

www.italiaracing Magazine.net

n. 302
2 febbraio
2015



VENI, VIDI VETTEL!

Dopo i malumori del 2014 alla Red Bull il tedesco in Ferrari sembra rinato e a Jerez lunedì ha fatto anche segnare il miglior tempo. Chi ben comincia...

Registrazione al tribunale Civile di Bologna
con il numero 4/06 del 30/04/2003

italiaRacing.net

Direttore responsabile:
Massimo Costa
(info@italiaracing.net)

Redazione:
Stefano Semeraro
Marco Minghetti

Collaborano:
Carlo Baffi
Antonio Caruccio
Marco Cortesi
Alfredo Filippone
Claudio Pilia
Guido Rancati
Dario Sala
Silvano Taormina
Filippo Zanier

Produzione:
Marco Marelli

Fotografie:
Photo4
Actualfoto
Photo Pellegrini
MorAle

Realizzazione:
Inpagina srl
Via Giambologna, 2
40138 Bologna

Tel. 051 6013841
Fax 051 5880321
info@inpagina-bo.it

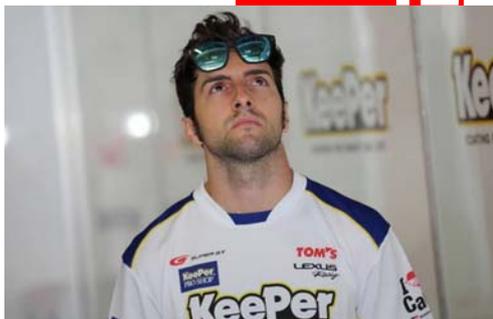
© Tutti gli articoli e le immagini
contenuti nel Magazine Italiaracing
sono da intendersi
a riproduzione riservata
ai sensi dell'Art. 7 R.D.
18 maggio 1942 n.1369



8



40



42



36

Il graffio di Baffi

**JEREZ:
TARDA IL ROLL OUT
DELLA LOTUS.**

LA VETTURA
È ARRIVATA MA
IL MANUALE PER
L'ASSEMBLAGGIO
È RIMASTO
AD ENSTONE.



BAFFI



di Massimo Costa

IL PROBLEMA DI VETTEL? IL CASCO...

Per due giorni si è presa la scena della F.1. L'avevano definita bella, addirittura sexy, conturbante, avvenente, e via di questo passo. E così, dandosi un sacco di arie, la SF15-T si è presa passerella e palcoscenico nei primi due giorni dei test collettivi 2015 del mondiale a Jerez. E lo ha fatto con la stella che di nome fa Sebastian Vettel, quattro volte campione del mondo, pilota cresciuto fin da bambino nel programma Red Bull che ora, cancellato quel periodo, si è perfettamente integrato nella realtà Ferrari. Una full immersion che fa una certa impressione, ma che non sorprende considerando la caratura del personaggio. È stato piuttosto buffo sentire Seb quasi sperduto davanti al problema (se lo si può definire tale) rappresentato dalla nuova colorazione del casco che lo accompagnerà nel 2015. Prima il design lo cambiava spesso e volentieri, mantenendo però sempre quel tratto tipico del marchio Red Bull. Alla fine ne ha partorito uno completamente bianco, l'opposto di prima, fregiato dai colori nazionali della Germania, che mai prima aveva indossato. Un bel gesto verso il suo Paese, quasi un senso di liberazione.

MERCEDES IMPRESSIONANTE, NEWY COSA NASCONDE?

E a proposito di Germania, gli altri tedeschi, che poi sono anche tanto inglesi, continuano a impressionare. La Mercedes W06 a Jerez ha concesso l'ennesima prova di forza annichilendo tutti con quei 700 km percorsi da Nico Rosberg domenica, la prima giornata dei test. Tutti rilassati in casa Mercedes, con Wolff e i piloti Rosberg e il neo iridato Hamilton a scherzare, a farsi selfie, consapevoli di essere ancora superiori a tutti. Almeno, così pare. Perché, sia Ferrari sia Red Bull stanno preparando le contromosse. Detto della sexy Rossa e di Vettel, la Red Bull RB11 di Adrian Newey promette mirabili aerodinamiche, tutte nascoste dalla livrea versione mimetica. Anche se il progettista inglese tende a glissare sull'importanza del telaio rispetto alla power unit, appare piuttosto ovvio che Newey sente di aver realizzato qualcosa di importante. E se la Renault, che da queste prime giornate appare più competitiva e affidabile, ha fatto quel salto di qualità richiesto, chissà che Daniel Ricciardo non possa diventare una costante spina nel fianco delle Mercedes.

MCLAREN STENTA, ALONSO FA IL MOURINHO

Jerez ha proposto una McLaren-Honda in versione utilitaria. Dodici giri in due giorni sono sinonimo che qualcosa non va. Non ci resta che attendere la fine dei test di Jerez e quel che accadrà a Barcellona. Fernando Alonso è convinto che tutto stia procedendo come da copione, in Honda sono sereni, in McLaren esaltano l'avveniristica monoposto costruita. Ma la pista per ora dice ben altro. Alonso ha avuto anche il tempo, a dire la verità ne ha avuto parecchio..., di spendere parole poco gentili nei confronti della Ferrari. Quando qualcuno gli ha chiesto come la stava prendendo, ha risposto che di pazienza ne ha avuta per cinque anni e quindi è abituato a queste situazioni. Dimenticando che ha perso due mondiali all'ultima gara, quanto meno uno con sue gravi colpe come Italiaring ha sempre sottolineato uscendo dal coro generale dei media italiani, sempre vicini e attenti a non turbare il manager Flavio Briatore...

VETTEL TRACCIA LA VIA

Dopo le prime due giornate di prove è il tedesco della Ferrari a comandare la classifica generale. Ma la Mercedes non ha cercato la prestazione, limitandosi a macinare km su km. Attenzione però, alla Red Bull e al genio di Newey

Marco Cortesi

Sempre difficile trovare dei riscontri nelle prime sessioni di test di un campionato così complicato come la Formula 1. In particolare dopo due giorni di test. Però, ci sono già alcuni punti fermi che possono essere delineati e condivisi. Anche se tutto è suscettibile di cambiamenti anche repentini. Prima di tutto, la Mercedes è ancora la macchina da battere, non ci piove. Non si sa ancora quanto siano migliorati i motori di Brixworth, ma sicuramente la vettura ha progredito, e il risultato è visibile a occhio nudo per delle forme estremamente affusolate, anche di più di quelle della rischiosissima McLaren. Per la scuderia diretta da Ron Dennis, il rischio potrebbe essere stato leggermente sottostimato. Pochissimi i giri completati in due giorni con una vettura forse troppo estrema. Nonostante tutti alla Honda rassicurino continuamente di "aver risolto i problemi", tutto ciò ricorda molto quanto visto lo scorso anno con Renault, peggiorato dal fatto di aver scelto un packaging troppo costrittivo. Altro dato che può considerarsi assodato, la Ferrari sembra in forma migliore rispetto allo scorso anno, e Sebastian Vettel si è

integrato alla grande con il team. Il tedesco cederà la SF15-T a Kimi Raikkonen e tornerà a Maranello per verifiche sul simulatore. Dal lato Red Bull, si sospetta come sempre che dalla mente di Adrian Newey siano arrivati trucchi e segreti, e la particolare livrea della vettura porta a pensarlo. Se comparato con l'avvio 2014, quello di quest'anno sembra comunque... acqua fresca. Soprattutto, si può contare su un Daniel Ricciardo che è una sicurezza. Altro punto abbastanza fermo è il bell'inizio della Sauber-Ferrari che, per quanto forse non indicativo quanto a tempi, lascia ben sperare dopo la catastrofica sessione iniziale 2014 con guai e crash a ripetizione. Ancora difficile da interpretare la situazione di tutti gli altri. Williams-Mercedes e Toro Rosso-Renault sono andate per la loro strada anche se, ovviamente, la scuderia inglese aveva una gran base di partenza. Da qui a pensare di essere gli "anti-Mercedes" ce ne passa. Infine, la Lotus-Mercedes. Considerando le vicissitudini ed il rocambolesco arrivo a Jerez, il fatto di essere arrivati in pista già lunedì mattina ed essere addirittura riusciti a fare un long run non è male. L'impressione è che il 2014 sia alle spalle. Di quanto, si vedrà nelle prossime puntate.



UN SEXY DEBUTTO

L'attesa SF15-T nelle prime due giornate ha lasciato il segno con prestazioni cronometriche che fanno ben sperare. Vettel si è perfettamente calato nel "sistema" di Maranello. La power unit è migliorata e lo confermano le prestazioni della Sauber



Marco Cortesi

La Ferrari SF15-T è stata con costanza al vertice delle classifiche delle prime due giornate con Sebastian Vettel, anche se, come è ovvio, i test sono l'ambiente meno idoneo per fare raffronti di tipo cronometrico. In particolare quando, poco distanti ci si trova la Sauber (con motore Ferrari), che per quanto possa essere nata bene non sembra essere in grado di poter infastidire i grandi. I chilometri non sono stati molti, complici dei problemi di telemetria, ma Vettel sembra essersi integrato nel gruppo molto bene. Per Maranello saranno decisivi i prossimi test specie se, come si dice, ci saranno grosse novità in arrivo a livello di muso.





Gli elementi chiave

- Tempi bassi, ma poco veritieri
- Qualche piccolo problema che riduce il chilometraggio
- Una situazione di partenza soddisfacente rispetto al 2014
- La buona affidabilità del propulsore sulla "cugina" Sauber
- Un Vettel perfettamente integrato

il commento

RITROVATA SERENITÀ MA DOV'È ARRIVABENE?

La Ferrari della svolta, del nuovo corso, la Ferrari sexy, ha cominciato i test di Jerez lasciando subito buone impressioni. Nel primo e nel secondo giorno infatti, Vettel ha fatto pienamente il suo dovere. Con entusiasmo, prima di tutto, atteggiamento che trovare in un pilota di Maranello pareva impossibile negli ultimi anni. Tra un Alonso sempre inutilmente polemico e ingiusto (non va dimenticato che il famoso mondiale buttato via ad Abu Dhabi lo perse lui...), un Massa che non vedeva l'ora di sganciarsi e il solito ermetico Raikkonen che nel massimo della gioia sposta di due millimetri le labbra, Vettel ha portato voglia di rivincita, di rinascere, di dialogo all'interno del box. Due giorni di test non dicono nulla, lo sappiamo bene, ma intanto la SF15-T ha solcato l'asfalto di Jerez regalando positive impressioni. La monoposto è concettualmente interessante mentre la power unit, considerando anche le prestazioni della Sauber C34, sembra avere compiuto un salterello di qualità. L'armonia non manca nel box Rosso e come sottolineato giustamente dall'inviato della Gazzetta dello Sport, è dispiaciuto non vedere ai box, per la "prima" della SF15-T e di Vettel, il nuovo team principal Arrivabene. Anche perché a Jerez ci sono tutti, da Horner a Wolff passando per Dennis. La presenza del nuovo capo sarebbe stata utile in un momento così cruciale per il destino della Ferrari.

Massimo Costa

“ A questo punto, siamo ragionevolmente soddisfatti, Sarei sorpreso se la Mercedes non si ritrovasse dov'era lo scorso anno ”
SEBASTIAN VETTEL





ALFA-FERRARI, QUANTI RICORDI

Carlo Baffi

Il logo dell'Alfa Romeo, posizionato sul retrotreno della nuova Ferrari SF15-T, non è passato inosservato, anzi. Si tratta sicuramente di una scelta di marketing, motivata dalla volontà di rilanciare il marchio del Biscione, in particolare nel mercato statunitense. Ma il binomio Alfa-Ferrari ha un valore storico, che ci riporta indietro nel tempo, ovvero agli albori della carriera di Enzo Ferrari. Diciamo che tutto ha inizio nel 1920, dopo che Ferrari s'è visto chiudere le porte in faccia dalla Fiat e grazie all'amicizia di Ugo Sivocci, conosciuto a Milano, è entrato alla CMN, dove scopre di avere una particolare vocazione corsaiola. Allora la casa del Portello, si chiama anco-

ra Alfa, ossia Anonima Lombarda Fabbrica Automobili; solo in seguito avverrà il sodalizio con l'ingegner Nicola Romeo, che darà una notevole spinta al marchio milanese nell'attività in pista. Tra il 1921 ed il 1924, Ferrari è pilota Alfa, riportando significativi successi come a Pescara, a Ravenna nel Circuito del Savio e a Rovigo nel Circuito del Polesine. Ma Ferrari guarda al futuro e forse la carriera di pilota gli sta un po' stretta. Convince così, alcuni giovane tecnici della Fiat ad emigrare a Milano, tra cui Luigi Bazzi ed in seguito Vittorio Jano. Nomi di spicco e fiori all'occhiello della casa automobilistica torinese. Una sorta di vendetta, questa del Drake, che torna a Torino non più in cerca di lavoro, ma per offrirne. A Milano giungono nuovi tecnici della Fiat

ed in pochi mesi nasce la potente Alfa P2. La figura di Ferrari all'interno dell'azienda milanese, acquista via via sempre più credito. Dirige la filiale per l'Emilia Romagna e le Marche, vivendo tra Milano, Bologna e la sua Modena. Il nuovo ruolo dirigenziale, porta Ferrari ad accantonare a poco a poco l'idea di fare il pilota; decisione che matura definitivamente nel 1932, con la nascita del suo primogenito Alfredo, meglio conosciuto come "Dino". Nel frattempo, la carriera del futuro Commendatore, vive un altro passo importante: la costituzione della Scuderia Ferrari, che avrebbe schierato in pista le Alfa Romeo. Sulle rosse vetture del Portello, fa così la sua comparsa il celebre scudetto giallo, con il Cavallino Rampante Nero. I successi arrivano puntuali,



con campioni del calibro di Antonio Ascari, Campari, Varzi e Nuvolari. Al volante di un'Alfa P3, nel G.P. di Germania del 1935, "il mantovano volante" s'impone sul temutissimo Nurburgring, beffando le favoritissime Auto Union davanti a 300 mila spettatori ed ai vertici nazisti. Sempre nel '35, Nuvolari firma il record di velocità sul chilometro (321,428), su un tratto della Firenze Mare, nei pressi del Castello d'Altopascio. Un primato che viene conseguito con l'Alfa Bimotore costruita interamente nello stabilimento di Ferrari a Modena, il cui progetto porta la firma di Luigi Bazzi. L'anno successivo, Nuvolari, conquista la prestigiosa Coppa Vanderbilt a Long Island, a bordo dell'Alfa 12C. Nel 1937, nelle proprie officine modenesi, Ferrari,

insieme al valido progettista Gioacchino Colombo, realizzano la 158, la vettura che sarà meglio conosciuta come "Alfetta" e che nel dopoguerra sarà protagonista nel neonato mondiale di F.1, conquistando i titoli iridati, prima con Nino Farina e poi con Juan Manuel Fangio. Però malgrado i ripetuti trionfi, i rapporti tra Ferrari ed i vertici del Portello, non sono sempre idilliaci. Gli scontri non mancano con il direttore, Ugo Gobbato e quando alla casa milanese approda un ingegnere spagnolo, tale Recart, la situazione si complica ulteriormente. Ferrari mal sopporta il nuovo arrivato, non gli risparmia alcuna critica anche con sarcasmo. La guerra esplose in occasione della prima prova del modello progettato dal tecnico iberico. Le evidenti

carenze vengono aspramente sottolineate da Ferrari, ma Gobbato che ripone la sua fiducia in Recart, non gradisce e si giunge alla rottura definitiva, con il conseguente licenziamento del Drake. Con i soldi ottenuti dalla propria liquidazione, in Ferrari matura l'idea di proseguire l'attività sportiva con proprie autovetture. Il passo seguente sarà la nascita della Auto Avio Costruzioni, dal momento che l'Alfa ha imposto al costruttore modenese di non utilizzare il proprio cognome sulle vetture realizzate. Occorrerà attendere l'11 maggio del 1947, quando sul circuito di Piacenza, scenderà in pista il primo modello di una Ferrari. Si tratta della "125" affidata a Franco Cortese. Sarà l'inizio del grande mito.

UNA W06 DA PAURA

Rosberg e Hamilton si sono concessi il lusso di macinare chilometri su chilometri, forti dell'affidabilità Mercedes, per provare situazioni di gara lasciando sfogare gli avversari affamati di risultati



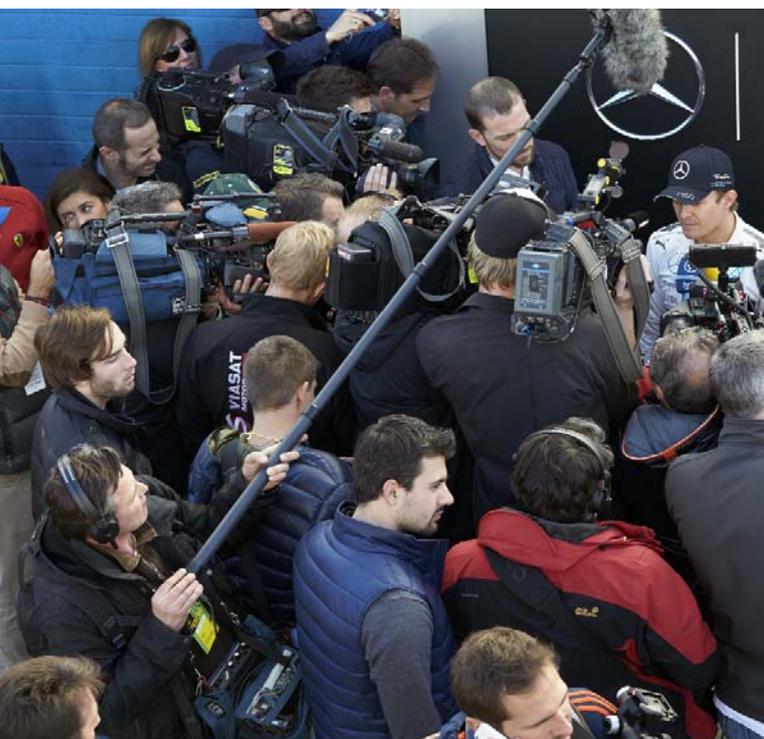


Marco Cortesi

La Mercedes c'è, ed è ancora la favorita. Su questo nessuno ha dubbi, e nonostante i problemi col circuito dell'acqua del lunedì, la quantità di chilometri percorsi è stata impressionante. Oltre due Gran Premi da parte di Nico Rosberg, quasi due per Lewis Hamilton, e nessun'altra incognita di sorta. In più, gli uomini di Toto Wolff si sono perfino permessi di non mostrare tutto il loro potenziale velocistico. Che, per come l'inglese affrontava le sezioni tecniche della pista, facendo coasting in rettilineo, sembrano proprio esserci.

Gli elementi chiave

- I 157 giri di domenica
- Le tante prove in ottica gara
- Il problema al circuito di raffreddamento di lunedì
- La poca aggressività nel cercare il "tempone"
- La rilassatezza di Rosberg e Hamilton



il commento **LA CALMA DEI FORTI**

La leggerezza con cui si sono presentati a Jerez è stata impressionante. Mentre nei box altrui campeggiavano la tensione del debutto, vedi McLaren-Honda, o i volti tirati in Ferrari per la voglia di uscire da un periodo negativo (vedi Ferrari) o per la volontà di tornare ad occupare una posizione dominante (Red Bull), in Mercedes pareva di essere in un villaggio vacanza. Piloti che ridevano e scherzavano in ogni momento, Wolff col sorriso stampato nonostante si barcamenasse con due stampelle, frutto dell'ennesima macherella (ma quando era bambino quante ne avrà combinate?), meccanici certamente concentrati, ma tranquilli. E non poteva essere diversamente considerando quel che hanno combinato nelle prime due giornate: ovvero, una montagna di chilometri, l'assoluta non ricerca del tempone. Wolff scherzando ha accolto la stampa al termine della prima giornata dicendo che sono pronti per la 24 Ore di Le Mans dopo i 700 km percorsi in otto ore da Rosberg. E lo diceva anche con una certa enfasi per sottolineare l'assoluta affidabilità. Che è un po' mancata il secondo giorno, ma niente di grave. Insomma, la Mercedes quando permetterà ai suoi piloti di... scatenare l'inferno, temiamo che non avranno pietà per nessuno.

Massimo Costa



“ Non abbiamo spinto al limite
né la vettura, né i suoi sistemi
TOTO WOLFF ”

“ Uno dei migliori primi giorni
che abbia mai avuto
NICO ROSBERG ”

LA RB11 IN

Newey ha voluto nascondere le forme della sua nuova Red Bull adottando una livrea camouflage che impedisce di notare tanti particolari nascosti. La monoposto di Ricciardo e Kvyat è apparsa piuttosto in forma nella sua prima uscita e la Renault più competitiva rispetto al 2014



MIMETICA



Marco Cortesi

La Red Bull RB11-Renault ha fatto parlare molto per la propria livrea e per i segreti che potenzialmente nasconde. La "camobull" come è stata soprannominata ha mandato anche gli occhi più esperti in confusione. Quello che è certo, è che si tratta di una vettura estremamente efficiente, con una parte "bassa" delle pance estrema e con un muso che forse presto vedremo in versione simile a quello della Mercedes. Dopo una prima giornata di buon lavoro da parte di Daniel

Ricciardo, nonostante un problema alla batteria, Daniil Kvyat ha subito danneggiato l'unica ala anteriore disponibile il secondo giorno, ed è stato costretto a farne a meno per tutto lunedì. Comunque, rispetto al dramma dello scorso anno, le impressioni raccolte sono molto più favorevoli.



il commento

LE NUOVE SFIDE DI MR. HORNER

Gestire il dopo Vettel e un Newey che si dedicherà al progetto F.1 al cinquanta per cento, attratto da nuove sfide "acquatiche". Questa sarà la prima grande sfida della Red Bull diretta da Christian Horner. Ricciardo ha già ampiamente dimostrato le proprie qualità nel corso della stagione 2014, ma per trasformarsi dall'essere un ottimo pilota a divenire un campione indiscutibile capace di confermarsi anno dopo anno, serve un altro passo in avanti. Forse anche due. Saprà compierli Ricciardo? Kvyat è una vera incognita, una scommessa forse troppo frettolosa di Marko. Di solito finisce che ha sempre ragione lui e ci auguriamo che anche col giovane russo abbia saputo vedere lungo, ma a nostro modesto avviso, Kvyat va un pochino frenato. Già nel 2014, alcune sue prestazioni con la Toro Rosso sono parse sopra le righe ed ecco che è subito arrivata la conferma di questa sua baldanza nel primo giorno ufficiale con la Red Bull RB11, quando ha picchiato costringendo il team a lavorare per tutto il lunedì con una RB11 priva di ala anteriore perché altri pezzi non erano disponibili (sono poi arrivati nella serata stessa). Ecco, abituati a gente matura come Vettel e Webber prima, Ricciardo poi, la "prima" di Kvyat così rovinosa deve aver provocato qualche smorfia di troppo nel box Red Bull. Ma non è il caso, comunque, di soffermarsi troppo su quello che è certamente un errorino veniale. Per quanto riguarda la RB11, Newey ha voluto nascondere le forme della sua creatura con una mimetica che solitamente abbiamo visto vestire le vetture di produzione. Una simpatica mossa. Newey sostiene che l'aerodinamica/telaio è poco importante rispetto alla power unit e in un certo senso ha anche ragione dopo il disastroso 2014 targato Renault. Il costruttore francese ha lavorato parecchio per avvicinare la concorrenza, Ricciardo però nel primo giorno ha sofferto qualche non specificato allarme motore oltre che noie ai freni. E' comunque stato un debutto positivo quello della RB11 se paragonato a quanto avvenne esattamente 12 mesi fa. Ma tornando alle parole di Newey riguardanti l'importanza dell'aerodinamica, l'ingegnere britannico sembra fare il "furbetto" in quanto la sua monoposto 2015 presenta non poche innovazioni in tal senso. Certo che poi Renault dovrà fare la sua parte.

Massimo Costa



Gli elementi chiave

- L'inizio migliore del disastro 2014
- Una livrea unica, per nascondere i segreti
- Il problema alla batteria che ha fermato Ricciardo
- L'uscita e i run senza ala di Kvyat
- Il muso che forse cambierà

“ I segnali sono incoraggianti, anche se la Mercedes è ancora il team da battere ”
CHRISTIAN HORNER





SERIE

L'affidabilità di Bottas ha illuminato i test della Williams, attardata da problemi al raffreddamento. La caccia alla Mercedes sembra ancora una chimera



ETÀ MASSIMA

Marco Cortesi

La Williams ha dato pochissimo nei primi due giorni di test. E questo è un bene. La nuova FW37-Mercedes ha riscontrato problemi di raffreddamento al pronti-via poi, con anche la modifica del layout degli sfoghi, ha iniziato una solida serie di long-run che ha visto protagonista Valtteri Bottas. Il finlandese si è confermato ottimo ed affidabile interprete delle prime fasi di sviluppo. Ancora non si sono cercati i tempi sul serio: quello che si vede è positivo, anche se forse la Mercedes rimarrà un obiettivo troppo difficile.



Gli elementi chiave

- I problemi di raffreddamento iniziali
- L'adattamento al nuovo motore Mercedes
- La scelta di non cercare "temponi" poco veritieri
- I long-run completati da Bottas
- L'affidabilità del finlandese



il commento

UN TESORO CHIAMATO FW37 E BOTTAS

I primi due giorni non particolarmente esaltanti della Williams non dovrebbero preoccupare. Quella che è stata battezzata quale la squadra anti-Mercedes da Wolff, ha giocato di pretattica con Bottas non volendo mostrare il proprio vero volto. Ci sarà tempo, magari nei prossimi giorni in Andalusia, o nelle prossime prove in Catalogna per andare a scorticare i tempi dei migliori. Basso profilo insomma, un atteggiamento che è sempre stato il marchio di fabbrica di Frank Williams il quale ha saputo trasmetterlo ai suoi eredi. Certo, quando c'è poi da richiamare l'attenzione generale, a Grove sanno bene come portare davanti a tutti la propria monoposto, ed è accaduto in un recente passato, quando le cose non andavano propriamente bene. Ma questa volta l'atteggiamento pare di quelli che sanno perfettamente quale tesoro hanno tra le mani (non solo la FW37, ma anche Bottas), e se la vogliono giocare senza fretta eccessiva.

Massimo Costa

“ Sono molto soddisfatto, ci sono ulteriori miglioramenti da cercare, ma è stato impressionante poter segnare 73 giri dopo i problemi generali ”
VALTTERI BOTTAS



FORMULA 1

TEST A JEREZ





Marco Cortesi

La McLaren ha iniziato il test di Jerez sulle uova. La MP4-30, nonostante sia la prima di una nuova generazione, e con un motore inedito, ha una struttura estrema, chiamata da Woking taglia-zero. Pochissimo spazio al posteriore e, di conseguenza, inevitabili difficoltà per mantenere tutto in temperatura. Inoltre, si sono verificati guai elettrici che hanno fermato Fernando Alonso il primo giorno. Il lavoro di una notte intera ha portato Jenson Button subito in pista tra i primi il lunedì, ma i giri continuano ad essere pochi. I responsabili del marchio giapponese però giurano che tutto sarà risolto brevemente.

HONDA PIATTA

Non sembra cambiato molto, per la power unit giapponese, da quella prima uscita di novembre ad Abu Dhabi quando Vandoorne non riuscì a compiere più di cinque tornate in due giorni. Alonso e Button hanno faticato a percorrere chilometri, ma tutti sembrano ottimisti

“ Questa vettura sorpassa qualsiasi standard precedente della McLaren in termini di precisione e costruzione ”
RON DENNIS



il commento

PROGETTO DIFFICILE TANTE PERPLESSITÀ

Ci si guarda perplessi. E viene in mente il debutto disastroso della Red Bull 2014. La McLaren MP4-30 Honda tentenna. Anzi, non va proprio. Tra Abu Dhabi, con quella disastrosa prima uscita con il tester Vandoorne, a Jerez, non sembra essere cambiato molto. Si passa il tempo ai box, a lavorare. Ma in McLaren sono sereni e questo lascia indicare che sanno come uscirne. La vettura, come dice lo stesso Dennis, che non ha voluto mancare a questo test, è una delle più estreme mai concepite a Woking. Una monoposto che, quando e se mai funzionerà come deve, potrebbe stravolgere la storia futura della F.1 e riportare la McLaren a dominare i Gran Premi. Guardano avanti in McLaren, nostro compito però, è quello di raccontare il momento e le prime due giornate di Jerez sono state da mal di testa. Sei giri Alonso, sei giri Button. Totale: dodici tornate in due giorni, in 16 ore di test. E in quei pochi chilometri effettuati, un passo degno di una utilitaria. Mentre Dennis ha saputo offrire risposte di un certo spessore a chi gli poneva domane preoccupate, Alonso è stato ironico nei confronti del suo ex datore di lavoro targato Ferrari, "Negli ultimi cinque anni ho mostrato quanto so essere paziente", e assolutamente positivo per il futuro. Button invece, è stato molto british, nascondendo con efficacia le proprie perplessità.

Massimo Costa

“**Negli ultimi 5 anni ho mostrato quanto so essere paziente**”
FERNANDO ALONSO



Gli elementi chiave

- Pochi chilometri per il motore Honda
- Una vettura progettata in modo estremo
- Problemi di "packaging", elettrici e di temperature
- Il lavoro di un'intera notte il lunedì
- Le assicurazioni di Honda

L'OROLOGIO RITTO

Marco Cortesi

La Ferrari SF15-T è stata con costanza al vertice delle classifiche delle prime due giornate con Sebastian Vettel, anche se, come è ovvio, i test sono l'ambiente meno idoneo per fare raffronti di tipo cronometrico. In particolare quando, poco distanti ci si trova la Sauber (con motore

Ferrari), che per quanto possa essere nata bene non sembra essere in grado di poter infastidire i grandi. I chilometri non sono stati molti, complici dei problemi di telemetria, ma Vettel sembra essersi integrato nel gruppo molto bene. Per Maranello saranno decisivi i prossimi test specie se, come si dice, ci saranno grosse novità in arrivo a livello di muso.



Gli elementi chiave

- Una vettura nata bene
- L'affidabilità Ferrari ottenuta subito
- Due piloti giovani, ma che (per ora) sbagliano poco
- Il secondo posto dietro a Vettel nei due giorni
- L'esordio di Felipe Nasr

Ericsson e Nasr si sono impossessati della seconda posizione confermando la bontà della C34 e della power unit Ferrari. Ma la domanda è: sarà possibile confermarsi su questi livelli nell'arco di una intera stagione?

ORNA SVIZZERO



“ Abbiamo iniziato con i controlli preliminari che sono stati velocissimi perché è andato tutto bene dall'inizio ”
GIAMPAOLO DALL'ARA



“ E' una delle vetture tecnicamente più avanzate mai uscite da Enstone ”

NICK CHESTER

Marco Cortesi

Due giorni di emozioni altalenanti, molto altalenanti quelle della Lotus a Jerez. La vettura del team di Gerald Lopez è arrivata nel paddock con un giorno di ritardo, trasportata in emergenza con un aereo dall'Inghilterra dopo che era stata finita di montare nella sede di Enstone soltanto sabato notte. Però, una volta entrata in pista, la E23 è sembrata rispondere bene, in grado di compiere stint da oltre 10 giri sin da subito. Risultato impressionante considerati i ritardi, e indicativo sul fatto che la power unit Mercedes sia veramente una 'manna', quasi plug-and-play, per ogni scuderia. Il problema del lunedì pomeriggio, dopo 41 giri ci può stare.



RITARDO PREMIATO

Non hanno perso tempo gli uomini del team di Lopez, che dopo essere arrivati in ritardo in Andalusia per aver finito di montare la E23 soltanto sabato notte sono riusciti a far girare Maldonado fin da subito



Gli elementi chiave

- La corsa contro il tempo
- Le voci smentite su un possibile abbandono
- La (relativa) semplicità con cui ci si è adattati al motore Mercedes
- L'esordio positivo con Maldonado
- Le grandi aspettative per la stagione 2015

CHI VA PIANO...

Gli elementi chiave

- Tanti giri e quasi tutto liscio
- I bei debutti (senza errori) di Verstappen e Sainz
- La solida prova del pacchetto auto-motore
- La "prima" di Verstappen col bagnato
- I problemi (risolti) con la pompa dell'acqua

La squadra dei “ragazzini”, 37 anni in due, ha superato senza particolari inconvenienti le prime due giornate di prove con Sainz e Verstappen bravi e attenti a non commettere banali errori che fermassero il lavoro di sviluppo della STR10. Per ora però, tempi alti rispetto alla concorrenza

Massimo Costa

Franz Tost aveva dichiarato, quando Carlos Sainz e Max Verstappen hanno tolto i veli dalla STR10, che la Toro Rosso quest'anno punta in alto, al quinto posto. Da dove derivi tanto ottimismo non lo abbiamo scoperto considerando che si troverà a gestire due rookie che, seppur talentuosi, dovranno imparare molte cose. La monoposto costruita e progettata a Faenza, nei primi due giorni andalusi non ha entusiasmato particolarmente. Normale routine, insomma. Sainz, il primo giorno, sulla pista che lo scorso ottobre lo ha laureato campione della World Series Renault, ha sgrossato quel che c'era da sgrossare venendo anche fermato da problemi alla pompa dell'acqua. Verstappen invece, non ha incontrato noie tecniche particolari, se non qualche problemino ai freni, ed ha pure lui fatto il suo approfittando della pioggia del tardo pomeriggio per conoscere le gomme wet. Ma in quanto a tempi, la Toro Rosso non ha certo entusiasmato rimanendo molto lontana dalla vetta.



“ La pioggia mi ha permesso di provare per la prima volta con le intermedie wet ”
MAX VERSTAPPEN

BE



INTORRNATA TOYOTA

Il marchio giapponese, che nella sua storia si è assicurato quattro titoli piloti e tre allori tra i costruttori, ha deciso di ritornare nella massima serie su strada. Lo farà con la “piccola” Yaris spinta dal quattro cilindri turbo 1.6





Guido Rancati

“Nel 2017 torneremo nel mondiale rally”, dice Akio Toyota. E l'annuncio regala fremiti di piacere a tutta la gente dei rally: a chi la lunga epopea iridata del colosso nipponico l'ha vissuta e a chi per ragioni anagrafiche non ha potuto farlo. Però sa dei tre mondiali costruttori e dei quattro mondiali piloti vinti con Carlos Sainz, Juha Kankkunen e Didier Auriol, dei quarantatré successi rastrellati un po' ovunque – con sette modelli diversi – nel corso di ventisei stagioni intense. Con alti e bassi, con la macchia della flangia a strozzatura variabile, ma spesso esaltanti.

E' un ritorno importante, questo del maggior costruttore planetario. Per il ruolo che avrà nelle sfide future, ma anche e (forse) soprattutto per il peso che avrà nelle riunioni più o meno informali che si terranno nei mesi a venire per decidere se e come cambiare le regole del gioco. In sostanza, se dare o non dare seguito alla proposta che a scrivere le classifiche finali sia il risultato dell'ultima prova speciale come vorrebbe la

Volkswagen. I cui dirigenti hanno spesso ricordato che se così non sarà potrebbero anche andarsene sbattendo la porta. Facendo tremare i polsi ai federali, ben consapevoli che l'uscita di scena della Casa tedesca avrebbe avuto conseguenze disastrose per tutta la specialità.

Con il proprio impegno, la Toyota ha riequilibrato le forze. Riaprendo una partita che pareva tristemente destinata a chiudersi con la vittoria di Jost Capito. E invece potrebbe finire con una sua secca sconfitta.

Intanto lo sviluppo della Yaris mossa da quattro cilindri millesei turbo va avanti. Con Stéphanne Sarrazin e Sebastien Lindholm, i due che l'hanno svezzata, ma anche con un promettente giovanotto: Eric Camilli. Ufficialmente arruolati per macinare chilometri, più probabilmente per dare modo agli uomini della Toyota Motorsport di valutarne pregi e difetti e poi scegliere quello su cui puntare nel 2017. Quando in molti dei top driver di oggi saranno sul mercato. Fra loro, quasi certamente, anche Sébastien Ogier...







**QUALITÀ
CERCASI**



Il massimo campionato americano per monoposto è in cerca di un salto di qualità, e la stagione 2015 sarà un gran banco di prova. Tra novità tecniche, avvicendamenti di mercato e speranze per il tricolore con il ritorno di Filippi

Marco Cortesi

Per l'IndyCar, il 2015 sarà l'anno della verità, da molti punti di vista. Al terzo anno con il pacchetto tecnico comprendente telai Dallara e motori turbo, la categoria dovrà tentare il salto di qualità. Contando sui nuovi aero-kit, ma soprattutto migliorando l'appeal verso il grande pubblico che ancora latita: l'IndyCar è a tutt'oggi una categoria da super-appassionati, ma continua a pagare un gap incredibile verso le gare stock-car in termini di percezione generale dell'uten-

te medio americano. L'unica eccezione, la 500 Miglia di Indianapolis, la gara che vale una stagione. La situazione è invece diversa a livello internazionale: l'IndyCar sta infatti diventando per molti piloti europei quello che la CART era negli anni novanta, ovvero un dignitosissimo approdo per cercare la via del successo quando i sogni di Formula 1 si infrangono. Certo, la situazione è un po' diversa ora, dato che una nuova generazione di talenti a stelle e strisce è stata da anni cresciuta col preciso scopo di prendere il sopravvento e riguadagnare quote di mercato.

PENSKÉ TIRA FUORI L'ARTIGLIERIA

Nel quadro appena delineato, Simon Pagenaud è una felice eccezione: il francese, dopo due anni, si è assicurato un posto al team Penske. La squadra del Capitano si presenta da favorita, oltre che da campione in carica con Will Power. E i rinforzi non sono arrivati solamente nel comparto piloti. Con Pagenaud è arrivato da Schmidt l'ingegnere Ben Bretzman, mentre al team Andretti è stato strappato l'ex direttore operativo Kyle Moyer. L'obiettivo è quello di ribaltare la supremazia degli uomini di Michael Andretti, capitanati da Ryan Hunter-Reay, sul catino dell'Indiana. Della partita, in campionato e alla Indy 500, sarà sicuramente anche il Chip Ganassi Racing: lo scorso anno, complice il passaggio ai motori Chevrolet, la strada è stata in salita, e forse a Scott Dixon sarebbero bastate un paio di gare in più per puntare al titolo. Il taglio della sponsorizzazione da parte della catena di supermercati Target non dovrebbe compromettere le chance di titolo. Ma, anche a seguito di una serie di licenziamenti, il numero di vetture in campo dovrebbe ridursi a tre. Dopo le positive prestazioni del 2014, il team Schmidt tenterà di ripetere l'impresa. Dopo aver perso Pagenaud, Bretzman e il manager Rob Edwards, passato alla corte di Michael Andretti, Sam Schmidt ha portato a casa James Hinchcliffe. E il secondo sedile è quello che porta ulteriori speranze per l'Italia. Dopo il positivo test effettuato quest'inverno, Davide Valsecchi spera: il suo più pericoloso rivale sarà Conor Daly, che verrà provato in febbraio al Barber Motorsports Park.

CHAVES CON HERTA WILSON A PIEDI

I team di seconda e terza fascia nel frattempo continuano ad essere al centro del mercato. Ed Carpenter, la cui compagine si è fusa con quella di Sarah Fisher, potrà contare su Luca Filippi, che avrà finalmente una grande occasione. Bryan Herta e il suo gruppo sono al centro di un turbine di voci dopo le difficoltà di quest'anno e una mano verrà con ogni probabilità da Gabby Chaves. Il campione della Indy Lights 2014 avrà un bonus di 1 milione di dollari da spendere e pare imminente un accordo. Intanto, Jack Hawksworth, buon interprete nel 2014, si è intanto accasato al team Foyt, dove farà coppia con Takuma Sato. Ancora nessuna notizia invece da Jimmy Vasser e Kevin Kalkhoven sul nome dell'eventuale compagno di squadra per il confermato Sebastien Bourdais al KV Racing. Ancora a piedi c'è Justin Wilson è uno dei pezzi pregiati tuttora disponibili. Il pilota britannico sulla carta è ancora sotto contratto con il team Coyne anche se la sua permanenza alla compagine motorizzata Honda è tutt'altro che scontata. Dale Coyne è in cerca anche di budget: tra i rumors quelli che coinvolgono Alexander Rossi e Rodolfo Gonzalez.



Power ancora con Penske



Simon Pagenaud



Scott Dixon



È TEMPO DI AEROKIT

Finalmente per l'IndyCar si apre l'era della diversificazione. Da pochi giorni sono infatti stati depositati i progetti di Honda e Chevrolet per i rispettivi aero-kit, che cambieranno l'estetica delle auto salvo per alcuni componenti legate alla sicurezza. Ai costruttori è stato permesso di lavorare su tre macro aree, definite da delle aree spaziali ben definite intorno ad ala anteriore, parte centrale della vettura con cofano e pance, e parte posteriore. Sono state omologate versioni ad alta e bassa downforce e le componenti potranno essere utilizzate combinandole indipendentemente. Le case potranno poi riomologare tre macro aree a scelta. Ciò significa che ad un certo punto ci potrà essere un aero-kit completamente diverso da quello iniziale o che si potranno avere tre upgrade diversi sullo stesso componente. Il tutto senza che le scuderie siano obbligate ad optare per le soluzioni più nuove. Il primo test con i kit è in programma al Barber Motorsports Park, il 16 e 17 marzo, prima del debutto di Saint Petersburg, anche se ultimamente circolano rumor sulla possibile sostituzione della tappa dell'8 marzo in Brasile, da poco saltata, con Austin, Texas. Una situazione però, assolutamente sgradita da Ed Gossage, proprietario del Texas Speedway e grande osteggiatore del Circuit Of The Americas.

Situazione team piloti

Ganassi

Scott Dixon - Tony Kanaan - Charlie Kimball

Penske

Juan Pablo Montoya - Helio Castroneves
Will Power - Simon Pagenaud

Andretti Autosport

Marco Andretti - Ryan Hunter-Reay - Carlos Munoz
Justin Wilson? Sage Karam?

CFH Racing

Josef Newgarden - Ed Carpenter/Luca Filippi

AJ Foyt Racing

Takuma Sato - Jack Hawksworth

Herta Autosport

Gabby Chaves

Schmidt

James Hinchcliffe
Conor Daly? Davide Valsecchi?

KV Racing

Sebastien Bourdais
Justin Wilson?

Dale Coyne Racing

Rodolfo Gonzalez? Alexander Rossi? Justin Wilson?



Luca Filippi

LA NUOVA OCCASIONE DI FILIPPI CON CFH

Luca Filippi ha finalmente trovato una casa in IndyCar. Il ventinovenne cuneese si è assicurato il posto al CFH racing rimasto vacante con la partenza di Mike Conway verso il WEC. Si alternerà con Ed Carpenter correndo sui tracciati stradali. Ma anche se il suo programma non è a tempo pieno, sono molti i motivi di soddisfazione. Il primo, quello di aver battuto la concorrenza di un nome pesante come quello di JR Hildebrand: Filippi ha battuto anche i pregiudizi che hanno visto ultimamente favoriti i piloti americani indipendentemente dai risultati incamerati. Inoltre, la vettura di Carpenter, gestita quest'anno in collaborazione con Sarah Fisher, è una delle migliori del lotto, avendo conquistato ben tre successi lo scorso anno. Ed Carpenter è sicuramente un team manager dotato, considerando i risultati ottenuti con budget lontani da quelli dei top-team, e ha l'appoggio di un ottimo sponsor. E Filippi ha tutte le carte in regola per soddisfarlo. Lo scorso anno, un po' di sfortuna e qualche ritiro l'hanno messo in difficoltà anche se, con solo due eventi a disposizione su piste così imprevedibili, la sua sembrava davvero una missione difficile. Ma, nonostante tutto, la qualifica in Q3 ottenuta in Texas dopo mesi di stop è stata un bel biglietto da visita.

Il belga, vice campione 2014, è il primo della lista per la conquista del titolo di questa stagione. Inserito nel programma Junior McLaren, aveva portato al debutto il motore Honda nei test di Abu Dhabi dello scorso novembre e proseguirà il lavoro di sviluppo della MP4/30 lavorando al simulatore

IL CANDID

DATA

McLAREN MERCEDES

McLAREN MERCEDES

McLAREN MER

McLAREN MERCEDES

McLAREN MERCEDES

McLAREN MERCEDES

McLAREN MERCEDES

McLAREN MERCEDES

McLAREN MER

McLAREN MERCEDES

Antonio Caruccio

Stoffel Vandoorne è il favorito al titolo GP2 nel 2015. Dopo aver avuto una brillante stagione di esordio, arrivando a ridosso del campione Jolyon Palmer nel finale e scavalcando il più esperto Felipe Nasr per il secondo posto, il belga ha ottenuto quattro vittorie, dieci podi, quattro pole position e tre giri più veloci. Stoffel inoltre, 22 anni, simpatico e intraprendente, è anche parte del programma Junior McLaren, che lo ha cresciuto nelle ultime stagioni.

Pensi che aver perso parte dei test di fine stagione ad Abu Dhabi potrebbe essere un problema a causa dei giorni di prove limitati della GP2?

“Non credo, perché alla fine dei conti ho fatto la stagione completa con la stessa squadra. Abbiamo delle buone idee per fare delle prove nei test, prima di arrivare alla gara del Bahrain”.

Come costruirte il programma di test di Abu Dhabi e Bahrain?

“Abbiamo un anno di esperienza insieme, quindi le cose saranno diverse rispetto a dodici mesi fa. Faremo dei test aerodinamici, ma proveremo a rendere la macchina veloce, facendo inoltre delle prove di strategie”.

Parliamo dello scorso anno, che ti ha visto arrivare secondo al debutto. Ti ritieni soddisfatto? Hai dei rimpianti?

“Penso di ritenermi abbastanza soddisfatto, anche se è stato un anno tra alti e bassi. Ma ci siamo battuti ad alti livelli, anche se ho imparato molto. Abbiamo lavorato bene all'inizio e dopo un periodo centrale difficile, siamo tornati al vertice. Monaco e Barcellona sono stati sicuramente gli eventi più drammatici, dove abbiamo commesso errori tutti, sia io sia il team. Abbiamo però trovato in fretta quali fossero i problemi e negli ultimi appuntamenti abbiamo ottenuto quattro pole position, un ottimo congedo direi”.

Avere come compagno di squadra un pilota non competitivo pensi stato uno svantaggio?

“Non è sicuramente la cosa migliore. Avere un compagno forte è la condizione ideale perché spinge te al limite come pilota e aiuta la squadra a portare avanti il lavoro. Takuya Izawa mi ha aiutato a portarmi al limite alcune volte”.

Sei preoccupato che questa situazione possa ripetersi nel 2015?

“Non è ancora stato ufficializzato il mio compagno, ma è una situazione per cui non ci posso fare molto. Sicuramente devo fare il mio lavoro al meglio collaborando insieme al pilota che verrà per dare il massimo contributo alla squadra”.

Ti consideri tra i contendenti per il titolo. Chi saranno i tuoi avversari?

“Difficile dirlo in GP2. Penso che sicuramente le Dams sarà molto forte, come dimostrato ad Abu Dhabi, oltre al fatto che ormai hanno vinto diversi titoli negli ultimi campionati. Ci saranno tanti ragazzi che nel corso dell'anno si affacceranno al vertice, sicuramente mi aspetto di vedere anche Marciello”.

Marciello ha cambiato squadra, da Racing Engineering a Trident. Te lo saresti aspettato?

“Non me lo aspettavo sinceramente, ma è un movimento di mercato molto interessante. È difficile dire a priori se sarà una scelta vincente, anche perché non conosco bene la situazione di Trident, ma se ha fatto questo cambio avrà avuto le sue buone ragioni. Sicuramente sarà più forte dello scorso anno”.

Ti faccio due nomi: Kvyat e Nasr. Entrambi sono piloti che hai battuto, rispettivamente in Formula Renault 2.0 e GP2, ma saranno presenti sulla griglia del Mondiale F1 2015. Questo ti infastidisce?

“Certamente vorrei essere in Formula 1, questo è il mio obiettivo. Ci sono tanti ragazzi contro cui ho corso che si trovano lì adesso, ed alcuni di loro li ho battuti. Kvyat ha avuto una gran bella stagione in Toro Rosso e non posso compararmi a lui, però penso che se fossi stato messo nelle sue stesse condizioni l'avrei fatto anche io. Mi sento pronto, ho già dimostrato che posso fare il salto, adesso aspetto solo l'opportunità. Ora sono in GP2 e mi serve una buona stagione per vincere il titolo”.

Qual è la tua opinione sul debutto di Verstappen?

“Difficile dirlo, anche perché non conosco Max molto bene. Sicuramente è un ragazzo talentuoso, ha avuto una carriera interessante, ma io e lui abbiamo avuto un'ascesa molto diversa quindi non posso dare un giudizio”.

Cosa pensi invece del nuovo sistema di attribuzione punti per la Super Licenza?





“Una bella iniziativa da parte della Federazione. Renderà le categorie propedeutiche più interessanti ed andrà ad eliminare alcuni piloti non molto brillanti che non hanno ottenuto buoni risultati nelle serie addestrative che arrivavano in Formula 1 senza i giusti meriti”.

Ti piace la nuova McLaren Formula 1?

“È molto interessante, sono stato a Woking durante l'inverno, ho visto il progetto nascere e una volta combinati i vari pezzi è davvero molto bella. Speriamo in una buona

stagione o che ci avvicini alla vittoria...”.

Nel 2014 eri il pilota di riserva, quale sarà il tuo ruolo adesso?

“Lavorerò al simulatore e sarò pilota di sviluppo. Non sono più la riserva, ma il mio ruolo resta lo stesso, continuerò a passare molto tempo al simulatore e lavorerò a stretto contatto con il team”.

Credi che la scelta dei piloti McLaren per il 2015 ti abbia penalizzato?

“Non direi proprio penalizzato, magari però



ha rallentato la mia scalata. Hanno una formazione esperta, con l'arrivo di Alonso al fianco di Button. Era comunque già definito che io continuassi in GP2, quindi non ci sono stati grandi cambiamenti”.

Sei stato l'unico pilota all'interno della squadra ad aver guidato la vettura con motore Honda lo scorso anno. Cosa ti aspetti per questa stagione?

“Dirlo è molto difficile, anche perché molto dipenderà da quanto lo sviluppo sarà veloce. Ad Abu Dhabi è stato fatto un grandissimo lavoro perché si è dovuta preparare una specifica di vettura che potesse ospitare il motore Honda, ed anche se con pochi giri, abbiamo raccolto un grande numero di dati su cui si è lavorato durante l'inverno. Lo scorso anno a Jerez tanti team hanno avuto problemi, quindi è difficile fare un pronostico, ma lo vedremo in questi giorni”.

Pensare ad un tuo approdo in Formula 1 nel 2016 è realistico?

“Sicuramente lavoro per raggiungere questo obiettivo, ma farò del mio meglio in GP2. Tuttavia, anche se dovessi vincere il titolo, questo non mi garantirebbe in automatico la promozione in Formula 1”.

IL PERSONAGGIO
ANDREA CALDARELLI



L'ANNO DELLA VERITÀ



Il pescarese è chiamato a un importante doppio impegno per la stagione 2015 nella quale si dovrà dividere tra Super GT e Super Formula. Un traguardo meritato raggiunto dopo tanti sacrifici e speranze andate a vuoto che ripercorriamo insieme

Antonio Caruccio

Il 2015 sarà l'anno cruciale di Andrea Caldarelli. Il ventiquattrenne pescarese è infatti chiamato dalla Toyota ad un impegno molto importante perché difenderà i colori del costruttore nipponico sia in Super GT che in Super Formula. Un obiettivo che Andrea si era posto dal 2011, da quando non senza difficoltà e sacrifici aveva abbandonato il sogno europeo della Formula 1 e si era recato a vivere nel Sol Levante. Andrea ha la possibilità di

candidarsi nell'olimpo del motorsport, andando a vincere entrambi i titoli ed andando ad ambire di diritto ad un sedile nel WEC per il 2016. Andrea è sempre stato sotto l'ala del costruttore giapponese, sin dal 2007, quando entrò a fare parte del Toyota Drivers Program in Formula Renault 2.0. Già nel 2005, nella sua prima stagione in monoposto nella Formula Azzurra, si laureò il più giovane vincitore di una gara di campionato italiano, lottando contro Davide Rigon, anche lui affermatosi tra i piloti più competitivi del

panorama italiano e divenendo pi professionista con Ferrari nel WEC. In Eurocup di Formula Renault 2.0, sempre sotto i vessilli del TDP, Caldarelli si è sfidato alla pari con Daniel Ricciardo e Valtteri Bottas, che oggi sono tra i protagonisti della Formula 1 moderna, un ruolo che probabilmente lo stesso Caldarelli avrebbe potuto occupare se, a fine del 2009, la Toyota non avesse deciso di ritirarsi lasciando a piedi il pescarese, reduce da un positivo debutto con la Formula 3 europea.

IL SOGNO FERRARI SVANITO CHISSÀ PERCHÉ

Quello è stato sicuramente il periodo più difficile della sua vita, in cui si è ritrovato abbandonato senza una meta. Ma un sostegno era arrivato da Enrico Zanarini, che ne aveva preso la procura nel 2010, quando Andrea aveva preso parte al campionato di F.3 Italia con Prema, chiudendo al terzo posto e guadagnandosi l'accesso al test di fine anno con la Ferrari F.1 a Vallelunga. Proprio a Campagnano, il pescarese aveva brillato nei confronti di Cesar Ramos e Stephane Richelmi, che insieme a lui erano saliti a bordo della F2008 per i risultati ottenuti nel F.3 tricolore, ed aveva cominciato a parlare con i vertici della Scuderia di Maranello per il 2011. Andrea avrebbe dovuto infatti prendere parte alla GP2, o alla World Series Renault 3.5, con il supporto FDA e sempre con l'aiuto di Zanarini. Poi, il sogno è svanito nelle prime settimane del gennaio 2011 ed Andrea si è così trovato a ripiegare sulla GP2 Asia dove con il team Ocean non ha sfigurato nel confronto con l'esperto Oliver Turvey nelle gare di Abu Dhabi e Imola. Grazie a quella prestazione è quindi arrivata la chiamata di Tech 1 per la GP3, dove in due gare Andrea ha conquistato una prima fila ed un podio.



L'ARRIVO IN GIAPPONE E TUTTO CAMBIA

L'avventura nella GP3 si è però interrotta dopo solo due prove, perché la Toyota lo aveva richiamato in Giappone per disputare la Formula Nippon. A causa del terremoto e maremoto dell'undici marzo di quell'anno, i campionati erano stati rimandati, e per Andrea si era liberato un posto che non si è lasciato scappare. Un anno sicuramente difficile, con il team Kondo che certo non era il primo della linea, ma con cui il pescarese ha dimostrato il proprio potenziale a Sugo, circuito stretto e angusto, dove le qualità di guida emergono su quelle velocistiche della vettura. Un nono posto per lui nelle foreste che circondano Sendai, che gli hanno permesso di ricevere la chiamata da Lexus per il Super GT 2012. Uscito dall'ala protettiva di Zanarini, Andrea si è rifugiat-

to in seno al team Kraft dove ha inoltre trovato il main-sponsor che fortemente lo ha voluto, e che tutt'oggi lo sostiene anche nel passaggio in Tom's.

Nonostante la prima presa di contatto con una vettura a ruote coperte, nel 2012 Andrea conquistava il primo podio della carriera a Suzuka, in occasione della 1000 Km, una delle corse più dure di tutto il campionato. Nel 2013, dopo aver provato la Super Formula nei test, ed aver sviluppato il nuovo prototipo Dallara al simulatore, Caldarelli ha trovato con Tom's l'ingaggio per una seconda vettura, appositamente costruita per lui, e Daisuke Ito, compagno con cui ha condiviso l'abitacolo nel 2014 anche, sfiorando il titolo. Il 2015 sarà quindi l'anno della verità, che ripagherà scelte di vita difficili, come quella di staccarsi dagli affetti più cari a 21 anni per calarsi nella realtà di un mondo totalmente diverso da quello europeo, come il Giappone.





UN LUPO A LE MANS

La Wolf entra nel mondo delle gare di durata e nel 2015 la struttura gestita dalla famiglia Bellarosa entra a pieno titolo nel campionato ELMS con la chiara intenzione di essere al via della maratona francese. Per ora con la LMP2 Oreca in attesa del Tornado...

Il 25 Aprile 2010 il brand ex formula 1 Wolf Racing Cars tornava nel motorsport vincendo con la Wolf GBo8 al debutto, la prova inaugurale del Campionato Italiano Prototipi. Dopo meno di cinque anni e 47 vittorie assolute ottenute, con cinque campionati vinti e cinquanta vetture vendute nel mondo, arriva per il marchio del Lupo l'ingresso nel mondo della Le Mans Series con due biposto LMP2 che correranno sotto la bandiera del team Ibanez Racing. In attesa del debutto della nuova Coupé che prenderà il nome di Wolf GBo8 Tornado, che arriverà nel 2016, la Factory bresciana diretta da Giovanni Bellarosa utilizzerà per il 2015 due vetture

Oreca 03 R-Nissan che saranno gommate Dunlop. Se sono stati presentati due dossier per la 24 Ore di Le Mans, saranno invece sicuramente due le Oreca - Wolf iscritte all'ELMS. Già definito l'equipaggio della prima vettura che vedrà Ivan Bellarosa insieme ai francesi Jose Ibanez e Pierre Perret, mentre per quanto riguarda la seconda LMP2 a breve si conosceranno i due piloti che divideranno l'abitacolo con il giovane Jordan Perroy. Inoltre, ci sarà un'importante azienda Italiana nella veste di main sponsor di Wolf Racing Cars, si tratta di Came, leader mondiale nel settore dell'automazione per cancelli e soluzioni per la sicurezza.



PIANIS



GIOVANNI BELLAROSA GENERAL MANAGER WOLF RACING CARS

“L’ENDURANCE È PER NOI UN PASSO NATURALE”

"La LMP2 e la 24 Ore di Le Mans sono il passo più naturale per noi, dopo i successi ottenuti in tutto il mondo dalla Wolf GBo8, ed in attesa di realizzare il nostro prototipo, la Wolf GBo8 Torna-

do, continuiamo nel percorso che ha l'obiettivo di riportare il marchio Wolf Racing Cars ai fasti che gli appartengono. Siamo felici di affrontare questa nuova sfida insieme a Came, un'azienda

che come noi persegue i propri obiettivi puntando sulla qualità e l'alta tecnologia dei suoi prodotti unita ad un'organizzazione aziendale e nel rispetto del codice etico".





3B FABBRICA TENDE

TENTS FACTORY



presenta

Tensairity®

Made in Italy

**la rivoluzione pneumatica
per i paddock e le aree hospitality**



trasportabile, leggero, impacchettabile, molto resistente



3B Fabbrica Tende s.r.l.

Via Industriale 54 25080 Prevalle Brescia Tel. +39 030 6801104

www.3bsolutions.com info@3bsolutions.com

Una gara senza pilota? Si può fare anche (ma lo vogliamo)

In Formula E il pubblico può “spingere” via internet il campione preferito, e c'è chi prevede un futuro del motorsport all'insegna della cibernetica con vetture ‘telecomandate’. La verità è che gare così già esistono e che la tecnologia ci consentirebbe di gestire un GP tutto dai box. Ma l'istinto e la passione dell'uomo porta verso il rischio, per questo lo sport non morirà mai

**di Andrea Toso,
con la collaborazione di Stefano Semeraro**

Mauricio Agag, patron della Formula E, vuole corse più interattive, dove i fan possano decidere di spingere il loro beniamino. Bernie Ecclestone invece detesta i social network e vuole tornare ai vecchi motori. Non ti chiedo chi ha ragione: ma chi la spunterà?

«Partiamo dal fondamento del Motorsport e cerchiamo di metterci d'accordo su quale senso ci sia nel Motorsport. Pensa ad una freccia, la direzione è la linea (per questo i dirigenti hanno la responsabilità di tenere i collaboratori in linea) e il “senso” è la punta della freccia. Il “senso” del Motorsport? Per alcuni, chiamiamoli i “product managers”, il Motorsport deve essere “rilevante”: rilevante è una parola di uso frequente in questi anni recenti, un po' vigliacca e politicamente corretta perché ne copre un'altra più scorretta ma più semplice: “conveniente”. Rilevante o conveniente per chi? Per l'industria dell'automobile. Ecco allora che il senso del Motorsport è essere l'officina di sperimentazione e la vetrina di presentazione dei gadget: ‘info-tainment’, telecamere al posto di specchietti retrovisori, connessione wireless, riduzione dei consumi, riduzione del peso (il più delle volte semplicemente buona plastica al posto di duraturo metallo), motori ibridi o elettrici montati anche sui SUV e, tema tra i più recenti, eliminare il guidatore perché i passeggeri si dedichino ad

altro. In questo significato sì, forse, il Motorsport per sopravvivere ed essere “rilevante”, dovrà inventarsi come competere senza piloti. Per altri, chiamiamoli gli appassionati”, il Motorsport è uno spettacolo di forti emozioni, caratterizzato da pochi ingredienti e molto scomodi: rumore, velocità e sangue. Queste due visioni del Motorsport sono incompatibili; i “product managers” cercano di vendere agli “appassionati” dei sogni tramite la pubblicità, che fa sempre leva sulla immagine di noi stessi che promette subdolamente di “potenziare” ma gli “appassionati” cercano sogni semplici, sogni di bambini. Ecco allora che gli spettatori calano, perché cercano sogni semplici. Chi vincerà? Vincerà sicuramente il mercato: ci abitueremo ai bisogni che ci sono offerti, ed è solo quesitone di tempo e di abitudine; a meno di una rivolta collettiva contro le macchine che generano divertimento, tipo Luddismo edonistico. Ma non credo succederà mai».

Allora meglio seguire le “calde e veloci” passioni o cullarci nella noia dei bisogni programmati e ragionevoli a tavolino ?

«La ragione è sempre perdente rispetto alle passioni. Quanto più ci dicono di seguire le passioni, di agire, di accelerare, tanto meno la ragione riesce a pensare se davvero ne vale la pena. “Se segui le passioni sei manipolabile, se segui la ragione sei lento” [David Hume]: un bel dilemma...».

Quanto è possibile, oggi, guidare una vettura da



piloti? e oggi veramente?)



L'Audi RS 7 Self-Driving che nell'ottobre scorso ha compiuto un giro di pista ad Hockenheim in 2 minuti e 10 secondi: senza nessuno al volante

corsa interagente dai box? E grazie al mix di quali tecnologie?

«I piloti nell'immaginario collettivo di oggi sono i piloti dei droni e i piloti della sonda Rosetta. E' già possibile guidare, seduti in un ufficio della Florida un drone che vola sopra i terroristi dell'ISIS, è possibile guidare nello spazio interplanetario planetario una sonda e farla posare sul suolo di una cometa lontana 400.000.000 km (quattrocento milioni di chilometri!). Alcuni veicoli sperimentali pre-programmati sono già stati immessi, in completa autonomia, nelle strade di una metropoli ed è facile considerare che nel traffico cittadino i comportamenti siano molto più irrispettosi e imprevedibili del traffico in circuito ad alta velocità in cui i piloti, professionisti allenati alla massima attenzione e consci del rischio per sé e per gli altri, sono oltremodo prudenti pur correndo tutti nello stesso verso. GPS, radar di prossimità, telemetria, controllo elettronico di freni, acceleratore e imbardata, sistemi intelligenti di riconoscimento di prossimità spaziale, stima della prestazione altrui in base a microfoni specializzati nel riconoscere i giri motore e cambi marcia, processori in grado di stimare accelerazioni e decelerazioni del proprio veicolo e di quelli circostanti, informazioni in tempo reale sulla posizione dei concorrenti in tutta la pista elaborate da un software con grandi capacità di previsione statistica. Sì, tutto questo è possibile con costi contenuti».

Quali progressi è possibile preveder in questo campo, diciamo nei prossimi 10 anni?

«L'ansia per la sicurezza dei piloti scomparirà solo quando non ci saranno più i piloti. Se all'industria automobilistica interessa un veicolo senza pilota che trasporti in massima sicurezza dei passeggeri da un posto all'altro, magari divertendoli lungo il tragitto, il Motorsport farà a meno del pilota».

Il pilota sarà dunque solo un "programmatore" di traiettorie? Ma con i sorpassi come la mettiamo?

«E' solo questione di tecnologia. Pensa che, nei primi anni dell'era dell'automobile, la velocità massima delle automobili era circa 50 km/h .. e questa velocità era considerata così pericolosa che il veicolo era preceduto da un servo a cavallo che all'incrocio doveva verificare se per caso altri veicoli non arrivassero da altre direzioni. La stessa cosa succedeva all'epoca dei Romani i cui carri procedevano alla velocità massima di 30 km/h: erano necessari i "precursori" (da qui la parola "precursori") che dovevano garantire la strada sgombra al carro lanciato a "folle!?" velocità. I sorpassi non saranno un problema: basta installare un radar anticollisione ed un

sistema di freno intelligente: già adesso la macchina che guido io ne è provvista di serie».

Questo sviluppo che ricadute avrebbe sulla produzione di macchine stradali?

«Tutto quello che è "rilevante" per l'industria dell'automobile sarà realizzato, che ci piaccia o no. E' ovvio che c'è la responsabilità di definire e indirizzare lo sviluppo verso ciò che davvero è rilevante, ma rilevante in senso profondo, non solo conveniente. La scelta di quali obiettivi, tra tanti, perseguire comporta delle precise responsabilità etiche e non solo economiche tipo fatturato e profitto; demandare al "mercato", entità impersonale, significa sottrarre la piena responsabilità delle scelte agli imprenditori ed ai legislatori».

Avere corse per soli robot sarebbe una risposta a chi critica il motorsport per la sua pericolosità?

«Alla fine, le corse di soli robot esistono già, non te ne sei accorto?! Nel mondo virtuale dei

videogiochi ci sono gare online tra piloti su circuiti di tutto il mondo, di notte e di giorno, sole vento e pioggia a piacere, secondo i gusti. A questo punto, perché darsi la pena di costruire questi robot, con elevati costi di sperimentazione assurdi, rischi di incidenti tra il pubblico e investimenti per aggiornare i circuiti? E' sufficiente definire dei regolamenti virtuali di motori, pneumatici, sospensioni, creare piste virtuali e predisporre dei programmi per tarare lo stile di guida sul carattere o sull'umore momentaneo di ciascuno di noi ed ecco già pronto il Motorsport del futuro: costi bassi, massima sicurezza, innovazione senza limiti, immagini ad alta risoluzione generate da una grafica spettacolare, effetti sonori immersivi. Cosa vuoi di più? Parlare di hz, sensori, processori per governare i robot? Saltiamo il passaggio e seguiamo in TV a pagamento le gare virtuali tra modelli comandati da piloti professionisti collegati con sensori ad un elaboratore centrale. E' il caso di "cervelli in una vasca"! Le gare virtuali ci sono già, non vedo perché la



DAI "KUBERNETES" AD AYRTON SENNA, L'ARTE DEL PILOTA

fatica di costruire questi robot. L'espressione "cervelli in una vasca" è un preciso riferimento ad Hilary Putnam, un filosofo moderno che ipotizza un esperimento mentale per farci capire l'assurdità di una tecnologia che non riesce mai a rimuovere i nostri ancoraggi con la realtà; da questo esperimento mentale è stato tratta la trama del film "MATRIX".

"Immagina un essere umano che sia stato sottoposto a un'operazione da parte di uno scienziato malvagio. Il cervello dell'uomo è stato estratto dal corpo e collocato in un recipiente di sostanze nutritive che lo mantengono in vita. Le terminazioni nervose sono state collegate a un computer, in grado di procurare l'illusione che tutto sia perfettamente normale. Sembra che ci siano persone, oggetti, cielo, ecc...; ma di fatto, tutto ciò che quell'uomo sta sperimentando è il risultato di impulsi elettrici che viaggiano dal computer alle terminazioni nervose. Il computer è così intelligente che la vittima può persino pensare di essere comodamente seduta mentre legge queste parole sull'ipotesi divertente, ma del tutto assurda, che vi sia uno scienziato malvagio che rimuove i cervelli dal corpo e li colloca in una vasca piena di sostanze nutritive." (H. Putnam, 1981)

Ora immagina di collegare tanti "cervelli" e farli interagire in una competizione in una pista virtuale, collegando più simulatori in cui i piloti guidano: interagiranno e si appassioneranno perché il cervello è sede delle terminazioni nervose, delle emozioni, delle passioni... ma cosa manca?»

Ma, diciamo così, filosoficamente, è giusto che l'uomo inseguia la chimera di una vita priva di qualsiasi rischio?

«... Il rischio! Esatto! Manca il rischio personale, la paura di non farcela e di perdere. Senza rischio personale il Motorsport non sta in piedi. Hai visto quante persone corrono nei viali delle città o sugli argini? basta un paio di scarpe e via. Tecnologia al minimo in tempo di crisi, via le racchette ipertecnologiche, via gli sci zeppi di sensori con memoria incorporata. O ti fermi con la tecnologia ad un livello sostenibile o perdi il senso delle cose e del divertimento. Ma... se cerchiamo solo la prestazione e descriviamo l'uomo in termini di tempi di risposta, stabilità, input e output, allora è necessario che arriviamo a fare a meno dell'uomo perché la macchina è, prima o poi, meglio dell'uomo in questi aspetti».

Da anni mi frulla per la testa una riflessione un po' apocalittica: il XX secolo è stato il secolo dello sport. Il XXI sarà il secolo che ucciderà lo sport. Almeno come lo intendiamo oggi. Sei d'accordo?

«Il pilota come abbiamo scritto nelle precedenti puntate sul "cuore delle corse" è un artigiano un po' particolare. Nei tempi antichi era il pilota della nave (oggi l'aeroplano), con la responsabilità diretta e totale di un equipaggio (che partecipava alle manovre, non certo come i passeggeri di una nave da crociera da spiaggiare al Giglio); il pilota doveva essere esperto delle manovre e pronto all'imprevisto. Il pilota (in greco si dice "kubernetes", da cui cibernetica e governo) era ed è la metafora più ovvia di chi ha responsabilità di governo, dal Presidente del Consiglio al più piccolo comune del mio caro Monferrato. Frequentissime e ovvie nei secoli passati erano le metafore dell'arte del pilota nel definire l'ambito, i rischi, le sfide della politica, ne riporto qualcuna...

- Non è granché mostrarsi forte nella buona fortuna, quando la vita procede secondo il suo corso: il mare tranquillo e il vento favorevole non valgono a dimostrare l'arte del pilota; deve avvenire qualche cosa di diverso perché l'animo sia provato. Niente fa più dispetto alla fortuna dell'animo sereno del pilota.

- L'arte della battaglia sul ponte della nave e l'arte di manovrare la nave...

- La navigazione della nave è autosufficiente: è in grado di muoversi (costi inferiori ai ricavi) sfruttando le risorse esterne (vento) verso una meta (lo scopo)

- Un vento eccessivo e' pericoloso : occorre ridurre le vele, Un vento scarso non muove la nave

- Remare troppo a lungo brucia le energie dell'uomo... occorre cercare il vento

La comunità dei cittadini, chiamala associazione, città o nazione o il mondo intero, dovrebbe assegnare solo ad un pilota / governatore esperto la guida di un veicolo complesso, soprattutto se i cittadini mettono in gioco i propri interessi, i propri soldi e i propri sogni. L'arte del pilota non è per dilettanti o per robot. Al pilota non si perdona di sbagliare e se vuole allenarsi non deve farlo con i soldi e i sogni dell'equipaggio. Ecco per finire alcune frasi di Ayrton Senna sull'arte del pilota... vedranno i lettori come applicarle in altri contesti, siamo tutti un po' il pilota della nostra vita...

- Con il potere della mente, la determinazione, l'istinto e l'esperienza si può volare molto in alto

- Perdere una corsa non è un disonore. Il disonore è non correre per paura di perdere

- La macchina va dove vanno gli occhi. Il pilota che guarda la pista appena sente scappare le ruote, riprenderà il controllo del veicolo, il pilota che guarda il muro quando perde il controllo, andrà a sbattere contro il muro.

- Ciò che manifesti è davanti a te, ti attrae, ti guida....».

«"Sport" è una parola francese, da noi è rimasto il termine "diporto" della nautica. "Sport" è un'attività ludica non dominata dalla prestazione. Se lo sport è mercato, credo che questo secolo vedrà la fine dello sport. Ma qualcosa dentro mi convince che ognuno di noi ha un forte bisogno, fisico e mentale, di attività ludiche non governate dall'interesse economico; per questo sono sicuro che lo sport troverà sempre e comunque altre strade, fossero anche le corse in monopattino per le discese di San Francisco o una giornata con gli sci di fondo nelle valli silenziose del Trentino. Spero che il XXI secolo sia il ritorno o almeno l'approdo al semplice. La ricerca dell'eccellenza, la tecnologia dirompente, dell'innovazione rivoluzionaria ogni sei mesi, la riduzione dei costi che impoverisce i contenuti...

Tutto questo ci stanca. La polverizzazione delle passioni provoca la banalizzazione del nostro tempo libero. Se guardiamo alla storia dell'uomo, il valore di un essere umano non è più la sua ragione, non è più il suo lavoro, non è neppure più il suo consumare, siamo arrivati al potere d'acquisto: cosa importa poi se quello che abbiamo acquistato lo consumiamo o meno? Hai notato quanto intasate di suppellettili e gadget siano le nostre case rispetto a trent'anni fa? Prova a vivere a casa dei tuoi genitori, in cui hai vissuto l'infanzia, anche solo per due/tre giorni e la troverai incredibilmente vuota... Ma non le ha svuotate nessuno! C'erano meno oggetti, forse c'erano più libri, ed erano comunque tutti quelli sufficienti per farci sognare».

Mondiale F.1

15 marzo – Melbourne
29 marzo – Sepang
12 aprile – Shanghai
19 aprile – Al Sakhir
10 maggio – Montmelò
24 maggio – Monte Carlo
7 giugno – Montreal
21 giugno – Spielberg
5 luglio – Silverstone
19 luglio – Hockenheim
26 luglio – Budapest
23 agosto – Spa
6 settembre – Monza
20 settembre – Singapore
27 settembre – Suzuka
11 ottobre – Sochi
25 ottobre – Austin
1 novembre – Mexico City
15 novembre – San Paolo
29 novembre – Abu Dhabi

Mondiale Rally

25 gennaio – Monte Carlo
15 febbraio – Svezia
8 marzo – Messico
26 aprile – Argentina
24 maggio – Portogallo
14 giugno – Italia
5 luglio – Polonia
2 agosto – Finlandia
23 agosto – Germania
13 settembre – Australia
4 ottobre – Francia
25 ottobre – Spagna
15 novembre – Gran Bretagna

Europeo Rally

6 gennaio - Jannerrallye
8 febbraio - Liepaja
4 aprile - Circuit of Ireland
6 giugno - Sata Rallye Acores
27 giugno - Geko Ypres Rally
19 luglio - auto24 Rally Estonia
30 agosto - Barum Czech Rally Zlin
27 settembre - Cyprus Rally
11 ottobre - Acropolis Rally of Greece
7 novembre - Giru di Corsica

Italiano Rally

22 marzo – Rally del Ciocco
11 aprile – Rally di Sanremo
3 maggio – Rally Adriatico
24 maggio – Rally Targa Florio
12 luglio – Rally di San Marino
29 agosto – Rally del Friuli Venezia Giulia
20 settembre – Rally di Roma
11 ottobre – Rally Due Valli

Italiano WRC

29 marzo – Rally 1000 Miglia
31 maggio – Rally del Salento
20 giugno – Rally della Marca
5 luglio – Rally della Lanterna
12 settembre – Rally di San Martino di Castrozza
18 ottobre – Rally di Como

Trofeo Rally Terra

3 maggio – Rally Adriatico
14 giugno – Rally Italia di Sardegna
12 luglio – Rally di San Marino
20 settembre – Rally di Roma
25 ottobre – Rally Costa Smeralda

Indycar

29 marzo – St. Petersburg
12 aprile – New Orleans
19 aprile – Long Beach
26 aprile – Birmingham
9 maggio – Indianapolis Road
24 maggio – Indianapolis 500
31 maggio – Detroit
6 giugno – Fort Worth
14 giugno – Toronto
27 giugno – Fontana
12 luglio – West Allis
18 luglio – Newton
2 agosto – Lexington
23 agosto – Pocono
30 agosto – Sonoma

GP2

19 aprile – Al Sakhir
10 maggio – Montmelò
24 maggio – Monte Carlo
21 giugno – Spielberg
5 luglio – Silverstone
19 luglio – Nurburgring
26 luglio – Budapest
23 agosto – Spa
6 settembre – Monza
11 ottobre – Sochi
29 novembre – Abu Dhabi

World Series Renault

26 aprile – Alcaniz
24 maggio – Monte-Carlo
31 maggio – Spa
14 giugno – Budapest
12 luglio – Spielberg
30 agosto – Silverstone
13 settembre – Nurburgring
27 settembre – Le Mans
18 ottobre – Jerez

Super Formula

12 aprile – Suzuka
24 maggio – Okayama
19 luglio – Fuji
23 agosto – Motegi
13 settembre – Autopolis
27 settembre – Sugo
8 novembre – Suzuka

Auto GP

19 aprile – Marrakech
3 maggio – Budapest
24 maggio – Silverstone
28 giugno – Le Castellet
12 luglio – Zandvoort
6 settembre – Brno
TBA – TBA

GP3

10 maggio – Montmelò
21 giugno – Spielberg
5 luglio – Silverstone
19 luglio – Nurburgring
26 luglio – Budapest
23 agosto – Spa
6 settembre – Monza
11 ottobre – Sochi
29 novembre – Abu Dhabi

Formula E (stagione 2014/2015)

10 gennaio – Buenos Aires
14 marzo – Miami
4 aprile – Long Beach
9 maggio – Monte Carlo
30 maggio – Berlino
27 giugno – Londra

FIA F.3

12 aprile – Silverstone
3 maggio – Hockenheim
17 maggio – Pau
31 maggio – Monza
21 giugno – Spa
28 giugno – Norisring
12 luglio – Zandvoort
2 agosto – Spielberg
30 agosto – Mosca
27 settembre – Nurburgring
18 ottobre – Hockenheim

Euroformula Open

12 aprile – Jerez
26 aprile – Le Castellet
10 maggio – Estoril
7 giugno – Silverstone
5 luglio – Spielberg
6 settembre – Spa
4 ottobre – Monza
1 novembre – Barcellona

Japan F.3

19 aprile – Suzuka
10 maggio – Motegi
24 maggio – Okayama
7 giugno – Fuji
28 giugno – Okayama
19 luglio – Fuji
24 agosto – Motegi
18 ottobre – Sugo

Eurocup F.Renault

26 aprile – Alcaniz
31 maggio – Spa
14 giugno – Budapest
30 agosto – Silverstone
13 settembre – Nurburgring
27 settembre – Le Mans
18 ottobre – Jerez

F.Renault ALPS

12 aprile – Imola
17 maggio – Pau
24 maggio – Spielberg
7 giugno – Spa
5 luglio – Monza
6 settembre – Mugello
11 ottobre – Jerez

F.Renault NEC

12 aprile – Monza
24 maggio – Silverstone
7 giugno – Spielberg
25 luglio – Spa
2 agosto – Assen
20 settembre – Nurburgring
4 ottobre – Hockenheim

F.4 Italia

3 maggio – Vallelunga
31 maggio – Monza
14 giugno – Franciacorta
12 luglio – Mugello
6 settembre – Adria
20 settembre – Imola
4 ottobre – Misano

Adac Formel 4

26 aprile – Oschersleben
7 giugno – Spielberg
21 giugno – Spa
5 luglio – Lausitzring
16 agosto – Nurburgring
30 agosto – Sachsenring
4 ottobre – Hockenheim

F.4 Academy

19 aprile – Ledenon
3 maggio – Le Mans
17 maggio – Pau
14 giugno – Budapest
30 agosto – Magny-Cours
27 settembre – Navarra
25 ottobre – Le Castellet

MSA F.4

6 aprile – Oulton Park
3 maggio – Rockingham
31 maggio – Silverstone
12 luglio – Snetterton
2 agosto – Brands Hatch
23 agosto – Snetterton
13 settembre – Donington
27 settembre – Brands Hatch

SMP F.4 NEZ

17 maggio – Hameenlinna
7 giugno – Mosca
12 luglio – Kazan
26 luglio – Parnu
16 agosto – Alastaro
6 settembre – Mosca
20 settembre – Sochi

F.Toyota Racing Series

18 gennaio – Ruapuna
25 gennaio – Teretonga
1 febbraio – Hampton Downs
8 febbraio – Taupo
15 febbraio – Manfeild

Eurocup Renault RS01

31 maggio – Spa
14 giugno – Budapest
30 agosto – Silverstone
13 settembre – Nurburgring
27 settembre – Le Mans
18 ottobre – Jerez

WEC

12 aprile – Silverstone
2 maggio – Spa
31 maggio – *Test Le Mans*
14 giugno – Le Mans
30 agosto – Nurburgring
19 settembre – Austin
11 ottobre – Fuji
1 novembre – Shanghai
21 novembre – Al Sakhir

ELMS

11 aprile – Silverstone
17 maggio – Imola
12 luglio – Spielberg
6 settembre – Le Castellet
18 ottobre – Estoril

USCC

25 gennaio – 24 Ore di Daytona
21 marzo – 12 Ore di Sebring
18 aprile – Long Beach
3 maggio – Laguna Seca
30 maggio – Detroit
28 giugno – Watkins Glen
12 luglio – Mosport
9 agosto – Elkhart Lake
19 settembre – Austin
3 ottobre – Braselton

DTM

3 maggio – Hockenheim
31 maggio – Lausitzring
28 giugno – Norisring
12 luglio – Zandvoort
2 agosto – Spielberg
30 agosto – Mosca
13 settembre – Oschersleben
27 settembre – Nurburgring
18 ottobre – Hockenheim

Blancpain GT Endurance

12 aprile – Monza 3 Ore
24 maggio – Silverstone 3 Ore
20 giugno – Le Castellet 6 Ore
26 luglio – Spa 24 Ore
20 settembre – Nurburgring 3 Ore

Blancpain GT Sprint

6 aprile – Nogaro
10 maggio – Brands Hatch
7 giugno – Zolder
5 luglio – Mosca (TBC)
6 settembre – Portimao
4 ottobre – Misano
25 ottobre – Baku

GT Open

26 aprile – Le Castellet
10 maggio – Estoril
7 giugno – Silverstone
5 luglio – Spielberg
6 settembre – Spa
4 ottobre – Monza
1 novembre – Barcellona

Adac GT Masters

26 aprile – Oschersleben
7 giugno – Spielberg
21 giugno – Spa
5 luglio – Lausitzring
16 agosto – Nurburgring
30 agosto – Sachsenring
20 settembre – Zandvoort
4 ottobre – Hockenheim

V8 Supercars

1 marzo – Adelaide
15 marzo – Melbourne
29 marzo – Tasmania
3 maggio – Perth
17 maggio – Winton
21 giugno – Darwin
12 luglio – Townsville
2 agosto – Ipswich
23 agosto – Sydney
12 settembre – Sandown
11 ottobre – Bathurst
25 ottobre – Surfers Paradise
8 novembre – Auckland
22 novembre – Phillip Island
6 dicembre – Sydney

Stock Car Brasil

22 marzo – Goiania
12 aprile – Ribeirao Preto
26 aprile – Brasilia
31 maggio – Curitiba
2 agosto – Salvador
16 agosto – Goiania
30 agosto – Cascavel
13 settembre – Brasilia
4 ottobre – Santa Cruz do Sul
18 ottobre – Curitiba
8 novembre – Taruma
13 dicembre – San Paolo

WTCC

8 marzo – Termas de Rio Hondo
19 aprile – Marrakech
3 maggio – Budapest
16 maggio – Nurburgring Nordschleife
7 giugno – Mosca
21 giugno – Slovakia Ring
28 giugno – Le Castellet
12 luglio – Vilareal
13 settembre – Motegi (?)
27 settembre – Shanghai
1 novembre – Buriram
22 novembre – Losail

ETCC

3 maggio – Budapest
21 giugno – Slovakia Ring
28 giugno – Le Castellet
26 luglio – Salzburgring
6 settembre – Brno
4 ottobre – Pergusa

TC3 Series

29 marzo – Sepang
19 aprile – Shanghai
3 maggio – Valencia
10 maggio – Portimao
24 maggio – Monza
31 maggio – Salzburgring
21 giugno – Sochi
26 luglio – Buenos Aires
9 agosto – Codegua
20 settembre – Marina Bay
25 ottobre – Buriram
TBA novembre – TBA

Nascar

22 febbraio – Daytona
3 marzo – Atlanta
8 marzo – Las Vegas
15 marzo – Phoenix
22 marzo – Fontana
29 marzo – Martinsville
11 aprile – Texas
19 aprile – Bristol
25 aprile – Richmond
3 maggio – Talladega
9 maggio – Kansas
16 maggio – Charlotte (All-Star)
24 maggio – Charlotte
31 maggio – Dover
7 giugno – Pocono
14 giugno – Michigan
28 giugno – Sonoma
5 luglio – Daytona
11 luglio – Kentucky
19 luglio – New Orleans
26 luglio – Indianapolis
2 agosto – Pocono
9 agosto – Watkins Glen
16 agosto – Michigan
22 agosto – Bristol
6 settembre – Darlington
12 settembre – Richmond
20 settembre – Chicagoland
27 settembre – Loudon
4 ottobre – Dover
10 ottobre – Charlotte
18 ottobre – Kansas
25 ottobre – Talladega
1 novembre – Martinsville
8 novembre – Fort Worth
15 novembre – Phoenix
22 novembre – Miami

Super Trofeo Lamborghini

12 aprile – Monza
24 maggio – Silverstone
21 giugno – Le Castellet
26 luglio – Spa
20 settembre – Nurburgring

Targa Tricolore Porsche

12 aprile – Imola
24 maggio – Monza
14 giugno – Misano
6 settembre – Mugello
11 ottobre – Imola

Porsche Carrera Cup Italia

31 maggio – Monza
28 giugno – Imola
12 luglio – Mugello
25 luglio – Spa
13 settembre – Vallelunga
4 ottobre – Misano
18 ottobre – Mugello

GT Italia

3 maggio – Vallelunga
31 maggio – Monza
28 giugno – Imola
12 luglio – Mugello
13 settembre – Vallelunga
27 settembre – Misano
18 ottobre – Mugello

Clio Cup Italia

12 aprile – Imola
26 aprile – Varano
24 maggio – Spielberg
14 giugno – Misano
5 luglio – Monza
6 settembre – Mugello
27 settembre – Vallelunga

Coppa Italia

12 aprile – Imola
26 aprile – Varano
10 maggio – Adria
14 giugno – Misano
5 luglio – Monza
27 settembre – Vallelunga
11 ottobre – Imola
25 ottobre – Adria

RS Cup

12 aprile – Imola
26 aprile – Varano
10 maggio – Adria
14 giugno – Misano
5 luglio – Monza
6 settembre – Mugello

3 Ore Endurance Championship

10 maggio – Mugello
19 luglio – Misano
11 ottobre – Imola
25 ottobre – Adria
15 novembre – Vallelunga

F.2 Trophy

19 aprile – Monza
3 maggio – Vallelunga
14 giugno – Franciacorta
28 giugno – Imola
6 settembre – Adria
4 ottobre – Misano
18 ottobre – Mugello

Italiano Montagna

19 aprile – Erice
26 aprile – Caltanissetta
17 maggio – Verzegnis
31 maggio – Sarnano
14 giugno – Fasano
28 giugno – Ascoli
5 luglio – Trento (anche Europeo)
19 luglio – Rieti
26 luglio – Spino
23 agosto – Gubbio
6 settembre – Reventino
20 settembre – Pedavena

8 febbraio

ERC in Lettonia – Liepaja
F.Toyota a Taupo
Test V8 Supercars a Sydney
Test Stock Car a Curitiba

13 febbraio

Test WTCC a Montmelò
F.Toyota a Manfeild

15 febbraio

Mondiale Rally in Svezia

19-22 febbraio

Test F.1 a Montmelò

20-21 febbraio

Test Euroformula Open a Jerez
Test GT Open a Jerez

26 febbraio-1 marzo

Test F.1 a Montmelò

1 marzo

V8 Supercars ad Adelaide

2-3 marzo

Test Auto GP a Varelungia

5-6 marzo

Test Renault 3.5 a Jerez

6-7 marzo

Test Euroformula Open a Le Castellet
Test GT Open a Le Castellet

8 marzo

Mondiale Rally in Messico
WTCC a Termas de Rio Hondo

10-11 marzo

Test Eurocup Renault 2.0 a Le Mans

12-13 marzo

Test Euroformula Open a Montmelò
Test GT Open a Montmelò

15 marzo

F.1 a Melbourne
V8 Supercars a Melbourne
F.E a Miami

17-18 marzo

Test FIA F.3 a Valencia

18-19 marzo

Test GP3 a Estoril

19-20 marzo

Test Eurocup Renault 2.0 ad Alcaniz

22 marzo

USCC a Sebring (12 Ore)
Stock Car Brasil a Goiania
Italiano Rally – Il Ciocco

24 marzo

Test ELMS a Le Castellet

24-25 marzo

Test Renault NEC a Hockenheim

26-27 marzo

Test Eurocup Renault 2.0 a Jerez

27-28 marzo

Test WEC a Le Castellet
Test Renault NEC ad Assen

29 marzo

F.1 a Sepang
TC3 Series a Sepang
Indycar a St. Petersburg
V8 Supercars a Tasmania
Italiano WRC – 1000 Miglia

30-31 marzo

Test Renault 3.5 ad Alcaniz

1 aprile

Test Porsche Carrera Cup Italia a Misano

5 aprile

F.E a Long Beach
Blancpain GT Sprint a Nogaro
ERC Circuit of Ireland
BRDC F.4 a Oulton Park

7 aprile

Test FIA F.3 a Silverstone

9-10 aprile

Test GP3 a Valencia

12 aprile

F.1 a Shanghai
Indycar New Orleans
Super Formula a Suzuka
WEC a Silverstone
FIA F.3 a Silverstone
ELMS a Silverstone
Blancpain GT Endurance a Monza
Super Trofeo Lamborghini a Monza
F.Renault NEC a Monza
Stock Car Brasil a Ribeirao Preto
Euroformula Open a Jerez
F.Renault ALPS a Imola
Clio Cup a Imola
RS Cup a Imola
Coppa Italia a Imola
Targa Tricolore Porsche a Monza
Italiano Rally – Sanremo





19 aprile

F.1 ad Al Sakhir
 GP2 ad Al Sakhir
 Indycar a Long Beach
 USCC a Long Beach
 Auto GP a Marrakech
 WTCC a Marrakech
 TC3 Series a Shanghai
 F.3 giapponese a Suzuka
 Formula Academy a Ledenon
 F.2 Trophy a Monza

22-23 aprile

Test GP3 a Montmelò

26 aprile

Mondiale Rally in Argentina
 Indycar a Birmingham
 World Series Renault ad Alcaniz
 Eurocup F.Renault ad Alcaniz
 Euroformula Open a Le Castellet
 GT Open a Le Castellet
 Adac GT Masters a Oschersleben
 Adac Formel 4 a Oschersleben
 Stock Car Brasil a Brasilia
 Clio Cup a Varano
 RS Cup a Varano
 Coppa Italia a Varano

28-29 aprile

Test Porsche Carrera Cup Italia a Imola

3 maggio

WEC a Spa
 DTM a Hockenheim
 FIA F.3 a Hockenheim
 Auto GP a Budapest
 WTCC a Budapest
 ETCC a Budapest
 TC3 Series a Valencia
 USCC a Laguna Seca
 V8 Supercars a Perth
 GT Italia a Vallelunga
 F.4 Italia a Vallelunga
 F.2 Trophy a Vallelunga
 Formula Academy a Le Mans
 BRDC F.4 a Rockingham
 Italiano Rally – Adriatico
 Trofeo Rally Terra – Adriatico

10 maggio

F.1 a Montmelò
 GP2 a Montmelò
 GP3 a Montmelò
 Indycar a Indianapolis (road)
 F.E a Monte Carlo
 GT Open a Estoril
 Euroformula Open a Estoril
 F.3 giapponese a Motegi
 Blancpain GT Sprint a Brands Hatch
 TC3 Series a Portimao
 3 Ore Endurance al Mugello
 RS Cup ad Adria
 Coppa Italia ad Adria

12-13 maggio

Test F.1 a Montmelò

17 maggio

FIA F.3 a Pau
 F.Renault ALPS a Pau
 Formula Academy a Pau
 ELMS a Imola
 WTCC al Nurburgring Nordschleife
 24 Ore del Nurburgring
 V8 Supercars a Winton
 SMP F.4 Hameenlinna

24 maggio

F.1 a Monte Carlo
 GP2 a Monte Carlo
 World Series Renault a Monte Carlo
 Mondiale Rally in Portogallo
 Indycar a Indianapolis
 Super Formula a Okayama
 F.3 giapponese a Okayama
 Auto GP a Silverstone
 Blancpain GT Endurance a Silverstone
 Super Trofeo Lamborghini a Silverstone
 F.Renault NEC a Silverstone
 TC3 Series a Monza
 Targa Tricolore Porsche a Monza
 F.Renault ALPS a Spielberg
 Clio Cup a Spielberg
 Italiano Rally – Targa Florio

28 maggio

Test FIA F.3 a Monza

31 maggio

Indycar a Detroit
 USCC a Detroit
 DTM al Lausitzring
 Test 24 Ore Le Mans
 World Series Renault a Spa
 Eurocup F.Renault a Spa
 Renault RS01 a Spa
 F.E a Berlino
 TC3 Series al Salzburgring
 Stock Car Brasil a Curitiba
 FIA F.3 a Monza
 F.4 Italia a Monza
 GT Italia a Monza
 Porsche Carrera Cup Italia a Monza
 BRDC F.4 a Silverstone
 Italiano WRC – Salento

7 giugno

F.1 a Montreal
Indycar a Fort Worth
Blancpain GT Sprint a Zolder
GT Open a Silverstone
Euroformula Open a Silverstone
F.3 giapponese al Fuji
Adac GT Masters a Spielberg
Adac Formel 4 a Spielberg
WTCC a Mosca
F.Renault ALPS a Spa
F.Renault NEC a Spielberg
SMP F.4 a Mosca
ERC nelle Azzorre – Sata Rallye Acores

14 giugno

Mondiale Rally in Italia
Trofeo Rally Terra – Sanremo
WEC – 24 Ore di Le Mans
Indycar a Toronto
World Series Renault a Budapest
Eurocup F.Renault a Budapest
Renault RS01 a Budapest
Formula Academy a Budapest
F.4 Italia a Franciacorta
F.2 Trophy a Franciacorta
Clio Cup a Misano
Targa Tricolore Porsche a Misano
RS Cup a Misano
Coppa Italia a Misano

21 giugno

F.1 a Spielberg
GP2 a Spielberg
GP3 a Spielberg
Blancpain GT Endurance a Le Castellet
Super Trofeo Lamborghini a Le Castellet
FIA F.3 a Spa
Adac GT Masters a Spa
Adac Formel 4 a Spa
WTCC al Slovakia Ring
ETCC al Slovakia Ring
TC3 Series a Sochi
V8 Supercars a Darwin
Italiano WRC – Marca

23-24 giugno

Test F.1 a Spielberg

28 giugno

Indycar a Fontana
F.E a Londra
FIA F.3 al Norisring
DTM al Norisring
USCC a Watkins Glen
Auto GP a Le Castellet
WTCC a Le Castellet
ETCC a Le Castellet
F.3 giapponese a Okayama
Porsche Carrera Cup Italia a Imola
F.2 Trophy a Imola
ERC in Belgio – Geko Rallye Ypres

5 luglio

F.1 a Silverstone
GP2 a Silverstone
GP3 a Silverstone
Mondiale Rally in Polonia
Euroformula Open a Spielberg
GT Open a Spielberg
Blancpain GT Sprint a Mosca
Adac GT Masters al Lausitzring
Adac Formel 4 al Lausitzring
GT Italia a Imola
F.Renault ALPS a Monza
Clio Cup a Monza
RS Cup a Monza
Coppa Italia a Monza
Italiano WRC – Lanterna

12 luglio

Indycar a West Allis
World Series Renault a Spielberg
ELMS a Spielberg
Auto GP a Zandvoort
DTM a Zandvoort
FIA F.3 a Zandvoort
USCC a Mosport
V8 Supercars a Townsville
WTCC a Vilareal
F.4 Italia al Mugello
GT Italia al Mugello
Porsche Carrera Cup Italia al Mugello
BRDC F.4 a Snetterton
SMP F.4 a Kazan
Italiano Rally – San Marino
Trofeo Rally Terra – San Marino

19 luglio

F.1 al Hockenheim
GP2 al Hockenheim
GP3 al Hockenheim
Indycar a Newton
Super Formula al Fuji
F.3 giapponese al Fuji
3 Ore Endurance a Misano
ERC in Estonia – auto24Rallye

26 luglio

F.1 a Budapest
GP2 a Budapest
GP3 a Budapest
Blancpain GT Endurance a Spa (24 Ore)
Super Trofeo Lamborghini a Spa
Porsche Carrera Cup Italia a Spa
F.Renault NEC a Spa
SMP F.4 a Parnu
TC3 Series a Buenos Aires
ETCC al Salzburgring

2 agosto

Mondiale Rally in Finlandia
Indycar a Lexington
FIA F.3 a Spielberg
DTM a Spielberg
V8 Supercars a Ipswich
Stock Car Brasil a Salvador
F.Renault NEC ad Assen
BRDC F.4 a Brands Hatch

9 agosto

USCC a Elkhart Lake
TC3 Series a Codegua

16 agosto

Adac Formel 4 al Nurburgring
SMP F.4 ad Alastaro
Stock Car Brasil a Goiania

23 agosto

GP2 a Spa
GP3 a Spa
Mondiale Rally in Germania
Indycar a Pocono
Super Formula a Motegi
F.3 giapponese a Motegi
V8 Supercars a Sydney
BRDC F.4 a Snetterton

30 agosto

Indycar a Sonoma
WEC al Nurburgring
World Series Renault a Silverstone
Eurocup F.Renault a Silverstone
Renault RS01 a Silverstone
FIA F.3 a Mosca
DTM a Mosca
Adac GT Masters al Sachsenring
Adac Formel 4 al Sachsenring
Stock Car Brasil a Cascavel
Formula Academy a Magny-Cours
ERC in Repubblica Ceca – Barum Rally
Italiano Rally – Friuli Venezia Giulia

6 settembre

F.1 a Monza
GP2 a Monza
GP3 a Monza
Auto GP a Brno
ETCC a Brno
ELMS a Le Castellet
Blancpain GT Sprint a Portimao
GT Open a Spa
Euroformula Open a Spa
F.Renault ALPS al Mugello
Clio Cup al Mugello
RS Cup al Mugello
Targa Tricolore Porsche al Mugello
F.4 Italia ad Adria
F.2 Trophy ad Adria
SMP F.4 Mosca

13 settembre

Mondiale Rally in Australia
World Series Renault al Nurburgring
Eurocup F.Renault al Nurburgring
Renault RS01 al Nurburgring
DTM a Oschersleben
WTCC a Motegi
V8 Supercars a Sydney
Stock Car Brasil a Brasilia
GT Italia a Vallelunga
Porsche Carrera Cup Italia a Vallelunga
BRDC F.4 a Donington
Italiano WRC – San Martino di Castrozza

20 settembre

F.1 a Singapore
TC3 Series a Singapore
WEC ad Austin
USCC ad Austin
Blancpain GT Endurance al Nurburgring
Super Trofeo Lamborghini al Nurburgring
F.Renault NEC al Nurburgring
Adac GT Masters a Zandvoort
F.4 Italia a Imola
SMP F.4 a Sochi
Italiano Rally – Roma
Trofeo Rally Terra – Roma

27 settembre

F.1 a Suzuka
Super Formula a Sugo
World Series Renault a Le Mans
Eurocup F.Renault a Le Mans
Renault RS01 a Le Mans
FIA F.3 al Nurburgring
DTM al Nurburgring
WTCC a Shanghai
GT Italia a Misano
Formula Academy a Navarra
Clio Cup a Vallelunga
Coppa Italia a Vallelunga
BRDC F.4 a Brands Hatch
ERC a Cipro

4 ottobre

Mondiale Rally in Francia
Blancpain GT Sprint a Misano
GT Open a Monza
Euroformula Open a Monza
USCC a Braseton – Petit Le Mans
F.Renault NEC a Hockenheim
Adac GT Masters a Hockenheim
Adac Formel 4 a Hockenheim
Stock Car Brasil a Santa Cruz do Sol
ETCC a Pergusa
F.4 Italia a Misano
F.2 Trophy a Misano
Porsche Carrera Cup Italia a Misano

11 ottobre

F.1 a Sochi
GP2 a Sochi
GP3 a Sochi
WEC al Fuji
V8 Supercars a Bathurst
F.Renault ALPS a Jerez
Targa Tricolore Porsche a Imola
3 Ore Endurance a Imola
Coppa Italia a Imola
ERC in Grecia – Acropoli
Italiano Rally – Due Valli

18 ottobre

World Series Renault a Jerez
Eurocup F.Renault a Jerez
Renault RS01 a Jerez
ELMS a Estoril
FIA F.3 a Hockenheim
DTM a Hockenheim
F.3 giapponese a Sugo
Stock Car Brasil a Curitiba
GT Italia al Mugello
Porsche Carrera Cup Italia al Mugello
F.2 Trophy al Mugello
Italiano WRC – Como

25 ottobre

F.1 ad Austin
Mondiale Rally in Spagna
Blancpain GT Sprint a Baku
TC3 Series a Buriram
V8 Supercars a Surfers Paradise
Formula Academy a Le Castellet
3 Ore Endurance ad Adria
Trofeo Rally Terra – Costa Smeralda

1 novembre

F.1 a Mexico City
WEC a Shanghai
GT Open a Montmelò
Euroformula Open a Montmelò
WTCC a Buriram

8 novembre

Super Formula a Suzuka
V8 Supercars ad Auckland
Stock Car Brasil a Taruma
ERC in Francia – Giro di Corsica

15 novembre

F.1 a San Paolo
Mondiale Rally in Gran Bretagna
3 Ore Endurance a Vallelunga

22 novembre

F.3 a Macao
TC3 Series a Macao
WEC ad Al Sakhir
WTCC a Losail
V8 Supercars a Phillip Island

29 novembre

F.1 ad Abu Dhabi
GP2 ad Abu Dhabi
GP3 ad Abu Dhabi

6 dicembre

V8 Supercars a Sydney

13 dicembre

Stock Car Brasil a San Paolo

Torino - Lingotto Fiere
13 - 14 - 15 Febbraio 2015



**AUTOMOTO
RACING**

L'evento dedicato a chi ama la competizione



aessepi.com

Con il Patrocinio di

TORINO 2015
CAPITALE EUROPEA DELLO SPORT



In contemporanea



CAMERA DI COMMERCIO
INDUSTRIA, ARTIGIANATO E AGRICOLTURA
DI TORINO



AUTOMOTORETRO

