo. È costruito dalla Callaway Competition di Leingarten, Germania, sotto autorizzazione esclusiva della Divisione Chevrolet della General Motors.

L'auto è alimentata da un motore in alluminio a 8 cilindri a V di 90 gradi con manicotti in ferro. La cilindrata del motore è di 6245 cc (381 cid) e produce tra 500 e 525 cavalli, a seconda del limitatore dell'aria in ingresso. La gestione del motore è programmabile da Bosch.

La carrozzeria dell'auto è realizzata interamente in fibra di carbonio e pesa meno di 2.800 libbre. Le dimensioni dell'auto sono 2.042 mm di larghezza, 2.713 mm di passo e 4.592 mm di lunghezza complessiva. Il peso di omologazione è di 1240 kg (2734 lb).

La trasmissione include un albero di trasmissione in carbonio, frizione da corsa Sachs e un cambio sequenziale a 6 velocità X-Trac montato posteriormente con un attuatore del cambio al volante della linea MEGA. Le sospensioni presentano una configurazione a doppio braccio oscillante indipendente con un sistema di ammortizzatori da corsa regolabili Bilstein. I freni sono dischi ventilati Brembo da 390/330 mm con pinze in alluminio forgiato. Le ruote sono OZ Racing, in alluminio forgiato - 12,5" x 18" anteriore, 13" x 18" posteriore.

La Callaway Corvette C7 GT3-R ha avuto successo nelle corse, ottenendo numerose vittorie in vari campionati nel corso degli anni. L'auto incorpora l'esperienza acquisita da Callaway Competition GmbH durante oltre 20 anni di corse automobilistiche sportive internazionali.

MARCA	CHEVROLET
PAESE	STATI UNITI
ANNO	2015
CLASSE	GT3
POTENZA	515 CV
COPPIA	539 NM
PESO	1250 KG
VEL MAX	ND
ACCELERAZIONE	ND
RAPPORTO PESO/POTENZA	2,43 KG/CV

GT3

CORVETTE C8 R GT3



WEL



La Corvette C8.R GT3 è una versione GT3 della GTE C8.R, creata da Corvette per competere nelle gare IMSA in questa stagione. La categoria GTD Pro è stata introdotta quest'anno nella serie IMSA WeatherTech Sportscar, consentendo a team e piloti professionisti di competere su auto GT3. Corvette era l'unico produttore a non avere una versione GT3 della sua auto nelle mani dei clienti, quindi ha scelto di convertire la sua auto GTE alle specifiche GT3 per IMSA prima dell'introduzione della nuova vettura GT3 da zero nel 2024. dalle specifiche GTE a GT3 non è stato semplice, poiché il carburante, i livelli di potenza, i livelli di carico aerodinamico, il peso e le regolazioni del differenziale sono tutti diversi. GM ha lavorato con IMSA per portare la C8.R nelle giuste finestre di prestazioni e ha concordato dove sarebbe stato necessario fare dei compromessi per garantire che la conversione avesse senso dal punto di vista dei costi e delle prestazioni. Una delle principali differenze tra le vetture GTE e GT3 è l'impianto frenante. La classe GTE non consente l'ABS, ma è obbligatorio nelle categorie GT3. L'aggiunta dell'ABS sarà uno dei maggiori cambiamenti tra la Corvette C8.R con specifiche GTE e la variante GTD Pro.

MARCA	CHEVROLET
PAESE	STATI UNITI
ANNO	2023
CLASSE	GT3
POTENZA	501 CV
COPPIA	591 NM
PESO	1250 KG
VEL MAX	ND
ACCELERAZIONE	ND
RAPPORTO PESO/POTENZA	2,50 KG/CV

GT3

CORVETTE Z06 GT3 R



WEL



La Chevrolet Corvette Z06 GT3.R è un'auto da corsa GT progettata e costruita da Pratt Miller Engineering e Chevrolet per competere principalmente nella LMGT3 (Le Mans GT3) e GTD e GTD Pro (Grand Touring Daytona) nel FIA World Endurance Championship e IMSA Campionato di auto sportive, rispettivamente. L'auto è stata costruita secondo le specifiche GT3 e ha fatto il suo debutto competitivo alla 24 Ore di Daytona del 2024.[2]

L'auto sostituisce la Corvette C8.R, ritirata in seguito alla soppressione della classe GTE. Come il suo immediato predecessore, utilizza come base la Chevrolet Corvette della generazione C8.

MARCA	CHEVROLET
PAESE	STATI UNITI
ANNO	2024
CLASSE	GT3
POTENZA	565 CV
COPPIA	ND
PESO	1250 KG
VEL MAX	ND
ACCELERAZIONE	ND
RAPPORTO PESO/POTENZA	2,50 KG/CV

GT3

FERRARI 296 GT3



La Ferrari 296 GT3 rappresenta il futuro del Cavallino Rampante nelle competizioni GT, un settore che da sempre vede il più stretto rapporto con i clienti e il maggiore trasferimento di tecnologia e soluzioni innovative alle vetture di serie.

L'ultima evoluzione del concetto di berlinetta sportiva due posti a motore posteriore-centrale della Casa di Maranello che ridefinisce l'idea di divertimento al volante per offrire pura emozione alla ricerca delle massime prestazioni o nella guida di tutti i giorni. La 296 GT3 riprende i valori della sua "gemella" stradale, aggiungendo però profondità. Ciò è dovuto all'impegno e al know-how di tutti in Competizioni GT.

MARCA	FERRARI
PAESE	ITALIA
ANNO	2023
CLASSE	GT3
POTENZA	579 CV
COPPIA	709 NM
PESO	1250 KG
VEL MAX	ND
ACCELERAZIONE	ND
RAPPORTO PESO/POTENZA	2,16 KG/CV

GT3

FORD GT GT3



WEL



La Ford GT LM Edition è un modello in edizione speciale che celebra i podi Ford del 1966 e del 2016 alla 24 Ore di Le Mans. Questa vettura si ispira all'auto vincitrice del 2016 con la sua scelta di combinazioni di colori. La GT LM è alimentata da un motore EcoBoost V-6 biturbo da 3,5 litri che produce 660 CV e 550 lb-ft di coppia. Dispone inoltre di un sistema a doppio scarico in titanio con un design ciclonico all'interno delle punte di scarico.

L'esterno della GT LM è rivestito in vernice Liquid Silver, con la scelta di pezzi aerodinamici in fibra di carbonio a trama esposta colorati di rosso o blu. L'interno ottiene un trattamento asimmetrico unico che si abbina alla scelta cromatica rossa o blu degli elementi esterni.

Verranno prodotte solo 20 unità della Ford GT LM Edition 2022, rendendola non solo la versione finale della Ford GT ma anche un modello altamente collezionabile. L'albero motore della GT terza classificata nel 2016, vettura n. 69 guidati da Ryan Briscoe, Scott Dixon e Richard Westbrook, saranno incorporati in ciascuna GT LM.

Quest'ultima edizione speciale segna la fine di un'era per la supercar Ford, onorando i suoi successi nelle gare di durata. È davvero un giusto tributo alla tradizione vincitrice di Ford a Le Mans.

MARCA	FORD
PAESE	STATI UNITI
ANNO	2016
CLASSE	GT3
POTENZA	530 CV
COPPIA	653 NM
PESO	1240 KG
VEL MAX	329+ KM/H
ACCELERAZIONE	ND
RAPPORTO PESO/POTENZA	2,34 KG/CV

GT3

FORD MUSTANG GT3



La Ford Mustang GT3 del 2024 è un'auto da corsa sviluppata da Ford Performance per le corse automobilistiche sportive globali. Si basa sul modello Ford Mustang Dark Horse del 2024 e viene offerto ai team di corse private.

L'auto è alimentata da un motore V8 aspirato da 5,4 litri basato su Coyote sviluppato da Ford Performance e M-Sport. Questo motore è pronto a sfrecciare sulla pista con prestazioni esaltanti e potenza elettrizzante.

La Mustang GT3 è dotata di sospensioni a braccio corto-lungo su misura e di un cambio transaxle montato posteriormente. I pannelli della carrozzeria sono realizzati in fibra di carbonio e ha un pacchetto aerodinamico unico.

L'auto inizierà le competizioni globali nel 2024, con le iscrizioni al Campionato Mondiale Endurance 2024 e alla 24 Ore di Le Mans. Le prime unità saranno disponibili per la 24 Ore di Daytona nel 2024.

Ford Performance ha continuato la sua collaborazione con Multimatic per produrre questa auto da corsa realizzata con precisione. Le vendite e l'assistenza per questo veicolo saranno gestite da Multimatic. L'auto è progettata per aiutarvi a stabilire i record personali ad ogni giro.

MARCA	FORD
PAESE	STATI UNITI
ANNO	2024
CLASSE	GT3
POTENZA	600 CV
COPPIA	628 NM
PESO	1300 KG
VEL MAX	300+ KM/H
ACCELERAZIONE	3,0 S 0-100 KM/H
RAPPORTO PESO/POTENZA	2,17 KG/CV

GT3

LAMBORGHINI HURACAN GT3 EVO 2



WEL



La Lamborghini Huracán GT3 EVO2 è un modello da pista progettato e sviluppato dalla Squadra Corse di Lamborghini sulla base della Huracán STO. Condivide elementi di design essenziali con la Huracán STO, tra cui la trazione posteriore e un motore V10 aspirato.

La GT3 EVO2 è pienamente conforme alle nuove normative tecniche FIA 2022 e presenta innovazioni aerodinamiche originali e un nuovissimo sistema di aspirazione. L'inconfondibile design esagonale dell'airscoop e la pinna posteriore derivano dalla Huracán STO e contribuiscono a un sistema di aspirazione più efficiente. L'airscoop è collegato ad uno snorkel che incanala in modo ottimale il flusso d'aria direttamente nel motore, garantendo una maggiore reattività alle richieste del guidatore. L'introduzione di 10 corpi farfallati ad azionamento elettronico aumenta l'efficienza del V10 con valvole in titanio.

La carrozzeria interamente in fibra di carbonio presenta un design muscoloso realizzato in collaborazione con il Centro Stile Lamborghini. I nuovi splitter, diffusore e sottoscocca assicurano un carico aerodinamico eccezionale. Novità anche per l'alettone posteriore, con nuovi supporti che permettono una regolazione precisa dell'alettone stesso.

La Huracán GT3 EVO2 è stata interamente sviluppata a Sant'Agata Bolognese dalla Squadra Corse. Lamborghini inizierà a consegnare la Huracán GT3 EVO2 nella seconda metà del 2022, e il debutto della coupé è previsto nell'edizione 2023 dell'estenuante 24 Ore di Daytona.

MARCA	LAMBORGHINI
PAESE	ITALIA
ANNO	2022
CLASSE	GT3
POTENZA	640 CV
COPPIA	619 NM
PESO	1239 KG
VEL MAX	ND
ACCELERAZIONE	ND
RAPPORTO PESO/POTENZA	1,94 KG/CV

GT3

LEXUS RC F GT3



La Lexus RC F GT3 è un'auto da corsa basata sul modello di produzione Lexus RC F. È dotato di un motore V8 con una potenza di oltre 500 CV e una cilindrata di 5400 cc. L'auto misura 4.846 mm di lunghezza, 2.030 mm di larghezza e 1.271 mm di altezza, con un peso di 1.300 kg e un passo di 2.770 mm. La trasmissione è un sequenziale a 6 marce con paddle e la configurazione di guida è 2WD. La carrozzeria utilizza il carbonio per ridurre il peso e ha forme aerodinamiche. Il motore ha un sistema di lubrificazione a carter secco ed è montato più in basso nel telaio rispetto al modello di produzione per aumentare le prestazioni di funzionamento. La parte posteriore dell'auto è progettata per produrre un forte carico aerodinamico, con caratteristiche come un'ala posteriore e diffusori. L'abitacolo utilizza la stessa monoscocca del modello di produzione base e include un roll-bar di sicurezza. Il sedile è progettato per una buona protezione del conducente e gli interruttori consentono una regolazione precisa delle prestazioni.

MARCA	LEXUS
PAESE	GIAPPONE
ANNO	2016
CLASSE	GT3
POTENZA	515 CV
COPPIA	539 NM
PESO	1237 KG
VEL MAX	230+ KM/H
ACCELERAZIONE	ND
RAPPORTO PESO/POTENZA	2,40 KG/CV

GT3

MCLAREN 720S GT3



La McLaren 720S GT3 è un'auto da corsa costruita dalla McLaren Customer Racing. Si basa sull'auto stradale McLaren 720S e ha un motore V-8 da 4,0 litri con circa 500 cavalli. L'auto è dotata di cambio sequenziale a sei velocità e ammortizzatori regolabili. Fa parte della McLaren Super Series, la serie automobilistica di maggior successo della McLaren.

MARCA	MC LAREN
PAESE	GRAN BRETAGNA
ANNO	2019
CLASSE	GT3
POTENZA	740 CV
COPPIA	859 NM
PESO	1240 KG
VEL MAX	275+ KM/H
ACCELERAZIONE	ND
RAPPORTO PESO/POTENZA	1,68 KG/CV

GT3

MERCEDES AMG GT3 EVO



Mercedes-Benz



La Mercedes-AMG GT3 EVO è una straordinaria macchina da corsa introdotta nel 2020 per sostituire la precedente Mercedes-AMG GT3. Presenta lo stesso motore del suo predecessore ma con uno stile aggiornato, freni migliorati e sistemi elettronici. Questa vettura è nota per le sue prestazioni e affidabilità, grazie al motore V8 AMG da 6,3 litri e alla lubrificazione a carter secco. Il motore è stato posizionato particolarmente in basso, contribuendo ad una manovrabilità precisa. I sistemi elettronici di controllo della dinamica di guida, dal controllo di trazione all'ABS, sono stati sviluppati specificatamente per l'uso racing. La GT3 EVO eccelle nelle situazioni a bassa velocità, con un forte avantreno che tiene sotto controllo l'auto mentre il motore fornisce ampia coppia per l'accelerazione. Nonostante la sua potenza e prestazioni, la natura prevedibile dell'auto la rende adatta a tutti i tipi di guidatori, dai dilettanti ai professionisti. Tuttavia, se impostato in modo aggressivo, può diventare piuttosto complicato, anche per i conducenti di livello professionale.

MARCA	MERCEDES
PAESE	GERMANIA
ANNO	2020
CLASSE	GT3
POTENZA	550 CV
COPIA	576 NM
PESO	1160 KG
VEL MAX	280+ KM/H
ACCELERAZIONE	ND
RAPPORTO PESO/POTENZA	2,11 KG/CV

GT3

NISSAN GT-R GT3



WEL



La Nissan GT-R GT3 del 2018 è un'auto da corsa ad alte prestazioni sviluppata da Nissan. Si basa sull'auto da strada Nissan GT-R, ma è significativamente più leggera e progettata per competere nella serie di corse GT3.

La GT-R GT3 è alimentata da un motore V6 biturbo da 3,8 litri, che eroga oltre 550 cavalli alle ruote attraverso un cambio sequenziale a sei velocità. Il motore è una versione modificata di quello utilizzato nella gara Nissan di Le Mans del 2015. La distribuzione del peso della vettura è stata ottimizzata e il baricentro abbassato montando il motore 150 mm più indietro e più in basso rispetto al modello 2015.

L'auto è dotata di un grande alettone posteriore e passaruota più larghi per migliorare l'aderenza in pista, e di un diffusore posteriore più complesso rispetto a quello della versione precedente dell'auto da corsa. L'auto utilizza pannelli esterni interamente in fibra di carbonio per imitare le linee delle auto stradali e consente una significativa riduzione del peso, pur integrando alcuni sviluppi aerodinamici chiave.

La GT-R GT3 ottiene anche l'assistenza elettrica, con una qualche forma di propulsione elettrica e un pacco batteria aggiunto al V6 twin-turbo. Il sistema 4WD dell'auto stradale è stato omissso: la GT3 è solo RWD.

La Nissan GT-R GT3 2018 ha fatto il suo debutto nella stagione 2018 ed è stata una testimonianza delle prestazioni e dell'affidabilità della tecnologia da corsa Nissan.

MARCA	NISSAN
PAESE	GIAPPONE
ANNO	2018
CLASSE	GT3
POTENZA	550 CV
COPPIA	678 NM
PESO	1375 KG
VEL MAX	280+ KM/H
ACCELERAZIONE	ND
RAPPORTO PESO/POTENZA	2,5 KG/CV

GT3

PORSCHE 911 GT3 R (992)



WEL



Basata sull'auto sportiva di serie 911 GT3 RS, la 911 GT3 R è stata progettata come auto da corsa sportiva per i clienti delle serie GT3 in tutto il mondo.

Nello sviluppo della noveundici da corsa da oltre 368 kW (500 CV) è stata prestata particolare attenzione alla struttura leggera, alla migliore efficienza aerodinamica, alla riduzione dei consumi, al miglioramento della manovrabilità, all'ulteriore ottimizzazione della sicurezza nonché alla riduzione dei costi di assistenza e dei pezzi di ricambio.

La struttura leggera della carrozzeria dell'auto sportiva di serie 911 GT3 RS, caratterizzata da un'intelligente struttura composita in alluminio-acciaio, si è rivelata la base ideale per l'auto da corsa e il suo modernissimo motore boxer a sei cilindri da quattro litri è in gran parte identico alla vettura ad alte prestazioni. motore di produzione del modello omologato per la strada.

MARCA	PORSCHE
PAESE	GERMANIA
ANNO	2023
CLASSE	GT3
POTENZA	566 CV
COPPIA	510 NM
PESO	1250 KG
VEL MAX	ND
ACCELERAZIONE	ND
RAPPORTO PESO/POTENZA	2,21 KG/CV



GUIDA ILLUSTRATA ALLE GARE

POWERED BY



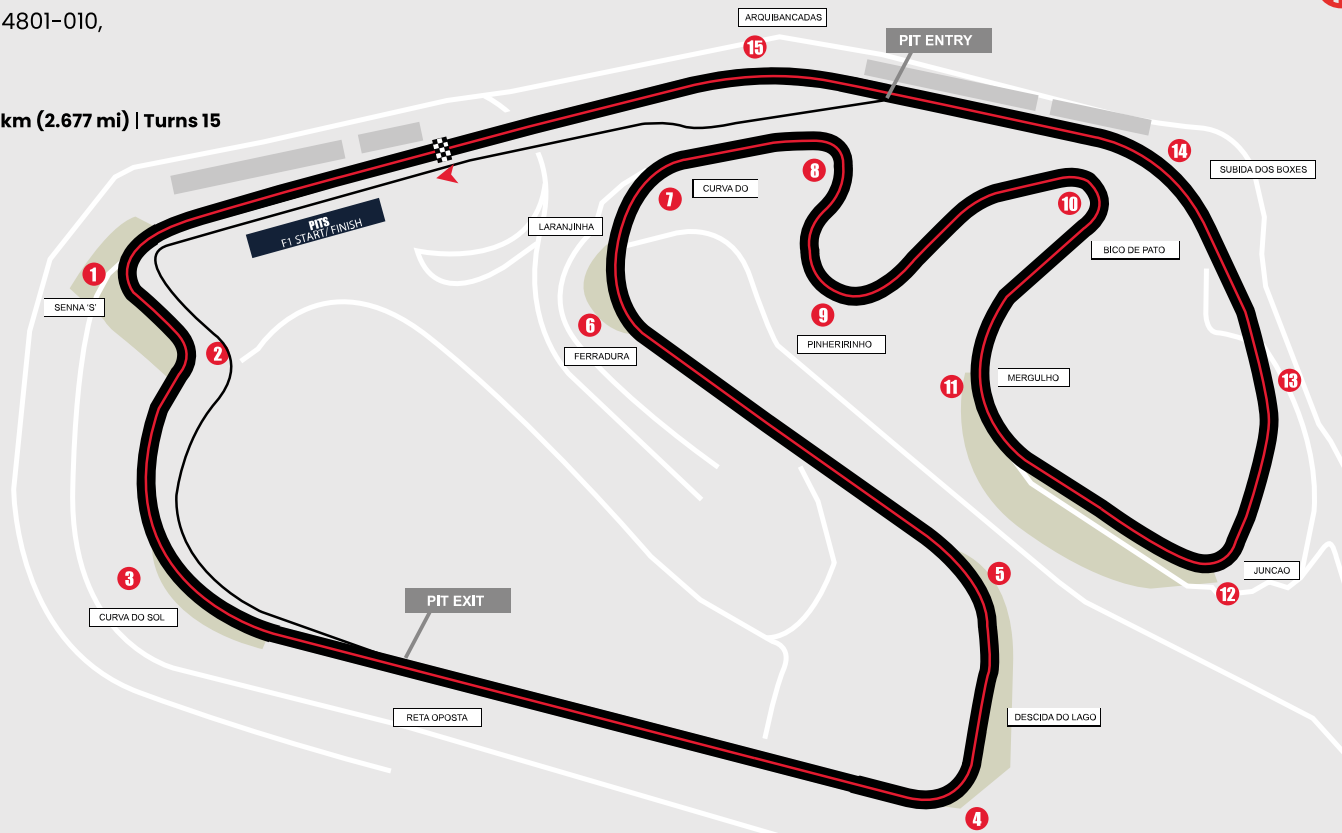
6 ORE DI INTERLAGOS



Autódromo José Carlos Pace

Av. Sen. Teotônio Vilela,
261 - Interlagos,
São Paulo - SP, 04801-010,
Brazil

Spec: Length 4.309 km (2.677 mi) | Turns 15



KEY



Start/Finish



Race Direction



Viewing



Run Off Areas



Corner

L'autódromo José Carlos Pace (in portoghese Autódromo José Carlos Pace) è un circuito automobilistico di San Paolo del Brasile, noto anche come circuito di Interlagos dal nome della zona cittadina in cui sorge.

Inaugurato nel 1940, tra il 1973 e il 2019 ha ospitato 37 edizioni del Gran Premio del Brasile valido per il campionato mondiale di Formula 1.[2] Dal 2021, sempre in Formula 1, ospita il Gran Premio di San Paolo.

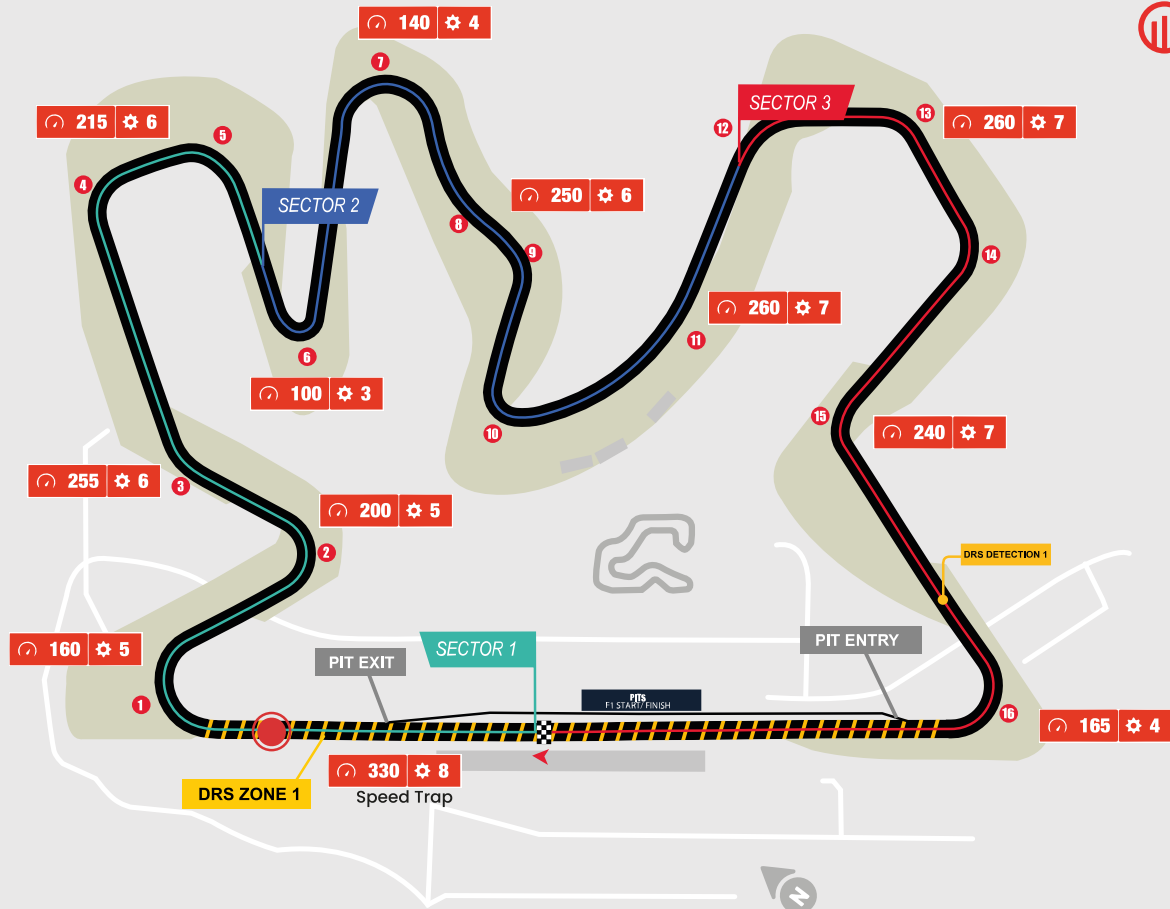
Fa parte anche dei circuiti utilizzati dal campionato del mondo endurance FIA.

Lungo 4,309 km, il suo record assoluto di velocità sul giro appartiene al pilota finlandese Valtteri Bottas, con il tempo di 1'10"540 (media 219,909 km/h), mentre quello sulla distanza è appannaggio del britannico Lewis Hamilton (305,879 km in 1h27'09"066, media 210,585 km/h). Entrambe le prestazioni furono stabilite durante il Gran Premio del Brasile 2018 su Mercedes AMG F1 W09 EQ Power+.

1 MARZO 2025

1812 KM DEL QATAR

Losail International Circuit
Al Wusail
North Relief Road
Doha,
Qatar
SpecLength 5.4km (3.3mi) | Turns 16



Costruito in appena un anno da 1 000 lavoratori al costo di 58 milioni di dollari, fu inaugurato nel 2004 con il Marlboro Grand Prix of Qatar, vinto da Sete Gibernau.

Per quanto riguarda il motociclismo, le competizioni maggiori disputate sono le gare del motomondiale e del Campionato mondiale Superbike.

Il circuito misura 5 419 metri, il rettilineo più lungo misura 1 068 metri. Il tracciato è circondato da erba artificiale per limitare l'afflusso di sabbia dal vicino deserto. Una caratteristica di questo circuito è la possibilità di correre di notte, grazie ad un perfetto impianto di illuminazione; l'edizione 2008 del Gran Premio motociclistico del Qatar è stata così la prima gara del motomondiale disputata in notturna.

Nel campo delle competizioni automobilistiche il circuito ospita una tappa delle GP2 Asia Series nel 2009.

Nella stagione 2021 di Formula 1 il circuito ospita la prima edizione del Gran Premio del Qatar, aggiunto al calendario in sostituzione del Gran Premio d'Australia precedentemente annullato a causa della pandemia di COVID-19.

Il record assoluto del circuito è di 1'20"520 stabilito da Max Verstappen su Red Bull nelle qualifiche del Gran Premio del Qatar 2024.

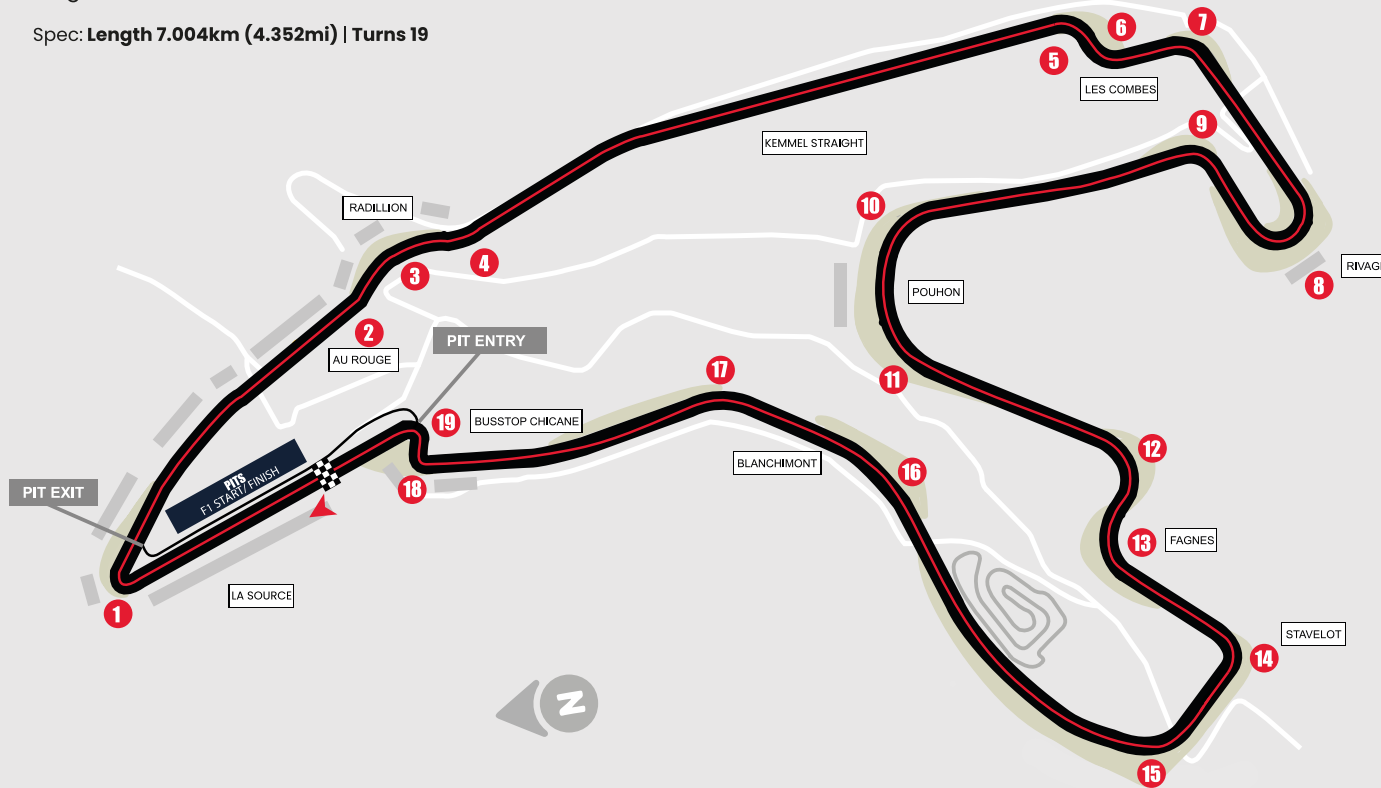
KEY Start/Finish Race Direction Speed Trap Viewing Run Off Areas DRS Zone Corner Speed (kmh) Gear

12 APRILE 2025

6 ORE DI SPA FRANCORCHAMPS

 **Circuit de Spa-Francorchamps**
Route du Circuit 55,
4970 Stavelot,
Belgium

Spec: **Length 7.004km (4.352mi) | Turns 19**



KEY



Start/Finish



Race Direction



Viewing



Run Off Areas



Corner

Il circuito di Spa-Francorchamps è il più antico e famoso autodromo del Belgio. Situato nelle vicinanze di Francorchamps, una cittadina della municipalità di Stavelot ai confini con la municipalità di Spa, nelle Ardenne, il circuito è sede del Gran Premio del Belgio di Formula 1, la cui prima edizione si svolse nel 1924, e inoltre della 24 Ore di Spa e di altre gare del calendario internazionale. Viene spesso indicato da appassionati e addetti ai lavori come "l'università della Formula 1", per la varietà di curve, rettilinei, salite e discese che i piloti affrontano. È il circuito preferito di Kimi Räikkönen e Max Verstappen

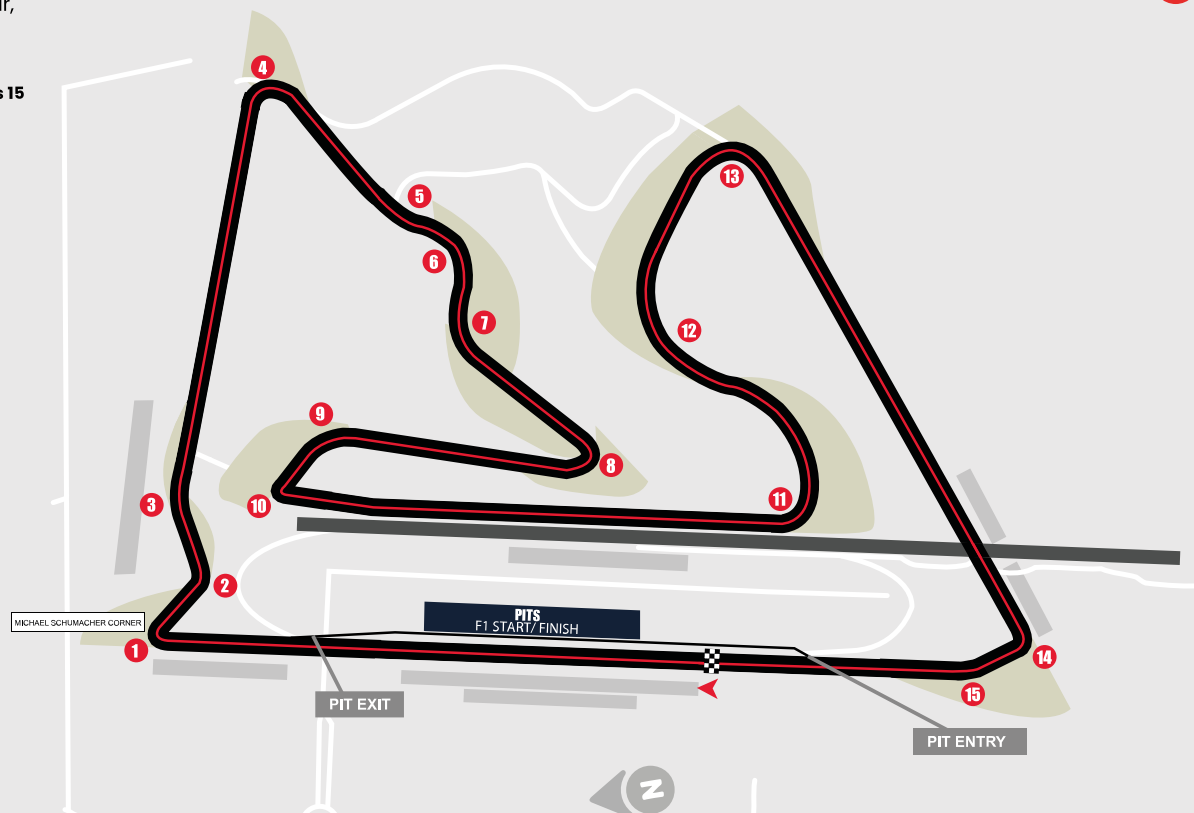
24 MAGGIO 2025

8 ORE DEL BARHEIN



Bahrain International Circuit
Gate 255,
Gulf of Bahrain Avenue Umm Jidar,
Sakhir. 1062,
Bahrain

Spec: **Length 5.412 km (3.363 mi) | Turns 15**



KEY



Start/Finish



Race Direction



Viewing



Run Off Areas



Corner

Essendo posizionato al centro di un deserto, il circuito soffre del problema della sabbia soffiata dal vento sulla pista che può compromettere la regolarità delle gare. Per alleviare ciò gli organizzatori usano uno speciale spray adesivo con cui vengono trattate le zone sabbiose immediatamente intorno al tracciato. Tuttavia nel mese di febbraio del 2009 una violenta tempesta di sabbia ha provocato l'interruzione dei test privati che stavano conducendo Ferrari, BMW e Toyota.

Nel 2007 è stato il primo circuito a essere nominato dalla FIA Institute Centre of Excellence, grazie alla sicurezza del tracciato, alla capacità dei marshall e alla bontà del centro medico; nonché per il livello tecnologico che consente di mantenere questi standard elevati.

Nel 2009, la direzione dell'autodromo ha annunciato la collaborazione con @bahrain per sviluppare un'area attorno al circuito di 1 000 000 m², composta da un complesso di strutture dedicate agli affari, l'intrattenimento e l'educazione. Nel marzo 2014 la prima curva del circuito è stata intolata al sette volte campione del mondo Michael Schumacher, vincitore della prima edizione del Gran Premio del Bahrain.

28 GIUGNO 2025

6 ORE DEL FUJI



Originariamente concepito nel 1963 dalla Japan NASCAR Corporation per ospitare in Giappone gare di tipo NASCAR, il tracciato doveva essere un ovale da 2,5 miglia (un "superspeedway") con entrambe le due curve fortemente sopraelevate (inclinazione trasversale di 30°) e, come la totalità dei circuiti ovali, il senso di percorrenza sarebbe stato antiorario, ma i lavori iniziati nel giugno 1964 furono interrotti dopo il completamento della sola sopraelevata posta all'estremità orientale della pista (la curva Daiichi) a causa della carenza di fondi.

Nuovi finanziatori rilevarono la società rinominandola Fuji Speedway Corporation e completarono l'impianto come un circuito "stradale" (seguendo un'idea già espressa da Stirling Moss dopo aver visitato il cantiere), ma conservando la curva sopraelevata. L'inaugurazione avvenne nel dicembre 1965.

Questo circuito "ibrido" disegnato da Don Nichols era lungo 5999 metri, veniva percorso in senso orario ed aveva il rettilineo di partenza posto nella parte alta del tracciato. Lungo circa 1,5 km, era seguito dalla velocissima curva sopraelevata Daiichi, in cui vetture più prestazionali piombavano dentro a oltre 300 km/h dopo aver scollinato, una rischiosa combinazione di fattori che portava inevitabilmente a gravi incidenti, spesso fatali. Per evitare i rischi connessi all'ingresso ad alta velocità nella Daiichi, la CanAm decise di gareggiare in senso opposto in un evento fuori campionato che si tenne al Fuji alla fine del 1968. Nel 1974, dopo l'incidente mortale subito dal pilota nipponico Hiroshi Kazato, la Daiichi venne esclusa dal tracciato usando una preesistente bretella che dalla fine del rettilineo di partenza si riallacciava mediante tornantino direttamente al tratto che portava alla 100R, riducendo così la lunghezza del circuito a 4359 metri.

27 SETTEMBRE 2025

6 ORE DEL CIRCUIT OF THE AMERICAS



Il Gran Premio è stato proposto originariamente a metà del 2010. Il circuito, costruito appositamente per ospitare una gara di Formula 1 a differenza di altri circuiti americani, è stato progettato da "HKS, inc." con la supervisione dell'architetto tedesco Hermann Tilke, progettista di altri tracciati di F1.

Problematiche sull'esordio

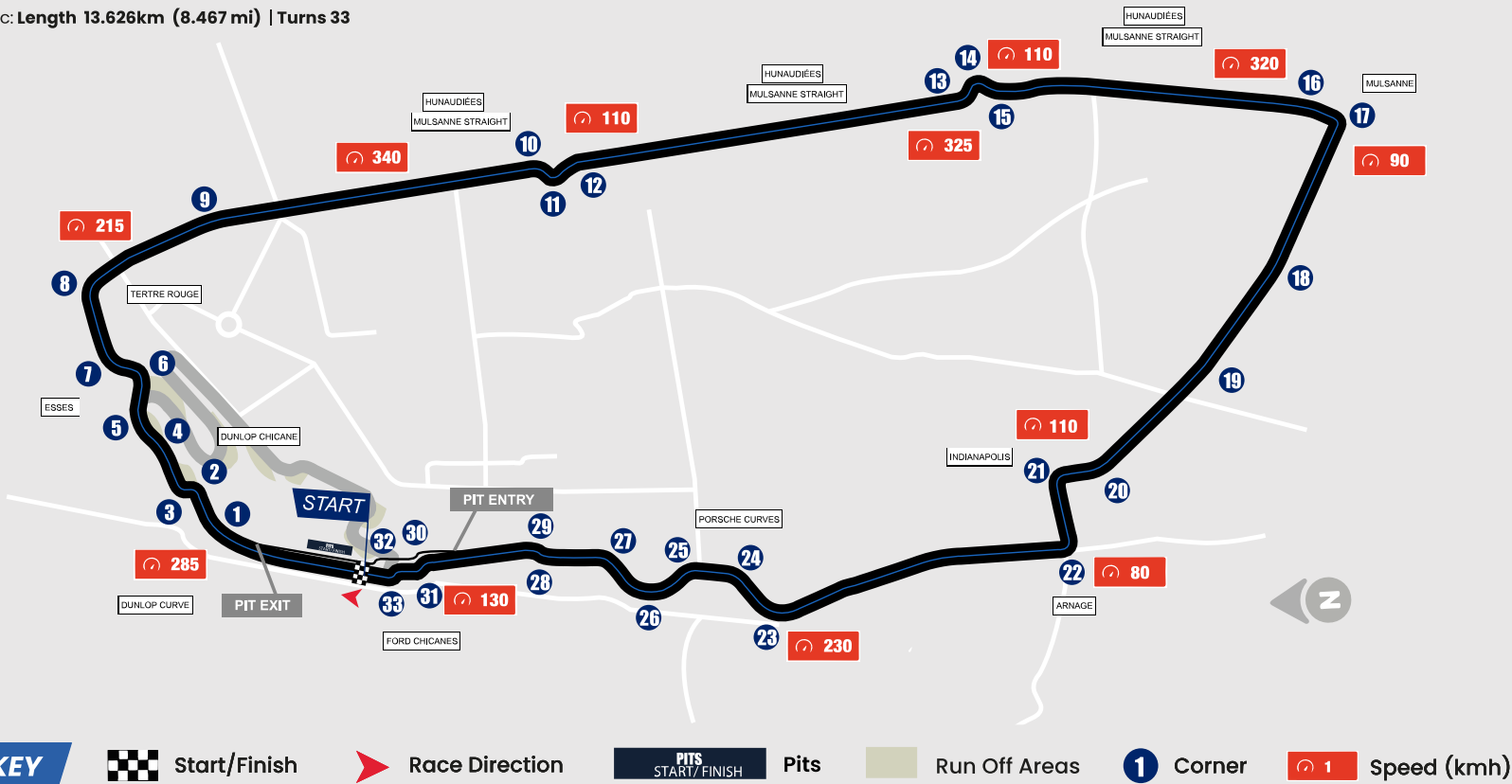
A novembre 2011 vengono sospesi i lavori per la costruzione del circuito a causa di una diatriba tra i costruttori dell'impianto e gli organizzatori della gara in merito alla cessione dei contratti. A seguito di tale decisione la gara viene depennata dal calendario mondiale. Nel dicembre 2011 venne pubblicato il calendario definitivo del mondiale: venne confermata la presenza del circuito quale sede del Gran Premio degli Stati Uniti. Il 25 settembre 2012 il circuito delle Americhe supera l'ultima ispezione effettuata da Charlie Whiting, delegato della FIA, ed è così pronto per ospitare a novembre il Gran Premio degli Stati Uniti.[8] La prima corsa ufficiale disputatavisi è stata quindi il Gran Premio degli Stati Uniti d'America 2012, 19ª gara del Campionato mondiale di Formula 1, ed è stata vinta da Lewis Hamilton su McLaren.

1 NOVEMBRE 2025

24 ORE DI LE MANS

 **Circuit des 24 Heures**
Le Mans,
Pays de la Loire,
France

Spec: Length 13.626km (8.467 mi) | Turns 33



Il Circuit des 24 Heures du Mans[1], detto anche Circuit de la Sarthe, situato in prossimità della città di Le Mans nel dipartimento della Sarthe in Francia, è un tracciato non permanente sul quale si disputa una delle gare più importanti e famose del mondo: la 24 Ore di Le Mans.

Dal 2017 la lunghezza totale è di 13 626 metri, e ciò lo porta a essere uno dei tracciati più lunghi del mondo. La particolarità del circuito è di utilizzare sia alcune porzioni di strade dipartimentali (la D338 e la D139) aperte alla circolazione dei veicoli, sia una parte del [circuito Bugatti](#). Le parti più celebri del tracciato sono le curve Dunlop, Esse de la forêt, Tertre Rouge, [Mulsanne](#), Indianapolis, Arnage e Porsche e soprattutto il rettilineo delle [Hunaudières](#).

Il tracciato ha subito varie modifiche nel corso degli anni, più o meno nette, per adeguarsi allo sviluppo tecnologico delle vetture e soprattutto ai criteri di sicurezza sempre più rigorosi. Già dalla fine degli anni 1960 vennero ridotti i tratti più veloci e pericolosi con l'inserimento di *chicane*, addolcimenti e rallentamenti.

I cambiamenti più significativi sono stati i seguenti:

- 1968, creazione della prima *chicane* Ford prima del traguardo
- 1972, abbandono della sezione della D139 di Maison Blanche, sostituita da un percorso più interno con le curve Porsche e il raddoppio della *chicane* Ford
- 1987, riduzione della lunghezza della curva Dunlop con l'introduzione di una *chicane*
- 1990, inserimento di due *chicane* sul rettilineo delle [Hunaudières](#)
- 2001, abbassamento del dosso di [Mulsanne](#) e rifacimento della *Esse de la forêt*
- 2007, modifica della curva di Tertre Rouge, resa più veloce spostandola all'interno per aumentarne la via di fuga
- 2017, leggera modifica alla prima delle curve Porsche spostata verso l'interno per allargare la via di fuga, anche grazie all'abbattimento di alcuni alberi all'esterno.

6 DICEMBRE 2025