

# Magazine

www.italiaracing.net

n. 303  
9 febbraio  
2015

I francesi sono stanchi di critiche e potrebbero acquistare la Force India per tornare in F.1 da costruttori, i tedeschi sono tentati dal rilevare la Red Bull



# AUDI & RENAULT SCALPITANO!

Pepe Jeans  
LONDON





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



6



40



44



58

# Il graffio di Baffi

**MALLYA:  
QUALE FUTURO ?**



**Force India**  
formula one team



BAFF-1





Raffaele Marciello  
con Angelo Sticchi Damiani,  
presidente Aci,  
alla premiazione AciSport  
che ha avuto luogo a Verona



di Massimo Costa

## EPPUR CI SI PROVA EPPUR SI COMBATTE

Nonostante tutto, nonostante un ambiente italiano ostile al motorsport, vedi una Federazione sempre completamente assente, incapace di allevare i nostri giovani piloti e una totale penuria di aziende-sponsor in grado di supportare i ragazzi (ora c'è la motivazione della crisi economica reale, ma prima non è che la storia fosse molto diversa), si combatte. E così, grazie al Ferrari Driver Academy abbiamo un Raffaele Marciello in posizione privilegiata, diremmo ospitato in una suite con vista F.1. In questi giorni, il pilota che correrà con Trident in GP2, ha fatto visita alla sede della Sauber di Hinwil per costruirsi il sedile. Operazione sempre lunga e antipatica, ma molto importante. E che potrebbe significare che Marciello avrà l'opportunità di salire sulla C34 nei test di Montmelò, o in quelli in programma tra il 19 e il 22 febbraio o in quelli che andranno dal 26 febbraio all'1 marzo. Chissà. Oppure dovremo aspettare i venerdì dei GP F.1 per vedere finalmente un italiano in azione nei fine settimana dei Gran Premi. In ogni caso, si sta preparando il terreno e questo è confortante. Poi, abbiamo Antonio Fuoco, che sarà sicuramente tra i protagonisti della GP3 col team Carlin. Anche il calabrese è un prodotto del Ferrari Driver Academy e tutto lascia pensare che possa velocemente ripercorrere il sentiero del suo compagno di "stanza" a Maranello. Marciello e Fuoco sono al momento i principali rappresentanti della speranza tricolore per rivedere un italiano in F.1 a tempo pieno. Certo, dovranno dimostrare rispettivamente in GP2 e GP3 di essere all'altezza, di meritare il passaggio nel mondiale. Una stagione storta nelle serie addestrative sarebbe un bel guaio, ma le capacità di due ragazzi le hanno e quindi non dovrebbe essere così impossibile far capolino nelle prime posizioni durante il 2015. Il buon lavoro del Ferrari Driver Academy (anche se non abbiamo ben capito la presenza determinante ai fini delle trattative con i team e nella scelta delle categorie dei rispettivi manager personali), per ora si ferma qui per quel che ci riguarda. Canadesi e cinesi non sono nel nostro mirino e quindi attendiamo che qualche altro azzurrino finisca prima o poi sotto l'ala protettrice del Cavallino.

Il mercato ci offre poi un Luca Ghiotto tra gli iscritti della GP3. Il vicentino correrà per la Trident e purtroppo, causa budget, non potrà essere al via per una seconda stagione nella World Series Renault, dove avrebbe potuto concretizzare dopo un 2014 non troppo esaltante. Ghiotto non appartiene alla FDA ed è il classico esempio del pilota italiano che deve farsi strada da solo. Non ha esitato a fare un passo indietro nella scala delle categorie e questo gli fa onore. Luca si è costruito da solo, supportato dalla famiglia e da qualche amico sponsor, dimenticato come tutti dalla Federazione. La World Series Renault al momento non sembra poter includere nello schieramento piloti 2015 nomi italiani e questo è piuttosto grave. Ne abbiamo tre invece, nella F.3 europea. Antonio Giovinazzi punta al titolo, sospinto dalla Volkswagen che lo ha voluto a tutti i costi frenando il suo passaggio in World Series Renault. Il pugliese, va ricordato, corre grazie al mecenate Gelael, indonesiano, che da anni lo ha affiancato al figlio. Di italiani che lo supportino manco l'ombra... Michele Beretta tenta il riscatto a seguito di un non facile primo anno internazionale mentre Alessio Lorandi arriva direttamente dal karting. Una mossa coraggiosa. Entrambi sono, come Ghiotto, dei self made man. Nella Euroformula Open, abbiamo altri due giovani che con le forze della famiglia cercano di farsi largo, ovvero Damiano Fioravanti e Leonardo Pulcini. Ci piace sottolineare che Lorandi, Pulcini e Fioravanti sono stati scelti da Italiaracing come Kartisti dell'anno, rispettivamente nel 2014, 2013 e 2012. Nel 2011 lo fu Ignazio D'Agosto che dopo tre stagioni di Eurocup Renault 2.0 (altra serie dove saremo clamorosamente assenti quest'anno) ora si ritrova davanti a un bivio, non agonistico, ma dettato dalla mancanza di budget. Un vero peccato perché il barese ha eccellenti qualità e una motivazione che pochi possono vantare. Attendiamo comunque notizie positive. Poi, abbiamo Mattia Drudi e Alessio Rovera che erano attesi anch'essi in Euroformula Open, ma non hanno ancora trovato un accordo, almeno ufficialmente, con qualche squadra anche se il romagnolo figlio d'arte era vicino a Campos. Questa dunque la situazione dei piloti italiani nel panorama del motorsport europeo delle formule. Come vedete, sono molto pochi in confronto a inglesi e francesi e tedeschi, costretti ad arrangiarsi in proprio tra mille insidie, paure, fatiche e notti insonni. Ma combattono e speriamo che riempiano le nostre cronache di bei risultati durante la stagione 2015. In attesa che qualcuno si svegli...



# I TEST DICONO

**In una atmosfera più rilassata rispetto ai fine settimana dei Gran Premi, in occasione delle prove collettive è possibile cogliere alcuni interessanti aspetti che altrimenti sfuggono. Eccone un esempio**

**Marco Cortesi**

L'inizio della stagione, col via ai primi test collettivi di Jerez, mette gli osservatori in condizioni privilegiate. Forse perché si è relativamente liberi dalla pressione del campionato, o forse perché i piloti, durante l'inverno, si sono ri-trasformati in loro stessi dopo aver speso la stagione trasformandosi gioco forza nei manichini senza personalità che i loro uffici stampa o marketing impongono loro di essere. E' questione di dettagli. Atteggiamenti, sguardi, che rivelano di più di quello che si può intuire durante la concitazione di un Gran Premio. Forse tutti, in realtà, hanno una guardia un po' più bassa. E quindi, ti rendi conto di parecchie cose. Ti rendi conto, per esempio, di quanto Sebastian Vettel sia un animale da corsa. Un pilota totale. Negli occhi ha la stessa profondità di altri fenomeni prima di lui. E' lo sguardo di chi ha l'istinto del killer, del predatore. Vettel è uno di quelli che ci proverà in ogni modo, magari fino o oltre ai limiti, per portare a casa il risultato. E ti rendi conto che le sue difficoltà alla Red Bull lo scorso anno sono state assolutamente legate ad una situazione contingente. Tutto ciò nonostante l'immagine che, specie in Italia, alcuni hanno dato di lui. Il Vettel che ha avuto la pappa pronta, il Vettel che ha fortuna, il Vettel che vince perché ha la macchina, il Vettel che vince solo se parte davanti perché non sa sorpassare. Tutte cose che non esistono. Il tedesco è cresciuto per essere un predatore. Comunque, poco male, dato che buona parte dei suoi detrattori già sono passati magicamente a celebrarlo dopo il suo passaggio in Ferrari e gli ottimi test di Jerez.



# NO CHE...



Ancora non è iniziata la stagione  
che già Sebastian Vettel lancia scintille

## MCLAREN ESTREMA NON IMPARA DA MERCEDES

Poi, ti accorgi che qualcosa, alla McLaren-Honda, non quadra. E' impossibile che un team di quel calibro si sia messo in un guaio così grosso come sembra. Pare quasi che le cose siano state affrontate in maniera troppo avventata. Perché progettare una vettura tutta improntata all'estremizzazione al primo anno dopo una lunga assenza del motorista giapponese? Quando, in Mercedes, si è dimostrato che è "sacrificando" e pianificando sul lungo termine che si vince? Perché ci sono problemi così pressanti, all'apparenza perfino peggiori di quelli della Renault l'anno scorso, quando in McLaren hanno avuto a lungo a disposizione, studiandolo ben bene, il miglior motore del lotto? O effettivamente, come dice la Honda, sono solo problemi isolati che, una volta risolti faranno emergere il potenziale vero, o si è tralasciato qualcosa. Tra tutto, una curiosità che colpisce, anche se non vorrà dire nulla. Considerando quanto sono pignoli a Woking, fa strano il fatto che attorno ai truck e all'hospitality McLaren non sia parcheggiata nemmeno una Honda, al contrario di quanto accade per le altre scuderie. Anzi, tra Audi e Volkswagen faceva bella mostra di sé una Kawasaki...

## BOTTAS HA TUTTI I NUMERI DEL CAMPIONE

Ancora, ti rendi conto anche di quanto sia cresciuto Valtteri Bottas. E' calmo, preciso, perfettamente "in control". Sempre. Ma, attenzione, non è semplice introversione come la natura di "freddo finnico" potrebbe far pensare. Valtteri comunica e lo fa anche in maniera molto più aperta rispetto ai propri avversari. E' forse uno di quelli che forniscono gli spunti e gli elementi migliori, oltre che più puntuali e precisi. Sa dov'è e dove deve andare. E poi, ha il carisma del leader, del punto di riferimento. Spiace dirlo, in particolare per Felipe Massa, ma è così. Bottas è una colonna portante che la Williams ha avuto la fortuna di costruire. E, nonostante le buone prestazioni di Grove nell'ultimo periodo, pare perfino strano di vederlo nel team di Grove e non in una squadra ben più blasonata, anche se la Ferrari gli ha già messo gli occhi addosso per un eventuale dopo Raikkonen. Chissà, magari torneranno a lottare per il campionato. Ma diciamo la verità. Gli altri se lo dovrebbero contendere.







## LA MATURITÀ DI VERSTAPPEN

Ti rendi conto che Max Verstappen, quest'anno, non avrà problemi. Il ragazzo è sveglio, maturo, ma soprattutto dannatamente capace. Molti si sono di colpo preoccupati del fatto che possa perdere delle occasioni di vita che potrebbe rimpiangere. Perché invece, dover rinunciare alla chance di approdare in Formula 1 perché troppo giovane di un anno di rimpianti non ne porterebbe? Questi problemi, poi, in altri sport come il calcio, o in altre professioni non sportive non si pongono. Il fatto che lo facciano in Formula 1 non fa altro che sorgere il sospetto che si voglia strumentalizzare la questione. Belli, proprio belli i test di inizio anno. Croce e delizia per i team, una miniera di informazioni "non scritte" per tutti gli altri...



## I migliori tempi di Jerez

- 1 - Kimi Raikkonen (Ferrari SF15-T) – 1'20"841 - 200 giri
- 2 - Sebastian Vettel (Ferrari SF15-T) – 1'20"984 – 149
- 3 - Felipe Nasr (Sauber C34-Ferrari) – 1'21"545 - 197
- 4 - Nico Rosberg (Mercedes W06) – 1'21"982 - 308
- 5 - Marcus Ericsson (Sauber C34-Ferrari) – 1'22"019 - 185
- 6 - Lewis Hamilton (Mercedes W06) – 1'22"172 - 208
- 7 - Felipe Massa (Williams FW37-Mercedes) – 1'22"276 - 144
- 8 - Valtteri Bottas (Williams FW37-Mercedes) – 1'22"319 - 134
- 9 - Max Verstappen (Toro Rosso STR10-Renault) – 1'22"553 - 170
- 10 - Pastor Maldonado (Lotus E23-Mercedes) – 1'22"713 - 137
- 11 - Carlos Sainz (Toro Rosso STR10-Renault) – 1'23"187 - 183
- 12 - Daniel Ricciardo (Red Bull RB11-Renault) – 1'23"338 - 84
- 13 - Romain Grosjean (Lotus E23-Mercedes) – 1'23"802 - 53
- 14 - Daniil Kvyat (Red Bull RB11-Renault) – 1'23"975 - 82
- 15 - Jenson Button (McLaren MP4/30-Honda) – 1'27"660 - 41
- 16 - Fernando Alonso (McLaren MP4/30-Honda) – 1'35"553 - 38



## Totale giri e km percorsi dai team

1. Mercedes - 516 giri – 2.284 km
2. Sauber (Ferrari) - 382 giri – 1.691 km
3. Toro Rosso (Renault) - 353 giri – 1.563 km
4. Ferrari - 349 giri – 1.545 km
5. Williams (Mercedes) - 278 laps – 1.230 km
6. Lotus (Mercedes) - 190 giri – 841 km
7. Red Bull (Renault) - 166 giri – 735 km
8. McLaren (Honda) - 79 giri – 349 km

## Totale giri e km percorsi dalle power unit

1. Mercedes - 984 giri – 4.357 km (3 teams)
2. Ferrari - 731 giri – 3.236 km (2 teams)
3. Renault - 519 giri – 2.298 km (2 teams)
4. Honda - 79 giri – 349 km (1 team)

## Stint più lunghi e mescola gomme

Soft compound - 19 giri (Pastor Maldonado, 3° giorno)  
Medium compound - 29 giri (Nico Rosberg, 1° giorno)  
Winter Hard compound - 34 giri (Nico Rosberg, 1° giorno)  
Hard compound - 42 giri (Nico Rosberg, 1° giorno)  
Intermediate compound - 25 giri (Nico Rosberg, 3° giorno)  
Wet compound - 4 giri (Felipe Nasr, 2° giorno)

## Differenze col 2014

2014 – 1.470 giri totali (6.509 km) completati in 4 giorni  
2015 – 2.294 giri totali (10.156 km) completati in 4 giorni  
*Aumento del 56 per cento*

2014 giro più veloce – 1'23"276 - Kevin Magnussen su McLaren MP4/29-Mercedes  
2015 giro più veloce – 1'20"841 - Kimi Raikkonen su Ferrari SF15-T  
*2,9 per cento più veloce*

**FORMULA 1**  
VALTTERI BOTTAS





# APPUNTAMENTO A BUDAPEST

**Il driver finlandese della Williams ha nel mirino la prima vittoria in F.1 e non gli dispiacerebbe coglierla sul circuito dove i suoi connazionali arrivano sempre in massa. Ma a Bottas andrebbe bene vincere anche subito, perché vuole sbrigarsi a diventare campione del mondo. E la nuova Williams gli dà piena fiducia**



**Valtteri, cosa ci puoi dire della tua nuova macchina al momento? La Williams nel 2014 ha vissuto un anno miracoloso, dobbiamo aspettarcene un altro nel 2015?**

«Be', perché no? Posso dire che al momento siamo partiti molto bene. La macchina è affidabile e dà buone sensazioni. Certamente la strada è ancora molto lunga, ma sono sicuro che tutti nella pitlane conoscono degli alti e bassi. Il nostro obiettivo è di ottenere un risultato migliore dello scorso anno. Un miracolo, dunque? Non proprio, si tratta di costruire su quello che abbiamo raggiunto lo scorso anno. Al momento sono molto ottimista per la stagione».

**Ripensando allo scorso anno: sapevi già che la Williams avrebbe ottenuto qualcosa di importante, e se lo sapevi, ti aspetti che quest'anno sarà ancora meglio?**

«L'anno scorso era veramente difficile capire durante i test a che punto eravamo. Il 2013 era stato terribile, quindi ovviamente si sperava in un grosso miglioramento, visti i tanti cambiamenti. Speri sempre di essere l'unico che ha azzeccato la mossa giusta – ma le speranze non significano granché. La macchina ora è abbastanza simile a quella, ma migliorata. Difficile paragonarla alle altre, capire quanto gli altri sono migliorati in inverno, saranno le prime due gare a darci un quadro più chiaro. Se devo giudicare di pancia, sento che sarà una buona annata. Sono gasato perché vedo che il team sta facendo tutte le scelte giuste».

**Se questo sarà lo scenario, significa che vincerete delle gare...**

«Sì! Ma mai sottovalutare la concorrenza. La Red Bull sarà certo forte, e così la Ferrari. La McLaren è un punto interrogativo a causa del nuovo motore, insomma credo

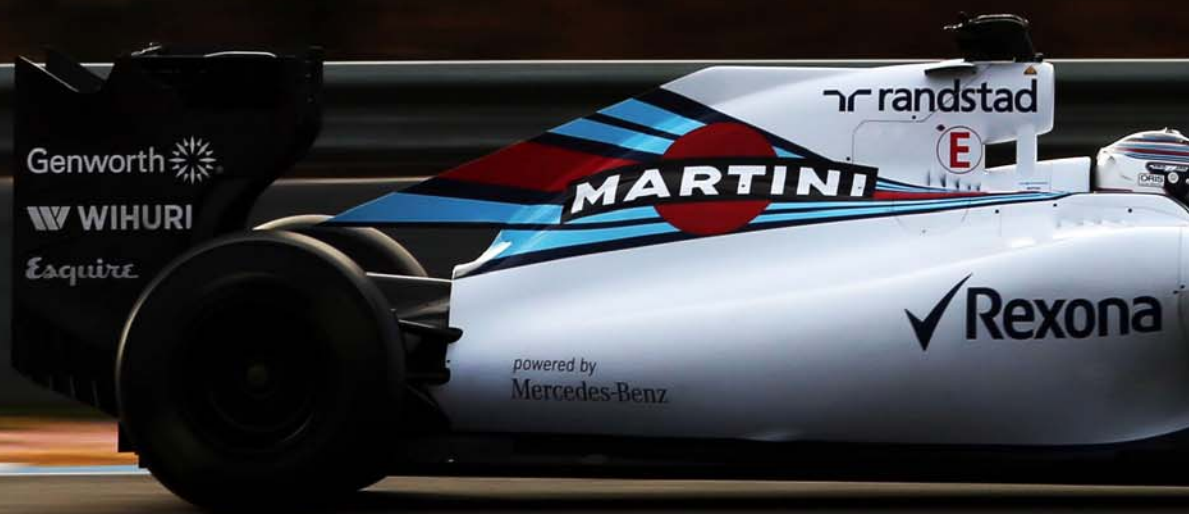
che avremo un campionato più tirato quest'anno».

**Se potessi scegliere, dove vorresti ottenere la tua prima vittoria in un GP?**

«Forse Budapest. Perché in Finlandia quello è conosciuto come il GP di Finlandia. Ci sono sempre tanti finlandesi nella capitale ungherese, sarebbe fantastico. Ma non mi dispiacerebbe neppure vincere già alla prima gara».

**Pat Symonds, che ha lavorato con Ayrton Senna, Michael Schumacher e Fernando Alonso, sostiene che in te c'è il "gene del campione". Che tu, come i tre campioni che abbiamo citato, non dubiti un attimo che un giorno sarai campione. E' un tratto molto forte della tua personalità.**

«E' così. Il mio obiettivo è diventare cam-





pione del mondo, un giorno. Prima è, meglio è».

**Chiunque si trovi nell'abitacolo di una F.1 vuole diventare campione un giorno, ma Pat dice che questo desiderio è più forte in te che in chiunque altro...**

«Sono parole incoraggianti da parte sua. E' il mio obiettivo, e farò di tutto perché si realizzi un giorno. Quello che aiuta in questo percorso, cedo, sia di lavorare molto, ovviamente, ma anche di essere onesti con se stessi e restare umili».

**Pat ha detto anche che la Williams ha ottenuto il massimo con il budget che aveva a disposizione, ma che per fare un passo in avanti sono necessari altri finanziamenti. Credi che questo potrebbe essere un ostacolo? Vedi in arrivo dei tagli allo sviluppo?**

«Direi di no. L'anno scorso disponevamo di

un budget molto più basso dei team con cui lottavamo e siamo arrivati a sfidarli per la vittoria. Ora anche sotto questo aspetto siamo piazzati meglio, quindi prevedo che arriveremo ancora più vicini. Dobbiamo solo spendere il nostro budget in maniera saggia, e sono sicuro che sarà il caso. Quindi, nessuna preoccupazione».

**Per gli esperti di F.1 sei l'uomo più caldo del mercato. Nel 2015 correrai con la Williams, ma sicuramente ci saranno astati altri team che hanno bussato alla tua porta...**

«Non so se ci sia questo interesse. Magari è una domanda da fare al mio manager...».

**Anche tu potresti farti tentare dal colore rosso? Il contratto di Kimi Raikkonen alla Ferrari a quanto si sa scade l'anno prossimo.**

«Non so nulla del contratto di Kimi. L'unica cosa che so è che voglio guidare la mac-

china più veloce possibile. Tutto qua».

**Se dovessi fare un quadro della stagione 2015, come sarebbe?**

«Se riusciremo a partire allo stesso livello di come abbiamo finito l'anno scorso, sarà veramente buono. So che possiamo migliorare di molto, quindi sarei contento di poter lottare già dall'inizio per il podio, e più avanti per vincere».

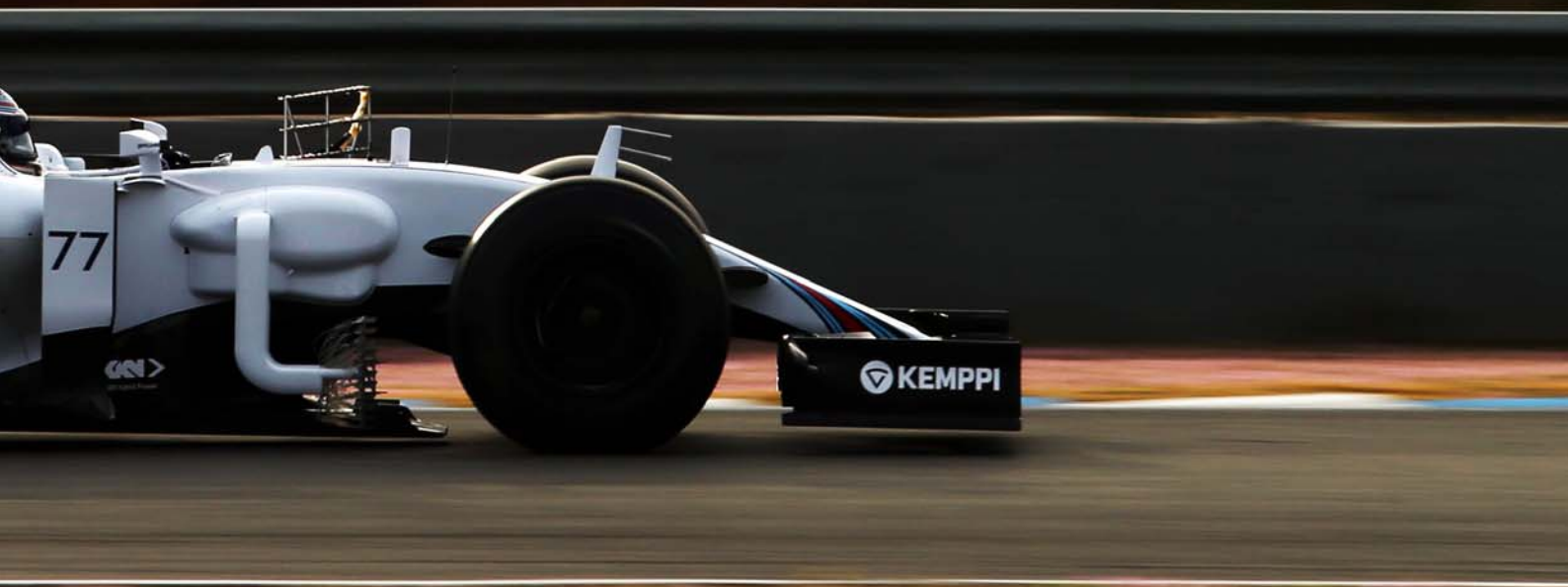
**Una persona con i piedi ben saldi in terra come te ha qualche sogno pazzo?**

«Di sogni ne ho tanti, ma il fatto è che vivo nel mondo reale. Diciamo che sognò quella prima vittoria».

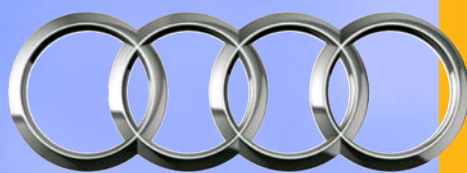
**E poi un'altra, e poi un'altra...**

«Sì, è così che funziona con me».

**Intervista raccolta da Formula1.com**



# AUDI E RENAULT PRONTE A ENTRARE



**Audi**





## Forse è solo fantasma mercato, ma in occasione dei test di Jerez sono emerse sempre più forti le voci che vorrebbero il costruttore francese entrare in prima persona nel mondiale rilevando la Force India e il costruttore tedesco abbinarsi alla Red Bull, che diverrebbe soltanto sponsor

### Massimo Costa

Nel corso dei test di Jerez è emersa una ipotesi di mercato piuttosto bizzarra, ma che non va assolutamente trascurata. La Renault, stufa di sentirsi accusare dai “garagisti” inglesi come Lotus, che ha abbandonato la power unit francese per quella della Mercedes, o Red Bull, che più volte nel 2014 ha accusato con poca classe il costruttore parigino, potrebbe tornare in F.1 in prima persona. Ovvero, realizzando non solo la power unit, ma anche il telaio. Come avvenne a partire dalla metà dal 1977 al 1985 e poi dal 2002 al 2011. Per farlo, Renault potrebbe rilevare, magari

alla fine del 2015, la Force India di Vijay Mallya che appare sempre più in difficoltà economiche e che salterà anche i prossimi test in Catalogna dopo quelli andalusi di Jerez. Va sottolineato che l'attuale Lotus non è altro che la Renault di Enstone che tanto ha vinto in F.1 quando vi era Flavio Briatore al comando e Fernando Alonso alla guida, ma il costruttore francese inizierebbe da zero la nuova avventura, in una sede diversa. Ecco quindi che la domanda successiva vede coinvolta la Red Bull: se Renault creerà un suo team, la Red Bull potrebbe accettare di divenire inevitabilmente una seconda squadra, di non godere più dello status di squadra ufficia-

le. Certamente no e allora è riemerso il nome Audi, anche se da Ingolstadt hanno fatto sapere da tempo, e spesso ribadito, che la F.1 non è nei loro programmi come lo sono invece le gare endurance del WEC, la 24 Ore di Le Mans, le competizioni nel DTM e nel Gran Turismo. Ma attenzione, perché l'Audi non si limiterebbe a fornire soltanto i motori alla Red Bull, ma ne realizzerebbe anche il telaio, facendo così come la Ferrari o la Mercedes (che rilevò la Brawn), sfruttando l'esperienza degli uomini diretti da Christian Horner e la sede tecnologica di Milton Keynes. In questo caso, il logo Red Bull diverrebbe lo sponsor del team Audi.







# RISCHIO CALCOLATO

**Nuovo partner motoristico, nuova tecnologia aerodinamica, nuovo pilota di punta. Alla McLaren nel 2015 ci sono tante novità in ballo, e per ora i problemi in pista non mancano. Ma Boullier, team principal, non ha dubbi. L'idea di puntare al meglio in tutti i settori alla lunga pagherà. E sarà un successo**

**Eric Boullier, come è stato il suo inverno? Molti mal di testa?**

«No, non tanti mal di testa, ma è stato un inverno molto impegnativo. Avevamo un ottimo programma da svolgere, compreso Abu Dhabi e il dopo Abu Dhabi. Sì: molte cose da fare, ma nessun mal di testa».

**Abu Dhabi è stato il primo circuito su cui ha corso la McLaren dopo il rinnovato patto con la Honda, e sono stati due giorni parecchio duri. Cosa è cambiato da allora? Neanche i primi tre giorni a Jerez non sono stati facili: è qualcosa che la preoccupa?**

«No, abbiamo piani molto ambiziosi per la McLaren-Honda e se vuoi colmare la distanza dalla Mercedes devi lavorare meglio di quanto hanno fatto loro. Hanno fatto un lavoro fantastico, quindi il nostro deve essere straordinario. Abbiamo cercato di essere al top in tutto, introducendo anche nuove tecnologie. E' una sfida, ma noi siamo

molto determinati. Per questo stiamo svolgendo molti test. Una per una stiamo risolvendo tutte le criticità, e speriamo presto o tardi di dedicarci allo sviluppo delle prestazioni».

**Tre giorni e solo 44 giri: sicuro di non essere nemmeno un po' nervoso?**

«No, per niente».

**Come stanno crescendo insieme Honda e McLaren?**

«Siamo molto soddisfatti di come stanno andando le cose. Sul piano delle differenze culturali, la McLaren ha adottato il giusto tipo di comunicazione iniziando a scambiare informazioni con la Honda sin dal primo giorno. Da allora tutto è cresciuto attorno a questa struttura di base. Ora c'è un canale di comunicazione costantemente aperto fra Sakura, Woking e Milton Keynes. Anche se esiste ancora qualche problema di linguaggio, il lavoro procede senza intoppi».

**Che cosa si aspetta quest'anno la McLaren dalla Honda, e viceversa?**

«Ci aspettiamo in primo luogo di lavorare uniti, e già lo stiamo facendo: siamo un solo team e questo è importante.

L'esperienza della McLaren in F.1 è ugualmente importante: la McLaren è al top in tutto, e questo è molto utile per la Honda – e viceversa. Noi beneficiamo delle grandi risorse della Honda. Sarà un successo».

**A proposito dello sviluppo dei motori nel 2015, quello che riuscirete a fare dipende anche da quanto sviluppo nel corso della stagione decideranno di fare. Come funzionerà questo aspetto?**

«La precedente interpretazione del regolamento era ancora peggiore! Ci sono discussioni ancora in corso, su alcuni argomenti. Ciò che ci sta a cuore è la correttezza, è molto importante. Tutta la faccenda con questi gettoni di sviluppo può forse essere perfezionata come compromesso, perché consente a chi entra adesso come la Honda – che è partita un anno dopo e ora deve affrontare la sfida durissima di portarsi allo stesso livello – di avere una chance di raggiungere i rivali. Non è immaginabile che si debba fare con quello che si ha, senza poter sviluppare niente. Quindi aspettiamo e vediamo, come ho detto ci sono dei colloqui in corso. Tutti vogliamo che la F.1 sia più spettacolare, e che ci siano più costruttori nel paddock, quindi dobbiamo trovare il giusto compromesso per il futuro in modo da convincerli a entrare. Questo include la stabilità dei regolamenti, la direzione verso cui ci muoviamo deve essere chiara. Insomma, ci sono un bel po' di problemi ancora sul tavolo per i prossimi anni...».

**La McLaren ha cambiato la sua filosofia per quanto riguarda l'aerodinamica. Non cercate più uno sfug-**

**gente picco di carico come un tempo, ma il “massimo di carico utilizzabile”. Come fate a sapere che funzionerà in pista?**

«In passato in effetti c'era una corsa a chi otteneva più carico, non solo da parte nostra. Era una febbre comune agli altri team: contavano i numeri. In un certo senso era anche una questione politica, perché qualsiasi discussione nel corso della progettazione della vettura veniva stoppata da questi fantomatici numeri – l'effetto era: Wow, guarda cosa abbiamo ottenuto! – ma poi arrivavi in pista e ti accorgevi che dietro questi numeri c'erano altre questioni correlate. Perché avere una macchina con il massimo di carico in rettilineo a chi importa? La F.1 è spettacolare quando le macchine vanno veloci in curva. Quindi il carico effettivamente utilizzabile è molto più importante dei numeri teorici che puoi ottenere. Vogliamo dare ai nostri piloti una macchina che sia facile per loro da portare al limite e veloce in curva. Sta tutto qui».

**Questo approccio diverso è visibile sulla macchina?**

«Sì, credo di sì».

**Dove?**

«Non velo dico. Non è così visibile da fuori. Si tratta essenzialmente della gestione dei flussi aerodinamici attorno alla vettura, sotto, sopra e dentro la macchina. In

quel senso abbiamo cambiato tutto. C'è un po' di aerodinamica al di fuori, ma quello che conta è dentro».

**Con Fernando Alonso avete assunto un cavallo di ritorno che anni fa se ne era andato sbattendo la porta. A guardare le foto recenti che lo ritraggono con Ron Dennis pare invece che i due siano amiconi da sempre. Tutto a beneficio dei fotografi?**

«C'è un bel feeling fra di loro, ed è genuino. Il passato è passato e ora si capiscono meglio, in maniera più matura. E' stato tanto tempo fa. Per il bene e l'interesse di riportare al successo la McLaren-Honda tutti sono contenti, non di iniziare un nuovo capitolo, ma di finire un lavoro che era rimasto incompiuto».

**Come farete a motivare un pilota che se ne è andato da un team perché non vinceva abbastanza, quando faticate a promettergli qualcosa di più?**

«Penso che Alonso abbia visto e capito abbastanza di quello che siamo per farsi una sua opinione. E la sua conclusione è stata che crede nel progetto, crede nelle persone e nelle risorse che sono in ballo. Crede che noi possiamo avere successo. Anzi, no: crede che noi avremo successo. Anche se negli ultimi giorni non è riuscito a fare tanti giri».







**Jenson Button fa parte del team mentre Kevin Magnussen è rimasto in panchina. Ci può dire il motivo di questa scelta?**

«Per lungo tempo non è stato chiaro, poi lo è diventato. Dovevamo decidere la strategia migliore sia per il team sia per l'azienda e abbiamo scelto Fernando e Jenson. Ma crediamo che Kevin abbia un futuro in F.1. Penso che potrà avvantaggiarsi di quest'anno passato ad osservare due campioni del mondo e tornerà più forte di prima».

**Ron Dennis sostiene che la McLaren ha di gran lunga la miglior coppia di piloti. Altri non sarebbero d'accordo, lei che ne pensa?**

«Abbiamo una coppia di piloti in cui crediamo. E' la cosa più importante. Abbiamo una buona combinazione di caratteri, anglo-sassone e latino, un buon incastro. Sicuramente è una delle migliori coppie della pit-lane».

**Al momento non è stato annunciato ancora nessun title-sponsor: è abbastanza strano per un top-team, no?**

«Non posso rispondere. Non sono io il responsabile di questo settore».

**Può disegnare uno scenario accettabile della prima metà della stagione della McLaren-Honda nel 2015?**

«La prima cosa sarà vedere la bandiera a scacchi nella prima gara. Sarebbe un ottimo risultato per questa nuova tecnologia riuscire a girare così a lungo. E poi le prestazioni arriveranno. Siamo stati abbastanza coraggiosi da lavorare insieme alla Honda per sviluppare la massima prestazione possibile in ogni parte della vettura. Sappiamo di avere uno strumento performante, ora dobbiamo assicurarci di riuscire a farlo funzionare e di avere gli strumenti per sfruttare la massima la vettura. Da quel punto in avanti saremo a posto».

**E' una filosofia che può essere smentita?**

«Non c'è pericolo. Dobbiamo andare avanti».

Intervista raccolta da Formula1.com



# “LA PAROLA





Il russo ha assaggiato a Jerez la nuova Red Bull RB11, ma ha subito commesso un errore rovinando una giornata intera di lavoro programmato e attirandosi subito commenti negativi. Ma il ragazzo cresciuto a Roma, non si scompone

# AI RISULTATI”



La progressione della carriera di Daniil Kvyat è stata quanto mai fulminea. Solo un anno fa il giovane russo stava preparando il suo debutto in Formula 1 con la Toro Rosso. Adesso invece sta prendendo il posto di Sebastian Vettel in Red Bull. Kvyat ha completato la sua prima scesa in pista con la RB11 a Jerez, prendendo parte ai test con la vettura senza l'ala anteriore dopo averla danneggiata.

**Dani, dopo l'incidente al primo giro della tua giornata di prove a Jerez, hai proseguito senza ala anteriore. Com'è stato guidare in quelle condizioni?**

“Non propriamente divertente direi, non del tutto almeno. La macchina è ovviamente differente, il carico aerodinamico praticamente inesistente. Senti che le gomme anteriori scivolano in curva e non è una cosa di cui hai bisogno quando cerchi di andare al massimo”.

**E quindi cosa hai fatto per 18 giri?**

“Ho cercato di tirare fuori il meglio da quello che avevo. Abbiamo controllato che i sistemi della macchina funzionassero a dovere”.

**Sei passato attraverso i percorsi formativi della Formula 1 come un coltello caldo nel burro, da un team di media classifica ad una squadra al vertice in un solo anno. Puoi credere alla tua fortuna? Senza il passaggio di Vettel alla Ferrari, la tua carriera si sarebbe evoluta diversamente...**

“Non credo nella fortuna. Questo passaggio è il risultato di varie situazioni, se non avessi guidato bene nel 2014 non sarei in Red Bull, anche se Sebastian se ne fosse andato. Ora devo reagire a questa situazione, questo è il reale stato delle cose, non una storiella basata sulla fortuna”.

**Ma se Sebastian non se ne fosse andato, tu saresti ancora in Toro Rosso...**

“Non lo so. Non è qualcosa su cui io ho influito, Sebastian ha preso la sua decisione”.

**Ti calerai nell'abitacolo di Vettel, ma quando ti è stato detto che hai le scarpe troppo grandi, hai detto che i tuoi piedi crescono in fretta. Quanto sono cresciuti dall'annuncio?**

“Sono cresciuti abbastanza, significa che mi sono preparato bene durante l'inverno, quindi partiamo. Devo compensare un primo giorno abbastanza negativo, quindi spero di avere già dato per un po' con questo genere di problemi”.

**La tua preparazione invernale è stata molto diversa rispetto allo scorso anno?**

“No, non ho fatto nulla di diverso. Probabilmente la condizione fisica andava sistemata un po', ma questo era già chiaro nel corso dell'anno passato”.

**Lo scorso anno di questi tempi la Red Bull sembrava aver già perso il campionato per i suoi cronici problemi di inaffidabilità. La situazione è diversa ora?**





Brutta botta all'ala anteriore e test finiti dopo 18 giri per il russo a Jerez

“Dire che il campionato era già concluso dopo i test di Jerez dello scorso anno non mi trova d'accordo. Finire secondi tra i Costruttori non è male dopo un inizio difficile. Certo puntiamo ad un risultato migliore quest'anno, e lavoreremo duro per farcela”.

**In Red Bull sono i risultati a dettare le regole. Credi che insieme a Daniel Ricciardo riuscirete a vincere contro le Mercedes?**

“Dopo quattro giorni di test chi può dirlo? Non mi piace commentare le possibilità, voglio che siano i risultati a parlare. Non posso prevedere il futuro e la mia filosofia è fare, non parlare. Meno parli e più dimostri, è il miglior modo di affrontare la stagione”.

**Quanto conosci la tua nuova squadra? Com'è il rapporto con Daniel?**

“Io e lui ci conosciamo da molto tempo, quindi avremo un'ottima relazione, abbiamo sempre qualcosa di cui parlare insieme.

Il team? Sto iniziando a conoscere ogni volta persone nuove un po' più a fondo. È una squadra decisamente più grande della Toro Rosso e questo richiede maggior tempo prima di conoscere tutte le facce e i nomi. Sinceramente non è così facile cambiare team, specialmente quando passi in una squadra grande come la Red Bull dove le aspettative e gli obiettivi sono completamente diversi dalla Toro Rosso”.

**Per la prima volta la Russia ha ora un potenziale vincitore. Quanto spesso torni a casa e quanto sei conosciuto?**

“Vado in Russia abbastanza spesso, solo questo inverno sono rimasto in Italia perché è meglio per la mia preparazione, essendo molto più caldo. Chiaramente ho un grande supporto dalla Russia e questo mi fa piacere. Ma senza portare risultati sono solo corone di alloro, ora devo dimostrare cosa posso fare”.

**La Russia ha avuto il suo primo Gran Premio lo scorso anno con una grande affluenza di pubblico. Ora che ci**

**sei tu in un team vincente, la gente accorrerà ancora più numerosa a Sochi?**

“Ah lo spero! I russi sono molto patriottici quindi mi aspetto vengano in tanti”.

**Sei un ragazzo giovane, ma anche molto realista. Mettendo da parte il difficile inizio della tua carriera in Red Bull dove hai danneggiato l'ala anteriore, quali sono le tue ambizioni per il secondo anno in F.1?**

“Puntare sempre più in alto come pilota, voglio puntare alla vittoria. Quando iniziai la mia carriera lo scorso anno in Formula 1 dissi a me stesso che avrei potuto vincere il campionato. Certo era un pensiero molto ambizioso e le cose sono diventate molto più realistiche abbastanza in fretta, quindi ho constatato che è meglio prendere le cose giorno per giorno, e lasciare i sogni agli altri”.

Intervista raccolta da [Formula1.com](http://Formula1.com)

# IL NUOTATORE

**Buttato nella piscina della Toro Rosso, il rookie madrileni ha saputo restare a galla senza problemi partecipando con ottimi riscontri allo sviluppo iniziale della STR10 percorrendo la distanza di due Gran Premi**





Seppur la Toro Rosso abbia aiutato un buon numero di piloti ad arrivare in Formula 1 negli anni recenti, non molti hanno poi avuto una carriera assicurata a lungo termine. Questo però, non aggiunge pressione sulle spalle di Carlos Sainz, quanto mai pronto alla sua prima stagione da debuttante, certamente convinto di arrivarvi con la giusta mentalità e le giuste attitudini per brillare. Partendo da Jerez, dove ha già messo in archivio la distanza superiore a due gare nei primi giorni di test.

### **Carlos, i test sono andati abbastanza bene.**

“Sì, nel martedì di Jerez ho completato 137 giri, pazzesco! Praticamente la distanza di due gare e questo è eccezionale per me, ma anche per la macchina. Direi che abbiamo superato l'esame”.

### **Tuttavia sei stato gettato in acqua e si suppone ora tu sappia nuotare. Questo significa che dovrai portare dei risultati. Sei preoccupato della mancanza di esperienza con una macchina di Formula 1?**

“No, non sono preoccupato. Certamente questo mette pressione, ma ho sempre avuto questo genere di aspettative da rispettare nella mia vita, perlomeno da quando sono entrato a far parte del Red Bull Junior Team. Hai la pressione di dover essere veloce e vincente ogni volta, ma la più grande pressione te la metti da solo, quella esterna non la senti”.

### **Quindi sai nuotare?**

“Certo. La prima regola in questo ambiente è che devi avere fiducia in te stesso, senza è impossibile sopravvivere”.

### **Lo scorso anno Max Verstappen prese parte ad entrambi i giorni di prove ad Abu Dhabi, anche se tu sei poi stato annunciato come parte del team poco dopo. Perché non prima, in modo da darti la possibilità di avere la macchina in mano in quell'occasione?**

“La tempistica non è stata delle migliori. Certo, mi sarebbe piaciuto guidare un giorno intero ad Abu Dhabi, ma in quei periodo ero ancora in lotta per il sedile e sono poi stato contento di avere l'opportunità di essere qui”.

### **Che esperienza puoi vantare su una macchina di Formula 1?**

“182 giri, 45 un giorno, 137 l'altro. Non male come incremento”.

### **Cosa puoi dirci della conoscenza tecnica? Si dice che servano piloti molto intelligenti per guidare queste macchine...**

“Certo, penso di potercela fare. Non sono preoccupato della mia conoscenza tecnica, ho cinque anni di esperienza in monoposto e quindi so come funziona una vettura. Devo solo fare un salto di qualità per adattarmi alla Formula 1, ma questo è gestibile. La mia attenzione è alle gomme, oltre che fare molti, molti più giri”.

### **A 21 anni sei quasi fuori dalla finestra di età che la Toro Rosso solitamente utilizza. Come li hai convinti di essere quello giusto?**

“Li compirò in settembre, ne ho ancora 20, c'è ancora tempo. Sono comunque diventato il più giovane pilota a vincere il titolo della Formula Renault 3.5, quindi non penso che la mia età sia un grosso problema”.

### **Non è un segreto che nel team avrebbero voluto un pilota d'esperienza al fianco di un debuttante. Questo non ti mette maggior pressione?**

“Questo significa che credono nelle mie capacità tecniche e nel contributo che posso dare anche se sono un rookie”.

### **Come ti stai preparando? Passi molto più tempo al simulatore Red Bull?**

“In maniera differente rispetto al passato. La Formula 1 è un passo in avanti e devi controllare diversi aspetti, devi essere più leggero e avere maggior resistenza, ma nulla di drammaticamente diverso. Contrariamente a quanto la gente pensa, non ho fatto molto simulatore, probabilmente ci andrò dopo i test, prima della gara inaugurale”.

### **Verosimilmente avrai una carriera biennale in Toro Rosso. Hai pianificato il tuo futuro?**

“Avrò un approccio a breve termine, preferisco non pensare oltre alla Toro Rosso. Penso a come sarà la mia prima gara, a Melbourne. Alla fine dell'anno potrò meditare sul futuro”.

### **Come tutti i debuttanti di quest'anno, hai una notevole storia alle tue spalle. Ti aiuterà?**

“Sicuramente, ma è anche uno svantaggio. Quando ho iniziato a correre in kart ero sempre il figlio di Carlos Sainz, il rallyista, non sono mai stato io. A questo punto della mia carriera aiuta avere un bicampione del mondo alle spalle”.

### **Hai parlato di tuo padre, uno dei migliori nei rally. Perché hai deciso di puntare alla Formula 1 e non seguire le sue orme?**

“Molto semplice: avevo nove anni quando il fenomeno Alonso ha invaso la Spagna, e ho iniziato a guardare la Formula 1. Quando l'ho visto vincere, salire sul podio, sapevo che era quello che volevo anche per me”.

### **Ai debuttanti è permesso sognare: qual è il tuo?**

“Essere un giorno campione. Ogni giorno lavorerò per essere un pilota migliore, un professionista migliore per ottenere questo risultato. La Spagna è pronta per aggiungere un secondo nome negli annali della Formula 1”.

**Intervista tratta da  
Formula1.com**











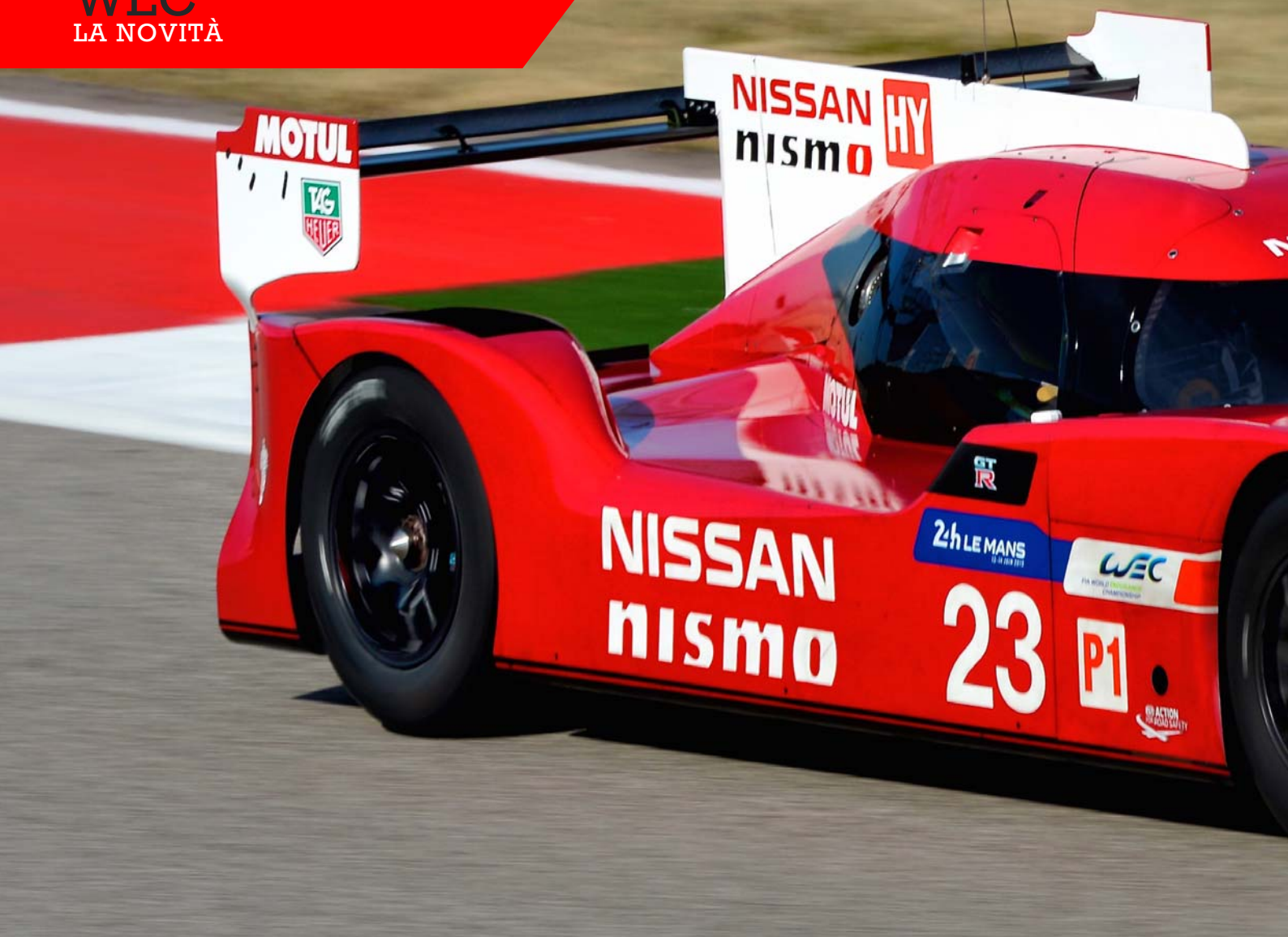




# BATMOBILE RETURNS

La nuova Nissan GT-R Nismo è un'auto da corsa classicissima, ma al contrario. Con motore e trazione anteriori, la nuova arrivata sta già incuriosendo appassionati e addetti ai lavori, che la aspettano al varco





### Marco Cortesi

Con un particolare spot pubblicitario trasmesso durante l'ultimo Super Bowl americano, la Nissan ha presentato la scorsa settimana la sua attesissima LMP1, che correrà nel WEC e alla 24 ore di Le Mans 2015. Una vettura che ha confermato tutte le anticipazioni sulla sua... originalità. La GT-R Nismo ha infatti motore e trazione anteriori, quantomeno per la parte "termica". Il propulsore, a rimarcare una continuità almeno ideale con il modello stradale, è un sei cilindri biturbo iniezione diretta da poco meno di 3 litri, con un cambio a cinque rapporti e senza recupero energetico dalla turbina: per immagazzinare corrente si utilizzerà un sistema KERS frenata. Il designer Ben Bowlby, già progettista di DeltaWing e ZEOD RC, ha spiegato come il primo obiettivo fosse addirittura di raggiungere la quota totale di 2000 cavalli, ma... per motivi di fattibilità, l'aspettativa si è ridotta a "soli" 1500.







A sinistra, Pla, Ticknell e Matsuda, i tre piloti già annunciati in vista della 24 Ore di Le Mans

▶▶ IL VIDEO UFFICIALE





## SCARICHI DAVANTI AL PARABREZZA

Dal punto di vista della parte telaistica, si è confermata la scelta di ruote posteriori più strette delle anteriori (9 pollici di larghezza contro 14) per compensare la distribuzione del peso verso l'anteriore. E dato che anche il cambio è infatti piazzato davanti, al posteriore non c'è al momento nulla: perfino gli scarichi soffiano davanti al parabrezza! La parte "elettrica" ha il suo cuore sotto la parte frontale dell'abitacolo, nella zona dei piedi del pilota, dove dovrebbero essere posizionati due sistemi di accumulo a volano. Mentre è previsto dal progetto di Bowlby un albero che trasmetta la potenza accumulata alle ruote posteriori e di un differenziale al retrotreno, in Nissan si sta tuttora girando con la sola trazione anteriore, e non è ancora stato deciso come sarà restituita l'energia. Ma comunque, indipendentemente dalle decisioni di Yokohama, sia alle pance che al retrotreno ci sono spazi liberi che consentiranno di ottimizzare i flussi aerodinamici, giocando con lo "sbilanciamento". Ovviamente, non si conosce ancora la classe energetica nella quale l'auto verrà inserita dall'ACO.

## GENÉ OFFRE GARANZIA TINCKNELL VELOCITÀ

Per quanto riguarda i piloti, solo pochi nomi sono stati svelati, in primis quello di Marc Gené. Il quarantenne di Sabadell, già vincitore della 24 Ore di Le Mans con la Peugeot, sarà il punto di riferimento dello sviluppo, che continuerà negli Stati Uniti. In seconda battuta, sono stati aggiunti Tsugio Matsuda, campione Super GT in carica, Harry Tincknell e Olivier Pla, in arrivo dalla Ligier. Il resto del gruppo sarà comunicato in seguito, anche se il successo nella 12 Ore di Bathurst sembra un buon viatico per il trio vittorioso, ed in particolare per il giapponese Katsumasa Chiyo. Dopo le prove ad Austin, e la presentazione al grande pubblico, la GT-R Nismo continuerà lo sviluppo a Sebring prima di trasferirsi in Europa in tempo per i test di marzo al Paul Ricard. Il debutto in gara è stato confermato per la 6 Ore di Silverstone, prima tappa del WEC 2015.

La GT-R Nismo è stata presentata con il classico 23 Nissan sulle tabelle. Un numero che, scandito, in giapponese suona "ni-san"



Sono stati tantissimi i dettagli sulla struttura della GT-R Nismo rivelati dalla casa giapponese. Addirittura, sono circolati diversi scatti della vettura "nuda". Dopotutto, sembra difficile che gli avversari "ribaltino" completamente le loro vetture per... copiarla!





## La scheda tecnica

### Configurazione

Motore e trazione anteriori

### Motore

Nissan VRX 30A NISMO

3.0 litri V6 a 60° con iniezione diretta e doppio turbocompressore

### Trasmissione

5 marce + retromarcia con paddleshift pneumatico. Cambio e differenziale autobloccante anteriori. Frizione a 4 dischi.

### Scocca

Peso omologato: 880 kg. Guida a destra. Serbatoio da 68 litri, ERS localizzato davanti e dietro ai piedi del pilota in un modulo apposito.

### Carrozzeria

Carrozzeria in compositi, sviluppata in galleria del vento e CFD

### Sospensioni

Ammortizzatori Penske a quattro vie, barra antirollio idraulica al posteriore



### Freni

Caliper a 6 pompanti all'anteriore, a 4 al posteriore. Brake by Wire, bilanciamento regolabile

### Cerchi

BBS centre-lock, forgiati in magnesio 16"x13" all'anteriore e 16"x9" al posteriore

### Gomme

Michelin 31/71-16 all'anteriore, 20/71-16 al posteriore

### Impianto elettrico

Centralina Cosworth con traction control, anti-lag, brake-by-wire, sistema di conservazione lift-and-coast, acceleratore drive-by-wire e strategia di utilizzo Kers

### Acquisizione dati

Cosworth Electronics

### Dimensioni

Lunghezza: 4.645m

Larghezza: 1.9m

Altezza: 1.03m

Peso: 880kg

Capacità serbatoio: 68L

# OPERAZIONE

Tom  
Blomqvist





# PORTE APERTE

Audi, BMW e Mercedes hanno definito i 24 piloti che disputeranno la stagione. Tra chi arriva e chi parte tre i nomi nuovi, Auer, Blomqvist e Gotz, mentre sono stati bocciati Hand e Petrov





**Massimo Costa**

Tre mesi ancora, poi i 24 motori delle vetture DTM esploderanno tutta la loro potenza nel primo appuntamento stagionale previsto nel weekend del 3 maggio ad Hockenheim. Sarà un campionato completamente inedito, con la disputa di due gare ogni fine settimana, una grande novità tutta da scoprire. Audi, BMW e Mercedes hanno completato i loro ranghi. La "perla" della stagione è l'ingresso del vice campione FIA F.3 Tom Blomqvist, che dopo i test dello scorso dicembre con la BMW ha talmente impressionato gli ingegneri e i responsabili della Casa di Monaco di Baviera che lo hanno subito voluto al posto del deludente americano Joey Hand, che ha concluso dopo tre anni senza risultati la sua avventura europea. La seconda novità coinvolge Maximilian Gotz, premiato dalla Mercedes con un sedile nel DTM dopo le vittorie con la SLS nelle gare Gran Turismo. Il tedesco ha preso il posto del russo ex F.1 Vitaly Petrov che certo non ha entusiasmato e dopo una sola stagione è stato lasciato libero dalla Casa di Stoccarda. Altro nome nuovo per la Mercedes è quello di Lucas Auer, come Blomqvist proveniente dal FIA F.3, dove si è piazzato al quarto posto. L'austriaco, nipote di Gerhard Berger, era incerto tra il proseguire la carriera con le monoposto (aveva provato lo scorso novembre la Dallara-Zytek della World Series Renault) o cambiare "visuale". Alla fine non ha saputo dire di no alla Mercedes che passa dalle sette vetture del 2014 alle otto. Sorpresa anche per quanto riguarda le squadre con l'ingresso della ART Grand Prix di Frederic Vasseur e Nicolas Todt che schiererà l'esperto Gary Paffett e il rookie Auer. Audi ha invece confermato in blocco gli otto piloti già utilizzati lo scorso campionato e non ha aperto la porta a nessun debuttante. Dopo un 2014 non propriamente positivo, Edoardo Mortara con la A4 si proporrà sicuramente tra i favoriti per la vittoria finale.



Tempo di duri allenamenti per gli otto piloti Mercedes che, a La Manga in Spagna, per cinque giorni si sono cimentati in sedute di tennis, golf e anche di rugby



Lucas Auer







Edoardo Mortara  
ancora tra i favoriti  
per il titolo



## Situazione team piloti

### Audi

**Audi Sport Team Abt Sportsline**  
Mattias Ekstrom – Miguel Molina

**Audi Sport Team Abt**  
Edoardo Mortara – Adrien Tambay

**Audi Sport Team Rosberg**  
Jamie Green – Nico Muller

**Audi Sport Team Phoenix**  
Mike Rockenfeller – Timo Scheider

### BMW

**BMW Team RBM**  
Tom Blomqvist – Augusto Farfus

**BMW Team RMG**  
Marco Wittmann – Maxime Martin

**BMW Team Schnitzer**  
Martin Tomczyk – Antonio Felix Da Costa

**BMW Team MTEK**  
Bruno Spengler – Timo Glock

### Mercedes

**ART Grand Prix**  
Gary Paffett – Lucas Auer

**HWA AG**  
Paul Di Resta – Christian Vietoris – Robert Wickens  
Pascal Wehrlein

**Mucke Motorsport**  
Daniel Juncadella – Maximilian Gotz



# UNA "BELVA" MA PER TUTTI

**Dallara ha sviluppato in collaborazione con Renault la nuova, bellissima RS01. Una GT con prestazioni che si avvicinano a quelle di una formula o di una LMP1, con una aerodinamica favolosa e dotazioni di sicurezza assolute. Destinata ad essere domata dai migliori piloti e in grado di accontentare anche i gentlemen driver. Ce ne parla l'ingegner Pignacca, che ha curato il progetto**









**Design di grande impatto, più di 500 cavalli di potenza, freni superperformanti, cambio a sette marce: la Renault RS01 è lo stato dell'arte delle Silhouette GT. Ingegnere Pignacca, ci racconta come è nato il progetto?**

«Posso dire senz'altro che si è trattato di un progetto nato dal classico foglio bianco, concepito a partire da pochi e chiari obiettivi e questo è senz'altro un bel vantaggio. Renault ci ha chiesto di sviluppare una vettura che fosse dal punto di vista delle performance a metà strada tra un GT3 ed una DTM, pronta per essere usata per gare endurance. Molti contenuti, quali il motore, il cambio ed i freni facevano già parte di un bel pacchetto di specifiche concepito dal cliente. L'insieme di tali caratteristiche se da un lato ci ha fatto capire che il prodotto che avremmo sviluppato sarebbe stato davvero fantastico, dall'altro apriva per noi grandi sfide: la vettura avrebbe dovuto essere leggera, dotata di un ottimale ripartizione dei pesi e soprattutto di una aerodinamica che potrei definire "da urlo"».

**Quali sono le performance più significative della vettura, anche dal punto di vista aerodinamico?**

«Come ho appena detto l'aerodinamica è certamente uno dei punti di forza della vettura oltre che una dinamica veicolo ottimizzata per il pneumatico. L'insieme delle due

cose è stato concepito per rendere la vettura molto veloce ma guidabile anche da piloti non necessariamente professionisti. 1700kg a 300 km/h, due numeri che fanno capire a colpo d'occhio il livello straordinario di downforce raggiunto. Questa aerodinamica permette alla RS01 di raggiungere agevolmente i 3g di accelerazione laterale e longitudinale, valori più simili ad un Formula o ad una LMP che ad una GT».

**Quali sono state le richieste di partenza della Renault? E quale la sfida progettuale più difficile da raccogliere?**

«Il tempo sul giro in alcune piste di riferimento ed il rispetto dei vincoli stilistici imposti dal centro stile. Due cose che per definizione non vanno d'accordo. A rendere tutto molto più complicato ma allo stesso modo più affascinante è che le forme esterne di una vettura da corsa sarebbero state sviluppate per così dire a quattro mani, cosa alquanto rara nel motorsport: il centro stile Renault ed il nostro reparto di aerodinamica, senza cedere a nessun compromesso. Lo stile avrebbe dovuto mantenere le sue linee fondamentali e la alta performance, non faceva parte dei parametri negoziabili. A pari merito nella classifica delle sfide raccolte aggiungerei il tempo di sviluppo: siamo partiti dal foglio bianco durante l'ultima settimana di febbraio ed il

primo prototipo è sceso in pista l'ultima settimana di agosto. Sei mesi dall'idea al prodotto: a raccontarlo sembra incredibile ma siamo riusciti a farlo diventare realtà».

**Per sviluppare il progetto quali sono state le tecnologie Dallara utilizzate?**

«Distingueri tecnologie usate per lo sviluppo prodotto e quelle usate per la realizzazione del prodotto. Dal punto di vista dello sviluppo prodotto abbiamo fatto uso massiccio della modellazione 3D che in questo caso ha avuto una ulteriore evoluzione intesa come accrescimento della sua importanza nelle diverse fasi dello sviluppo del prodotto: per esempio anche durante il montaggio del primo prototipo il digital mock-up vettura, disponibile direttamente in officina, veniva aggiornato in tempo reale per far fronte a tutte le modifiche necessarie, in modo che progettazione e montaggio fossero sempre allineati e coerenti tra loro (cosa fondamentale per un progetto sviluppato in 6 mesi). Poi, ovviamente gli altri strumenti fondamentali sono stati il CFD (Computational Fluid Dynamics) per lo sviluppo aerodinamico e termico della vettura e l'intensivo uso delle simulazioni FEA (Finite Element Analysis) per la delibera virtuale di tutti i componenti vettura. Dal punto di vista del prodotto: i compositi in diverse forme: fibra di carbonio, fibra di vetro, kevlar dominano







senz'altro la scena tra tutte le tecnologie usate».

**Il design è davvero interessante: ci può spiegare ad esempio come nasce il disegno delle fiancate?**

«L'aspetto finito delle fiancate non è stato stravolto rispetto ai primi concept che il centro stile Renault ci ha mostrato. Però effettivamente la fiancata è uno dei punti caratteristici della vettura: l'intera fluidodinamica è pensata in modo da ottimizzare i flussi sotto il fondo vettura, di cui una parte di questi alimentano i due intercooler

che si trovano proprio ai fianchi. Per far sì che questo delicato equilibrio funzioni abbiamo dovuto limare ed ottimizzare ogni singolo millimetro del primo CAS (Computer Aided Style, così gli stilisti chiamano il loro 3D). Il risultato è straordinario sia dal punto di vista delle performance che dello stile (ma questa è solo una mia opinione). Potrei dire che una delle nostre capacità è stata quella di sfruttare i temi stilistici valorizzandoli per il raggiungimento del massimo delle performance».

**Il richiamo, nella sigla, alla monoposto di F.1 del '77, la prima alimentata turbo, è casuale o indica una "discendenza"?**

«Non è assolutamente casuale, c'è molta voglia in Renault di marcare l'importanza della nuova RSO1, la prima vettura Renault Sport a ruote coperte non derivata da alcuna vettura stradale, richiamando una vettura altrettanto rivoluzionaria come la F1 RSO1»

**La RSO1 è destinata a correre all'interno del calendario delle World Series Renault 3.5: fra i due progetti c'è stato uno scambio di tecnologie, materiali, soluzioni?**

«Come in ogni progetto Dallara il livello di condivisione tra i prodotti è abbastanza rilevante. Anche in questo caso pur trattandosi di una vettura a ruote coperte, più simile ad una GT, esiste una forte parentela con le vetture di tipo sport/formula».

**Quali sono i punti forti della RSO1 dal**

**punto di vista della sicurezza?**

«Le richieste di Renault in termini di sicurezza sono state alquanto esplicite e chiare tanto quanto per le performance. La vettura è dotata di una cellula di sicurezza (monoscocca più 'safety cage' in acciaio), di un muso anteriore e di una struttura di crash posteriore a specifica Le Mans Prototype. Inoltre è dotata di pannelli anti intrusione laterali, requisito richiesto da poco solo per la categoria LMP1. La sicurezza fa parte di uno requisiti fondamentali per Renault: la vettura deve garantire i massimi standard possibili».

**I più bravi e fortunati piloti che la guideranno avranno la possibilità di seguire un programma di addestramento per il GT giapponese e addirittura per la 24 Ore di Le Mans: in che cosa la RSO1 è utile per addestrare piloti pro e gentlemen a sfide del genere?**

«La vettura ha un livello di carico aerodinamico ed in generale di grip che permettono di raggiungere accelerazioni laterali ben al di sopra delle vetture GT3. Questo consente al pilota della RSO1 di prepararsi per vetture Le Mans, DTM o Super GT giapponese. Inoltre con grande sorpresa (la vettura in questi mesi è in fase di sviluppo in pista) anche i gentlemen che hanno potuto guidare la RSO1 hanno dimostrato una ottima capacità di essere veloci e soprattutto una tenuta fisica ottimale: per cui direi che la RSO1 è una ottima categoria per aspirare alle vetture Le Mans, DTM e Super GT sia per i professionisti che per i gentlemen».





# NISSAN E HOL INFIAMMANO

Le prove collettive pre campionato hanno messo in evidenza il buon stato di forma delle vetture giapponesi seguite direttamente da Nismo mentre la Commodore incalza e con Courtney punta in alto





Todd Kelly,  
il più veloce  
tra i piloti Nissan

# DEN

## Silvano Taormina

Con il tradizionale media-weekend sul tracciato di Eastern Creek si è aperta ufficialmente la stagione 2015 del V8 Supercars Championship. Un'occasione, per le squadre, non solo di presentare le nuove vetture e le relative livree ma, soprattutto, di vedere all'opera per la prima volta dall'inizio dell'anno i protagonisti che daranno vita all'avvincente serie australiana. Davanti agli oltre quarantamila spettatori accorsi presso l'impianto alle porte di Sydney, ai quali non è stata fatta mancare una sessione di autografi, si sono svolti due turni di prove libere nella giornata di sabato, uno la domenica mattina e infine gli shoot-out nel primo pomeriggio.

## NISSAN CONVINCERE FALCON DA SVILUPPARE

I risultati più veritieri sono quelli emersi sabato, in cui tutti i venticinque piloti scesi in pista hanno optato sin da subito per le gomme soft. Il primo dato emerso è la competitività della Nissan, frutto dell'intenso lavoro svolto durante l'inverno in collaborazione con la Nismo in Giappone. Il costruttore nipponico ha piazzato le quattro Altima nelle prime sette posizioni, con Todd Kelly risultato il più veloce della truppa. Poco più indietro, a circa due decimi, Michael Caruso che quest'anno sfoggerà i colori ufficiali del reparto corse della Nissan mentre Rick Kelly e James Moffat hanno chiuso rispettivamente in quinta e settima piazza. Una certa competitività l'ha vantata anche James Courtney (HRT), il quale ha chiuso entrambe le giornate in seconda posizione con la sua Commodore ufficiale. Ottimo il rientro di Lee Holdsworth (Walkinshaw) tra le fila della Holden, quarto al sabato e settimo la domenica. In casa Ford il più lesto è risultato David Reynolds (Nash PRA), sesto, nonostante sia stato l'unico insieme al debuttante Andre Heimgartner (Super Black) a scendere in pista con il modello dello scorso anno. Mark Winterbottom e Chaz Mostert non hanno brillato particolarmente al sabato concentrandosi sulla messa a punto delle loro nuove Falcon FG X-Driver, da quest'anno portate in pista dalla Prodrive in luogo della FPR. Diversamente la domenica sono riusciti a scalare le graduatorie. Winterbottom ha segnato il miglior tempo con le hard la domenica mattina, Mostert ha vinto la battaglia degli shoot-out sul giro

singolo portando a casa l'assegno da 2500 dollari messo in palio da uno sponsor per l'evento.

## WHINCUP... ATTACCATO DEBUTTO DI PENSKE

Si son nascosti i due portacolori di casa Triple Eight Craig Lowndes e Jamie Whincup, mai nelle posizioni che contano. A metà settimana l'esacampione è stato vittima di un curioso incidente quando, durante un evento promozionale al Taronga Zoo di Sydney, è stato attaccato e morso alla mano destra da un pitone. Un piccolo inconveniente che sicuramente non gli ha permesso di rendere al meglio durante i test. Parimenti non ha brillato particolarmente neanche la Volvo, con McLaughlin emerso solo sul giro singolo nel finale e il nuovo acquisto David Wall impegnato a prendere confidenza con la S60 della Polestar GRM. Qualche segnale positivo, in particolare modo con le soft, lo ha lanciato la Mercedes, capace di piazzare in top-ten sia l'esperto Will Davison che l'esordiente Ash Walsh. L'atteso DJR Penske è sceso in pista con il solo Marcos Ambrose, quinto domenica mattina, confermando di fatto che affronterà la stagione con una sola Ford Falcon diversamente da quanto lasciato intendere l'anno scorso. I test di Eastern Creek, in ogni caso, hanno lasciato trasparire un certo equilibrio non facendo piena luce sui veri valori in campo. Lo conferma il fatto che al termine dei due turni del sabato i primi diciotto erano racchiusi in poco più di un secondo. Un quadro più completo lo si avrà tra tre settimane ad Adelaide, sede della season-opener del 2015.



Michael Caruso







Chaz Mostert



Mark Winterbottom

## TEST DAY/1 SABATO 7 FEBBRAIO 2015

- 1 - Todd Kelly (Nissan) - Kelly - 1'29''5352
- 2 - James Courtney (Holden) - HRT - 1'29''5360
- 3 - Michael Caruso (Nissan) - Kelly - 1'29''5736
- 4 - Lee Holdsworth (Holden) - Walkinshaw - 1'29''7085
- 5 - Rick Kelly (Nissan) - Kelly - 1'29''7236
- 6 - David Reynolds (Ford) - Nash PRA - 1'29''8443
- 7 - James Moffat (Nissan) - Kelly - 1'29''9178
- 8 - Craig Lowndes (Holden) - Triple Eight - 1'29''9249
- 9 - Garth Tander (Holden) - HRT - 1'29''9678
- 10 - Ash Walsh (Mercedes) - Erebus - 1'30''0221
- 11 - Fabian Coulthard (Holden) - BJR - 1'30''0743
- 12 - Mark Winterbottom (Ford) - Prodrive - 1'30''0859
- 13 - Dale Wood (Holden) - BJR - 1'30''1318
- 14 - Will Davison (Mercedes) - Erebus - 1'30''1539
- 15 - Marcos Ambrose (Ford) - DJR Penske - 1'30''2015
- 16 - Jason Bright (Holden) - BJR - 1'30''3024
- 17 - Chaz Mostert (Ford) - Prodrive - 1'30''4896
- 18 - Jamie Whincup (Holden) - Triple Eight - 1'30''5604
- 19 - Nick Percat (Holden) - Dumbrell - 1'30''6140
- 20 - Shane Van Gisbergen (Holden) - Tekno - 1'30''6919
- 21 - Scott McLaughlin (Volvo) - Polestar GRM - 1'30''8929
- 22 - Tim Slade (Holden) - Walkinshaw - 1'31''1551
- 23 - David Wall (Volvo) - Polestar GRM - 1'31''6872
- 24 - Tim Blanchard (Holden) - Dumbrell - 1'31''8560
- 25 - Andre Heimgartner (Ford) - Super Black PRA - 1'31''8593

## TEST DAY/2 DOMENICA 8 FEBBRAIO 2015

- 1 - Mark Winterbottom (Ford) - Prodrive - 1'29''5803
- 2 - James Courtney (Holden) - HRT - 1'29''9319
- 3 - Fabian Coulthard (Holden) - BJR - 1'29''9437
- 4 - Will Davison (Mercedes) - Erebus - 1'30''0978
- 5 - Marcos Ambrose (Ford) - DJR Penske - 1'30''1583
- 6 - David Reynolds (Ford) - Nash PRA - 1'30''1714
- 7 - Ash Walsh (Mercedes) - Erebus - 1'30''1766
- 8 - Lee Holdsworth (Holden) - Walkinshaw - 1'30''1795
- 9 - Todd Kelly (Nissan) - Kelly - 1'30''3638
- 10 - Garth Tander (Holden) - HRT - 1'30''3820
- 11 - Chaz Mostert (Ford) - Prodrive - 1'30''4661
- 12 - Scott McLaughlin (Volvo) - Polestar GRM - 1'30''5826
- 13 - Rick Kelly (Nissan) - Kelly - 1'30''5918
- 14 - Nick Percat (Holden) - Dumbrell - 1'30''6707
- 15 - James Moffat (Nissan) - Kelly - 1'30''7609
- 16 - Dale Wood (Holden) - BJR - 1'30''7836
- 17 - Shane Van Gisbergen (Holden) - Tekno - 1'30''8717
- 18 - Jason Bright (Holden) - BJR - 1'30''9490
- 19 - Michael Caruso (Nissan) - Kelly - 1'30''9704
- 20 - Craig Lowndes (Holden) - Triple Eight - 1'31''0035
- 21 - Tim Slade (Holden) - Walkinshaw - 1'31''1096
- 22 - David Wall (Volvo) - Polestar GRM - 1'31''2632
- 23 - Jamie Whincup (Holden) - Triple Eight - 1'31''3333
- 24 - Andre Heimgartner (Ford) - Super Black PRA - 1'31''9188
- 25 - Tim Blanchard (Holden) - Dumbrell - 1'32''4207

## SHOOT-OUT DOMENICA 8 FEBBRAIO 2015

- 1 - Chaz Mostert (Ford) - Prodrive - 1'30''6583
- 2 - Shane Van Gisbergen (Holden) - Tekno - 1'30''6670
- 3 - James Courtney (Holden) - HRT - 1'30''6872
- 4 - Mark Winterbottom (Ford) - Prodrive - 1'30''7145
- 5 - Scott McLaughlin (Volvo) - Polestar GRM - 1'30''8583
- 6 - James Moffat (Nissan) - Kelly - 1'31''1104
- 7 - Jason Bright (Holden) - BJR - 1'31''1873
- 8 - Craig Lowndes (Holden) - Triple Eight - 1'31''2627
- 9 - Fabian Coulthard (Holden) - BJR - 1'31''2764
- 10 - Garth Tander (Holden) - HRT - 1'31''4252
- 11 - Rick Kelly (Nissan) - Kelly - 1'31''4993
- 12 - Jamie Whincup (Holden) - Triple Eight - 1'31''6259
- 13 - Tim Slade (Holden) - Walkinshaw - 1'31''6429
- 14 - Marcos Ambrose (Ford) - DJR Penske - 1'31''7748
- 15 - David Reynolds (Ford) - Nash PRA - 1'31''8105
- 16 - Will Davison (Mercedes) - Erebus - 1'31''8818
- 17 - Nick Percat (Holden) - Dumbrell - 1'32''1865
- 18 - Ash Walsh (Mercedes) - Erebus - 1'32''2444
- 19 - Todd Kelly (Nissan) - Kelly - 1'32''8378
- 20 - Andre Heimgartner (Ford) - Super Black PRA - 1'32''9200
- 21 - David Wall (Volvo) - Polestar GRM - 1'33''3552
- 22 - Tim Blanchard (Holden) - Dumbrell - 1'33''5487
- 23 - Dale Wood (Holden) - BJR - senza tempo
- 24 - Lee Holdsworth (Holden) - Walkinshaw - senza tempo
- 25 - Michael Caruso (Nissan) - Kelly - senza tempo

**INDY LIGHTS**  
DALLARA IL-15

«**PIÙ AGI**





# LE E SICURA»»

L'Ingegnere Antonio Montanari ha seguito per Dallara la progettazione e sviluppo della IL-15, la vettura che dal prossimo marzo darà vita ad una edizione del campionato "cadetto" della IndyCar che si preannuncia interessante e combattuto. Ci siamo fatti raccontare da lui la filosofia e le caratteristiche della monoposto e come è stata accolta da piloti e team



**Ingegnere Montanari, ci può raccontare come sarà la nuova IL-15?**

Sarà un campionato completamente rinnovato, con nuovi team, tra cui anche presenze dall'Europa. La IndyLights era una serie minore con una vettura ormai vecchia di tredici anni e chiaramente aveva perso ormai gran parte del suo fascino e della sua attrattiva. C'era bisogno di un forte restyling e soprattutto di allinearsi ai più moderni standard di sicurezza. La vettura è un grande passo avanti rispetto alla precedente. L'esperienza acquisita con la nuova IndyCar è stata molto importante e trasferita interamente in questo progetto. Di fatto si può dire che sia una IndyCar in miniatura. Con un peso di poco sopra ai 600 Kg e 450 cavalli con ulteriori 50 tramite il sistema "push-to-pass" e paddle shift, siamo sicuri che potrà dare grande spettacolo e formare piloti per il passaggio alla serie maggiore».

### In che cosa si differenzia da una monoposto europea?

«In apparenza sono abbastanza simili, il regolamento di sicurezza è però quello della IndyCar, in quanto correrà anche su ovali, in cui le dinamiche di gara sono ben diverse da quelle dei tracciati europei.

La regolazione delle sospensioni è molto più ampia del normale per permettere di settare la vettura per questi tracciati, dove si corre senza differenziale, con pneumatici di diametri differenziati e camber positivo a sinistra, senza però sostituire componenti delle sospensioni in modo da ridurre i costi di gestione. I team ricevono inoltre un semplice kit di trasformazione aerodinamica specifico per gli speedway. Nasce quindi molto più simile alle europee rispetto alla versione precedente, che era stata disegnata per correre solo su ovali ed adattata in seguito agli stradali. Il roll-bar è stato progettato per resistere agli stessi carichi IndyCar nonostante il peso inferiore della vettura, inoltre i pannelli anti-intrusione laterale in zylon sono stati estesi e il bordo abitacolo alzato secondo gli standard F1 per una ulteriore protezione laterale. Come sulla 'sorella maggiore', l'interno abitacolo è rivestito su tutti i lati da quasi 5 cm di polipropilene espanso, lo stesso materiale protettivo che si trova all'interno dei caschi.

### Come siete riusciti a integrare e ottimizzare la produzione della monoscocca in Italia e quella di alcuni componenti in Indiana?

«La nostra sede a Indianapolis è completamente operativa e produttiva, quindi l'integrazione non è stata un problema. Il contatto e la comunicazione è costante, con gli attuali sistemi informatici è tutto condiviso in tempo reale ed è quasi come se non ci fosse tutta questa distanza. Per quanto riguarda la produzione ci siamo divisi i compiti dall'inizio, le sospensioni e parte dei componenti in composito sono già prodotte nella nostra sede ad Indianapolis e soprattutto per quanto riguarda i componenti di maggior consumo, continuiamo di spostare sempre più la produzione dei ricambi in Dallara LLC per migliorare l'efficienza e il servizio al cliente».

### L'abitacolo è identico a quello della serie maggiore?

«La monoscocca è molto simile come forma, le dotazioni di sicurezza sono le stesse. Abbiamo, d'accordo con Andersen Promotions, adottato la stessa omologazione nonostante le prestazioni inferiori: la sicurezza prima di tutto! La cosa interessante è che la forma interna dell'abitacolo e l'abitabilità sono esattamente le stesse tra le due, quindi se un pilota avesse occasione di fare un test sulla serie maggiore deve solamente portarsi il sedile che calzerà perfettamente in entrambi i telai. Questo è senza dubbio un forte vantaggio e un'ulteriore attrattiva».

### Qual è stato l'apporto del Simulatore?

«Il simulatore sicuramente darà un grande aiuto. L'implementazione del modello è pronta. Tristan Vautier e Josef Newgarden hanno contribuito a validarlo e svilupparlo dando un feedback importante confrontandone la risposta con il reale comportamento della vettura in pista. Sarà disponibile da prima che i team mettano in pista la vettura per la prima volta ed è quindi una grande risorsa. E' un grande aiuto, soprattutto con una macchina completamente nuova e come si è detto in







altre occasioni non solo per i piloti, ma anche per gli ingegneri e per tutto il team. Sfruttarlo appieno sta tutto alla fantasia di chi lo utilizza».

**Cosa è emerso dagli ultimi test? Quali sono stati i feedback dei piloti? E quelli dei team?**

«La nuova IndyLights è stata da subito molto veloce, e il feedback dei piloti molto positivo fin da subito. La sentono decisamente più leggera e più agile della precedente, più reattiva agli input del pilota. Il programma di test è iniziato con un piccolo shakedown nel circuito di Putnam Park vicino ad Indianapolis, per poi proseguire per tutto il mese di Agosto con Tristan Vautier e Conor Daly, il chilometrico percorso è stato l'equivalente di una stagione e senza problemi. Il programma di test si è concluso il 6 settembre con Scott Dixon, James Hinchcliffe e Gabby Chaves che sull'ovale di Indianapolis ha battuto il record della vettura precedente. L'accoglienza da parte dei team è stata ottima sin dalla presentazione a Maggio ai piedi della Pagoda in occasione della 500 Miglia di Indianapolis. Durante i test si sono sempre alternati i team in visita per assistere ed avere informazioni tecniche. L'interesse è stato sempre molto alto, siamo molto contenti anche perché ha coperto tutte le aspettative della serie».

**Quando verranno consegnate le vetture?**

«Le prime dieci vetture sono già state consegnate ai team a partire dal 14 novembre, e altre sono pronte o in viaggio in questo momento. Tutto è pronto per i test e per la prossima stagione. Per ora hanno confermato dodici team, noi e i nostri colleghi americani stiamo lavorando a stretto contatto con i loro per dare tutto il sostegno e l'assistenza possibile per preparare le vetture.

**Cosa prevede la "road map" da qui alla prima gara?**

«C'è tanto fermento e lavoro di preparazione ora, ci saranno poi diversi test a gennaio e febbraio a Palm Beach, Homestead e Barber, sia su circuiti stradali che ovali. Il calendario della prossima stagione prevede 16 gare, la prima St Petersburg il 28 marzo, e sinceramente non vedo l'ora!»



# EUROFORMULA OPEN

IL PUNTO

Fioravanti con la BVM nel 2014.  
Quest'anno il romano sarà con RP Motorsport








# CARICA

# TRICOLORE



I team italiani la fanno da padrone,  
ma nel 2015 ci si aspetta che anche i piloti  
lottino per il titolo, in particolare Pulcini  
e Fioravanti in attesa di sapere se Drudi  
e Rovera faranno parte della categoria



### Antonio Caruccio

La chiusura della Formula 3 tedesca e inglese consente all'EuroFormula Open di tirare un sospiro di sollievo. La serie cadetta organizzata dalla madrilenza GTSport offre così la possibilità di essere l'unica con vetture Formula 3, oltre all'Europeo, a dominare la scena continentale. Non è però solo merito dei fallimenti altrui il successo di un campionato che ha adottato dal 2012 le nuove Dallara F312, e continua ad usare un motore tra i più affidabili sulla piazza, quello Toyota, fabbricato ormai nel lontano 2000. Nel 2015 saranno introdotte le gomme Michelin, che sulla carta forniranno un grande incremento prestazionale, riscontri che saranno verificati tra poche settimane, sin dai primi test di Jerez del 20-21 febbraio. Sulla carta sono previste oltre venti macchine, con tre quarti della griglia già annunciata. Manca all'appello, per chiara ma incomprensibile pretattica, il team West-Tec, che dopo un 2013 al di sotto delle aspettative, si prepara a sferrare l'attacco ad RP Motorsport con cinque vetture. La squadra italiana, campione in carica con Sandy Stuvik, ha eletto Andres Saravia, al terzo anno con la compagine emiliana, a diretto contendente al titolo, ma non sarà da sottovalutare Damiano Fioravanti. Il romano, Kartista Italiaracing 2012, ha avuto modo di correre con Corbetta e BVM mostrando nelle ultime gare 2014 con la squadra di Giuseppe Mazzotti un incremento prestazionale notevole. Oltre a Damiano e Saravia, RP ha già annunciato l'arrivo di Igor Walilko, mentre in corso sono le trattative per riempire le ultime Dallara F312 rimanenti della squadra di Fabio Pampado.

Un pilota a testa, anche se ancora non ufficializzato, lo hanno trovato Corbetta e BVM, con una seconda monoposto ciascuno ancora disponibile. Diversa invece, per restare in Italia, la situazione della DAV Racing. Matteo Davenia continuerà infatti a puntare sul giovane Leonardo Pulcini, anche lui Kartista di Italiaracing ma nel 2013, che già nel finale del 2014 aveva impressionato nei test di Spa-Francorchamps e nelle due gare di Barcellona disputate da rookie essendo stata la F.4 Italia la sua categoria principale. Sulla seconda monoposto le trattative sono quasi concluse con Parth Ghorpade, indiano già visto in azione nei test di dicembre e in F.Renault ALPS 2013, mentre sembra essere ancora vacante il terzo sedile. Ranghi pieni in casa Campos, con il riconfermato Kostantin Tereschenko al fianco di Henrique Baptista e Diego Menchaca. Anche De Villota ha rinnovato l'accordo con il giapponese Yu Kanamaru, senza dubbio uno dei pretendenti al titolo, al fianco del quale ci sarà Manuel Vilalta, debuttante messicano. Altri due piloti italiani nel corso dell'inverno comparivano tra gli interessati alla serie iberica, Mattia Drudi ed Alessio Rovera, che non sono però ancora stati annunciati tra i protagonisti.





## I piloti annunciati per il 2015



Damiano Fioravanti – RP  
Andrea Saravia – RP  
Igor Walilko – RP  
Henrique Baptista – Campos  
Kostantin Tereschenko – Campos  
Diego Menchaca – Campos  
Leonardo Pulcini – DAV  
Yu Kanamru – De Villota  
Manuel Vilalta – De Villota



Sopra, Kanamaru del team De Villota andrà alla caccia del titolo.  
A sinistra, Pulcini con DAV disputerà la sua prima stagione in F.3

**Scopriamo chi è l'uomo che si occupa della scelta e della crescita dei giovani piloti russi, ora coinvolto anche nella nuova categoria a monogestione organizzata dalla Koiranen GP**

Camminando per il paddock del mondo del karting russo o delle monoposto, è praticamente impossibile non incontrare Petr Aleshin. Quell'uomo, di alta statura, che passeggia al fianco di ogni talento russo negli ultimi anni e che recentemente accompagna i piloti della SMP Racing anche ai test della nuova serie SMP Formula 4, è colui che sceglie e accompagna la carriera di molti giovani russi. Ne abbiamo approfittato per fare quattro chiacchiere con lui.

**Petr, che ruolo hai in SMP Racing?**

“Sono il direttore sportivo del programma giovani, dal karting alle monoposto”.

**Che esperienza hai nel motorsport per ricoprire questo compito?**



# IL TALENT S



“Prima di lavorare con SMP Racing, sono stato a capo del programma giovani piloti per la Russia”.

**Cosa pensi del nuovo campionato SMP Formula 4?**

“Credo sia una grande idea. È il miglior passo per ogni pilota e sicuramente per quelli russi. Sappiamo tutti quanto sia dispendioso il mondo dei motori, ed avere SMP Racing che aiuta i ragazzini russi è molto importante”.

**Il motorsport in Russia non è molto sviluppato al momento. Come pensi possa essere migliorato?**

“Abbiamo un grande bacino da cui attingere piloti nel karting in Russia, lo si vede chiaramente dalle competizioni interna-

zionali, dove i piloti russi sono sempre al vertice. Non abbiamo certo le condizioni favorevoli per il motorsport in Russia, ma abbiamo un campionato di kart molto valido, specialmente la 60cc. Ad ogni modo, se vuoi diventare un pilota di Formula 1, devi partire dal kart e dalle serie formative. Queste sono le aree in cui dobbiamo migliorare, ma lasciatemi dire che, al momento, la Russia non è poi messa così male nel motorsport”.

**Tuo figlio, Mikhail, è un pilota famoso. Tu hai lavorato con i giovani piloti per anni, quali pensi siano i passi necessari per avere successo in questo sport?**

“È come tutti gli altri sport. Certamente bisogna avere una grande forza psicologi-

ca, oltre che chiaramente la necessità di fare pratica. Bisogna puntare al successo, questo è tutto, ma anche, secondo il mio punto di vista, avere una famiglia comprensiva alle spalle”.

**Pensi che la scuola e la carriera sportiva siano due realtà compatibili?**

“All’inizio è sicuramente possibile, ma se si corre ad alti livelli non è più verosimile”.

**Se fossi Jean Todt per una settimana, cosa vorresti fare?**

“Domanda interessante... Probabilmente vorrei seguire maggiormente lo sviluppo del motorsport, non in Formula 1 ovviamente, ma nelle piccole categorie. I giovani piloti sono il nostro futuro”.

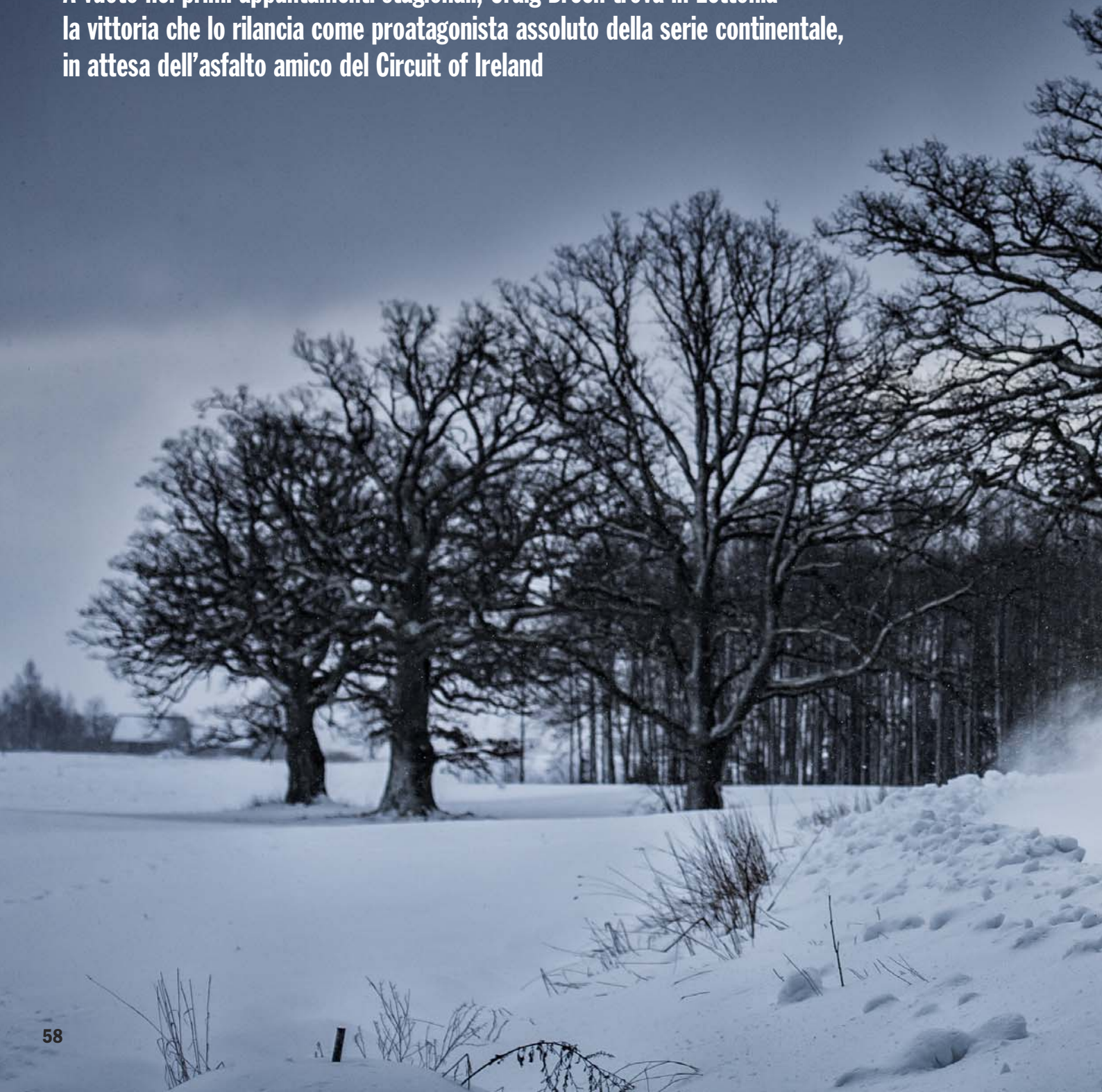


# SCOUT



# IL RISCATTO

A vuoto nei primi appuntamenti stagionali, Craig Breen trova in Lettonia la vittoria che lo rilancia come protagonista assoluto della serie continentale, in attesa dell'asfalto amico del Circuit of Ireland





La festa è finita presto, dannatamente presto. Il tempo di archiviare il secondo tratto e s'è dovuto prendere atto che Alexey Lukyanuk, velocissimo in qualifica e strepitoso nella prima prova speciale, s'era già fatto da parte. Cedendo a Craig Breen – secondo nei sedici chilometri e spiccioli iniziali, un giochino da centoquattro e sei di media – il bastone del comando e lasciando al solo Kajto Kjetanowicz il compito di tenere accesa la sfida. Compito non facile, contro l'ispiratissimo pilota della Peugeot. Ma il polacco, dietro di una ventina di secondi, ci ha provato. Almeno per un po'. Poi, nel penultimo impegno della prima giornata, anche lui ha finito per staccare una ruota della sua Fiesta. E l'irlandese, in cerca di riscatto dopo il sofferto fine settimana austriaco e quello altrettanto poco felice vissuto sulle strade del Monte, s'è trovato padrone assoluto del campo. Con un

minuto e passa di vantaggio su Siim Planji. Davanti a una classifica scolpita nella roccia, Breen ha sotterrato l'ascia di guerra. Dopo aver osservato che non era proprio il momento di commettere sciocchezze, s'è rimesso ai comandi di una 208 T 16 tornata ad essere efficace e ha fatto il minimo indispensabile per mettere al sicuro una vittoria che Plangi proprio non poteva togliergli. “Quello che dovevo fare, l'avevo fatto ieri”, fa notare il grande protagonista dell'appuntamento lettone. Dopo aver ricordato che nel primo impegno era stato sì battuto da Lukyanuk, ma di un niente: sette decimi appena. Non aggiunge granché, dice solo di aspettare con una certa impazienza di affrontare l'asfalto del Circuit of Ireland, la sua gara di casa. Per mettere altro fieno in cascina, per continuare quella che si augura sia una lunga striscia di vittorie.





## A KAJETANOWICZ IL TROFEO ICE MASTER

Non è andata come aveva sperato, ma Kajto Kajetanowicz non è rimasto a mani vuote. Oltre ai punti destinati al secondo di tappa, il polacco con la Ford ha fatto suo anche l'Ice Master e tanto gli basta a vedere il bicchiere più pieno che vuoto: "La stagione – osserva – è solo agli inizi e ho tutto il tempo per rifarmi. Intanto mi godo un riconoscimento del quale posso andare fiero".

## PER PLANGI IMPEGNO FA RIMA CON... ASSEGNO

Siim Plangi, quello che non ti aspetti. Non ha ancora ventitré anni – la torta la taglierà il sedici giugno – e tuttavia ha già una certa esperienza alle spalle, quella accumulata negli ultimi otto anni gareggiando con una certa frequenza in Estonia e in Lettonia. Non sempre, ma spesso con le berline a trazione integrale come la Lancer che ha maneggiato decisamente bene al Liepaja. Finendo secondo assoluto e intascandosi l'assegno di settimila euro che il promoter della serie continentale offre al privato meglio piazzato. "Non è stata una gara facile", butta lì a bocce ferme. Aggiunge che le ultime piasse gli sono sembrate lunghissime e non c'è da far fatica a credergli: il tempo pare non passare mai, quando si è giovani e si ha nel mirino il primo risultato importante...





## L'ORDINE DI ARRIVO DOMENICA 8 FEBBRAIO 2015

1. Breen-Martin (Peugeot 208 T16 R5) in 1.56'49"1
2. Plangi-Sarapu (Mitsubishi Lancer Evo X) a 1'40"7
3. Butvilas-Heller (Subaru Impreza Sti) a 5'48"6
4. Sviils-Pukis (Mitsubishi Lancer Evo X) a 6'39"2
5. Consani-Vilmot (Peugeot 207 S2000) a 6'51"5
6. Bergkvist-Sjoberg (Opel Adam R2) a 7'29"9
7. Vorobjovs-Malnieks (Mitsubishi Lancer Evo X) a 7'58"0
8. Rokland-Aldridge (Peugeot 208 R2) a 8'00"0
9. Sirmacis-Siminis (Peugeot 208 R2) a 8'09"1
10. Jeets-Toom (Ford Fiesta R5) a 8'36"0

Il campionato



### A SIRMACIS IL TROFEO COLIN McRAE

Per qualcuno è stata una sorpresa, non per lui. Raff Sirmacis riceve il trofeo alla memoria di Colin McRae e confessa che da un anno pensava a questo momento: "Un anno fa – racconta il lettone – mentre osservavo la premiazione di Alexey Lukynuk mi sono detto che avrei fatto il massimo per meritarmelo e ci sono riuscito". Subito molto veloce con la 208 R3, l'enfant du pays ha perso ogni possibilità di imporsi fra gli Junior con una piroetta fuori programma che gli è costata sul minuto e mezzo. Non ha mollato, ha ripreso a battersi come una furia e alla fine ha completato il podio degli Under.







### A CONSANI RIESCE IL RECUPERO DOMENICALE

“Bene, molto bene”. Robert Consani chiude il Lepaja in quinta posizione e il risultato gli fa scordare almeno per un po' i problemi che lo avevano rallentato assai nella prima tappa. Non ha fatto sfacelli, il transalpino con la 207 Super2000, ma una volta ritrovato il feeling con l'auto ha risalito la classifica. Mettendosi dietro cinque di quelli che lo precedevano all'alba della domenica. Chiudendo a una dozzina di secondi dal quinto e a ventiquattro e uno dalla medaglia di legno

## BERGKVIST ESALTANTE CON LA OPEL ADAM



Non sta nella pelle, Emil Bergkvist. Ed è giusto che sia così: al debutto nella serie continentale, lo svedese sul quale ha scelto di puntare l'Opel per tornare a essere protagonista nei rally s'è messo dietro tutti gli altri Under. Con una certa autorità. “E' fantastico”, dice a cose fatte. Dopo aver ringraziato la squadra per la fiducia e per il più che buon lavoro fatto sulla Adam R2. Il settimo posto assoluto è un diamantino che impreziosisce il primo posto fra gli Junior con trenta secondi e uno su Steve Rokland e trentanove e due su Rals Simacis, i due con le Peugeot 208 che gli fanno da paggetti sul podio. Ma la felicità non gli impedisce di restare con i piedi ben piantati per terra: “Questo è un successo importante – aggiunge – e tuttavia la strada che abbiamo davanti è ancora lunghissima e dobbiamo continuare a restare concentrati e a impegnarci al massimo come abbiamo fatto fin qui”.

## PER COSTENARO ESPERIENZA POSITIVA

Un sesto tempo, quello ottenuto in qualifica, per cominciare e un sesto tempo per finire. L'esperienza baltica di Giacomo Costenaro finisce con una prestazione più che convincente, la migliore del suo fine settimana in Lettonia, e l'amarezza per non aver finito la prima tappa si dissolve in fretta. Arrivato a Liepaja con il dichiarato proposito di fare esperienza, il veneto ha fatto vedere di sapersela cavare piuttosto bene anche in condizioni difficili, su un fondo a lui assai poco noto. Solo trentottesimo nella prova d'apertura, è stato autore d'una gara in crescendo, stoppata nel penultimo impegno della prima frizione da una ruota in cerca di libertà. Rientrato come Alexey Lukyanuk e Kajto Kajejanowicz, ha rastrellato una mini-serie di piazzamenti interessanti. E non è poco.







# 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](http://www.3bsolutions.com) [info@3bsolutions.com](mailto:info@3bsolutions.com)

## 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  
6 giugno – Mosca  
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

## CITE

17 maggio – Magione  
31 maggio – Monza  
28 giugno – Imola  
26 luglio – Pergusa  
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

## 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 Vallelunga

## 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

## 9-11 marzo

Test GP2 a Yas Marina

## 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

## 1-3 aprile

Test GP2 ad Al Sakhir

## 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  
 CITE a Magione

## 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  
 CITE 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.E 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  
CITE 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  
CITE a Pergusa  
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  
CITE 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  
CITE 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  
CITE 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**

