

Magazine

www.italiaracing.net

n. 304
16 febbraio
2015



IL VOLO

È sbocciato un grande amore tra Sébastien Ogier e il Rally di Svezia, mai prima di quest'anno un pilota non scandinavo aveva piazzato l'acuto vincente per due anni di seguito nella gara simbolo dei paesi nordici



8



46



26



22

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

Il graffio di Baffi

RAIKKONEN jr.:
FIGLI D'ARTE CRESCONO.

RRROAR!
Wooooooooom!
BRUUM!



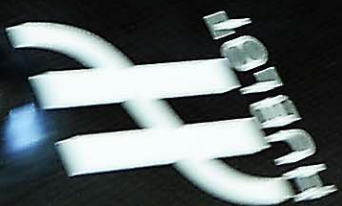
BAFFI



SCUDERIA
FERRARI



brembo NGK
MAGNETI MARELLI ENI



di Stefano Semeraro

FERRARI, SALVACI TU

Ferrari, salvaci tu. Salva tu lo sport italiano che sembra sull'orlo della bancarotta. Nel calcio, dopo un secolo o quasi di successi, siamo ormai diventati marginali. Con la nazionale abbiamo toppato le ultime due edizioni dei Mondiali, il campionato è povero di campioni e i club faticano a farsi notare in Europa. Nel rugby continuiamo a rimediare batoste terribili e non si vede all'orizzonte un cambio di rotta. In compenso nello sci – dove un tempo spadroneggiavamo e dove la concorrenza in fondo è limitata – siamo riusciti a non beccare nemmeno una medaglia ai Mondiali del Colorado: 11esimi, in uno sport dove le nazioni che contano sono quattro o cinque. Vogliamo parlare del basket, dove non riusciamo nemmeno a qualificarci a mondiali e Olimpiadi e respiriamo solo grazie alle imprese isolate di Belinelli nella NBA? O della pallanuoto, altra tradizionale eccellenza nostrana in crisi? In compenso nell'atletica siamo pressoché scomparsi. Ci teniamo a galla nel nuoto e un po' – ma giusto un po' – nella pallanuoto, nella scherma e soprattutto nel ciclismo (Nibali, prega per noi), vinciamo qualcosetta nel tennis – ma insomma è il sistema sportivo italiano in generale che è in crisi. Resta la F.1, resta la Ferrari. Anche la Rossa non vince da tanti, troppi anni e di piloti italiani nel Circus non si vede nemmeno l'ombra, ma il nuovo corso di Maranello ha acceso qualche speranza. Grazie a Vettel - che vabbè, è tedesco, ma ama molto la Ferrari e l'Italia... - e soprattutto grazie ad Arrivabene e Marchionne, che hanno promesso il grande rilancio. La Fiat, anzi la FCA non è più italiana, è vero, la Ferrari ancora sì, ed è quindi al Cavallino, ultima speranza di un Paese sportivamente ridotto ai minimi termini (almeno rispetto ad un passato glorioso), che ci rivolgiamo alzando i nostri voti, le nostre preci. Salvaci tu, Ferrari. Non tradirci ancora, almeno tu.

Segui in **DIRETTA** via Twitter
dal nostro inviato **Antonio**
il **secondo test** collettivo
che si svolgerà al **Circuit**
dal **19 al 22 febbraio**

Notizie, curiosità, foto, commenti, dichiarazioni
che potrete trovare ogni giorno anche su



ter con **@italiaracing**

Caruccio

del Mondiale F.1

de Catalunya di Montmelò

**arazioni dei protagonisti
sul nostro website **Italiaracing****

MONDIALE RALLY

SVEZIA

Otto prove le vince Sébastien Ogier, nettamente primo anche nella graduatoria dei più veloci. Le altre tredici se le dividono in sette: Thierry Neuville e Jari-Matti Latvala ne rastrellano tre a testa, Andreas Mikkelsen ne firma un paio e una ciascuna sono appannaggio di Pontus Tidemand, primo leader a sorpresa con la Fiesta Regional, Kris Meeke, Yuriy Protasov e Robert Kubica, i due con le Fiesta gommate Pirelli



LA VO



**Primo pilota latino ad imporsi per due volte
sulle strade innevate della Svezia,
Sébastien Ogier ha esaltato il pubblico
per il suo modo di correre nell'ultima tappa:
costantemente all'attacco per vincere a tutti i costi**

OGIER MATTIA

Guido Rancati

Li aveva avvertiti. Sabato sera, davanti a una classifica nella quale era terzo a otto secondi e uno da Andreas Mikkelsen e a nove e sei da Thierry Neuville, Sébastien Ogier aveva ricordato ai due che gli stavano rendendo la vita dura che il suo obiettivo era vincere. E che per centrarlo avrebbe dato tutto quello che aveva da dare nelle tre prove che rimanevano. Non l'aveva detto tanto per dire, il francese. Non aveva rilanciato la sfida tanto per impressionare i suoi avversari. L'ha fatto davvero: ha iniziato la domenica mettendosi tutti dietro nel primo tratto cronometrato e l'ha proseguita lasciando qualche spicciolo a Jari-Matti Latvala, ma riducendo ancora il suo ritardo nella provvisoria. S'è presentato al via della Värmlandsåsen in seconda posizione, a tre secondi da Andreas Mikkelsen che aveva scavalcato il belga della Hyundai. Deciso più che mai ad affondare il colpo, a riprendersi quel primo posto che un contatto troppo ravvicinato con un muro di neve lo aveva costretto a lasciare sul finire del venerdì. Pur sapendo bene che soprattutto il ragazzo norvegese le avrebbe provate tutte, ma proprio tutte, per resistergli. Così è stato. Per due terzi dell'ultimo round il biondino se l'è giocata sostanzialmente alla pari con lui. Concedendogli solo qualche spicciolo, poca roba. Poi, a cinquemila metri dal controllo-stop della Power Stage, anche il ragazzo di bot-

tega della Volkswagen ha pagato pegno. Un giro di valzer fuori programma e le sue speranze di imporsi nel Varmland sono andate a farsi benedire.

“Questa è proprio una bella vittoria”, dice il due volte iridato a bocce ormai fermissime. Dopo aver messo in cassaforte il suo secondo successo scandinavo. Aggiunge: “E' una di quelle vittorie di cui andare particolarmente fieri”. Già, è proprio così. E non solo perché l'impresa di imporsi due volte sulle strade innevate del Rally di Svezia ancora non era riuscita a nessun pilota nato e cresciuto lontano dal profondo nord. A darle un sapore particolare è il modo con il quale l'ha conquistata. E' la voglia matta di imporsi che l'ha spinto a tenere giù il piede anche quando avrebbe potuto scegliere di non farlo. Anche quando avrebbe potuto accontentarsi di un piazzamento che gli avrebbe comunque permesso di rafforzare la sua leadership nella classifica del mondiale. Al posto suo, qualcuno lo avrebbe fatto. Non lui che pure sa fare di conto assai bene, ma sa anche che in certe occasioni un campione vero, assoluto, totale, non può accontentarsi di dosare l'impegno con il bilancino del farmacista. E non può neppure usare l'alibi – vero – di una posizione sulla strada assai infelice nelle prime due giornate per spiegare un risultato diverso dal primo posto. Doveva uscire allo scoperto e l'ha fatto. Da grande perché è un grande vero.



L'ORDINE DI ARRIVO DOMENICA 15 FEBBRAIO 2015

1. Ogier-Ingrassia (VW Polo Wrc) in 2.55'30"5
2. Neuville-Gilsoul (Hyundai i20 Wrc) a 6"4
3. Mikkelsen-Floene (VW Polo Wrc) a 39"8
4. Tanak-Molder (Ford Fiesta RS Wrc) a 2'26"0
5. Paddon-Kennard (Hyundai i20 Wrc) a 3'31"5
6. Evans-Barritt (Ford Fiesta RS Wrc) a 3'53"0
7. Meeke-Nagle (Citroen DS3 Wrc) a 4'05"8
8. Prokop-Tomanek (Ford Fiesta RS Wrc) a 4'26"0
9. Protasov-Cherepin (Ford Fiesta RS Wrc) a 5'32"2
10. Ostberg-Andersson (Citroen DS3 Wrc) a 6'50"9

Il campionato

Piloti: 1.Ogier punti 53; 2.Neuville 30; 3.Mikkelsen 30; 4.Latvala 19; 5.Ostberg 14; 6.Evans 14; 7.Tanak 12; 8.PAddon 10; 9.Meeke 10; 10.Sordo 8; 11.Prokop 6; 12.Loeb 6; 13.Protasov 2.

Costruttori: 1.Volkswagen 68; 2.Hyundai 55; 3.M-Sport 32; 4.Citroen 20; 5.Volkswagen II 15; 6.Jipocar 10; 7.Hyundai N 1; 8.FWRT 1.

Un piccolo ma decisivo errore nella prova finale ha negato ogni speranza di vittoria a Mikkelsen





MIKKELSEN BATTUTO MA NON ABBATTUTO

“Andrà meglio la prossima volta. Almeno così spero...”. Andreas Mikkelsen non nasconde la delusione per una vittoria solo sfiorata, ma prova a pensare positivo. E fa bene. Sa che i sa e i ma lasciano il tempo che trovano ed evita di usarli. Sa che l'errorino che ha consegnato la vittoria a Sébastien Ogier l'ha fatto scivolare al terzo posto dietro anche a Thierry Neuville fa parte del gioco, quando si va a fuoco su un fondo ad aderenza molto variabile e per questo infido assai. Il mancato lieto fine non basta a farlo naufragare nei rimpianti: doveva provarci e l'ha fatto. Con successo fino a una manciata di chilometri dalla fine. Dopo aver difeso con le unghie e con i denti il primato ereditato nell'ultima pieve vera della prima frazione. Dopo esserselo ripreso di forza all'inizio dell'ultima, reagendo all'attacco del belga con la Hyundai.

NEUVILLE SCATENATO E LA HYUNDAI FA FESTA

Secondo Thierry Neuville, quinto Hayden Paddon. E Keving Abbring undicesimo. E' decisamente positivo, il bilancio svedese della Hyundai che pure aveva dovuto rinunciare a schierare Dani Sordo. Merito soprattutto dello scatenato belga, capace di imporsi in tre prove speciali e di tenere tutti in scacco almeno per un po'. "Sono andato al massimo dal primo all'ultimo metro", confessa il ragazzo che senza l'appoggio della sua federazione non ce 'avrebbe mai fatta a dimostrare il proprio talento. Non se la tira, non fa notare di essere stato l'unico dei grandi protagonisti del secondo appuntamento iridato della stagione a non aver sbagliato niente. Archivia un secondo posto che brilla (quasi) come un primo con la consapevolezza di aver fatto bene il proprio lavoro e la convinzione che il piazzamento scandinavo è solo il primo di una serie che si annuncia lunga: "Ovviamente dovremo continuare a lavorare duramente come abbiamo fatto finora, ma sono certo che vivremo molte altre giornate come questa". E' possibile e financo probabile. Intanto la squadra diretta (bene) da Michel Nandan si gode il secondo posto nel mondiale costruttori a undici lunghezze appena dalla Volkswagen.



Jari-Matti
Latvala

PER LATVALA UN MESTO ADDIO AI SOGNI DI GLORIA

Secondo Thierry Neuville, quinto Hayden Paddon. E Keving Abbring undicesimo. E' decisamente positivo, il bilancio svedese della Hyundai che pure aveva dovuto rinunciare a schierare Dani Sordo. Merito soprattutto dello scatenato belga, capace di imporsi in tre prove speciali e di tenere tutti in scacco almeno per un po'. "Sono andato al massimo dal primo all'ultimo metro", confessa il ragazzo che senza l'appoggio della sua federazione non ce 'avrebbe mai fatta a dimostrare il proprio talento. Non se la tira, non fa notare di essere stato l'unico dei grandi protagonisti del secondo appuntamento iridato della stagione a non aver sbagliato niente. Archivia un secondo posto che brilla (quasi) come un primo con la consapevolezza di aver fatto bene il proprio lavoro e la convinzione che il piazzamento scandinavo è solo il primo di una serie che si annuncia lunga: "Ovviamente dovremo continuare a lavorare duramente come abbiamo fatto finora, ma sono certo che vivremo molte altre giornate come questa". E' possibile e financo probabile. Intanto la squadra diretta (bene) da Michel Nandan si gode il secondo posto nel mondiale costruttori a undici lunghezze appena dalla Volkswagen.





Thierry
Neuville

OSTBERG NON SALVA IL BILANCIO CITROEN

Il punto rastrellato nella Power Stage lo consola un po'. Ma solo un po': a lungo nel gruppetto di testa, è chiaro che Mads Ostberg si aspettava di più dalla trasferta svedese. Un paio di errori lo hanno relegato lontano dai riflettori e costretto ad accontentarsi della decima posizione finale. Un brodino, per il norvegese con la DS3 che nella classifica iridata scivola al quinto posto alla pari con Elfyn Evans, bravo a vincere il duello per la sesta piazza con Kris Meeke.



Hayden
Paddon





Mads
Ostberg

KUBICA FERMATO DAL DIFFERENZIALE E DAI COMMISSARI

I commissari tecnici scoprono che la pressione del turbo della sua Fiesta è superiore a quella consentita e gli sportivi gli appioppiano cinque minuti di penalità. Che non gli cambiano la vita, che non tolgono e non aggiungono niente a una gara-calvario: non fosse successo, anziché diciannovesimo Robert Kubica avrebbe chiuso il fine settimana scandinavo al dodicesimo posto. Anche e soprattutto per via delle troppe prove percorse il venerdì con la sola trazione anteriore. Un problema che la sanzione non può bastare a far dimenticare, pur se c'è chi – dietrologo per vocazione – non resiste alla tentazione di montare un caso. Accusando gli uomini della M-Sport di aver operato scientemente per spingere l'asso polacco ancora più indietro, ancor più lontano da Ott Tanak e da Elfyn Evans, i due ufficiali di Malcolm Wilson.



Robert
Kubica



Ott
Tanak



TEMPESTINI VINCE IN PRODUZIONE

Spesso veloce, a tratti velocissimo: insomma, strepitoso. Simone Tempestini ritrova l'Impreza e la sfrutta per vincere la sfida fra gli ennisti, facendosi perdonare alla grande l'unica sbavatura del fine settimana. Quella che sul finire del venerdì lo aveva fatto scivolare indietro. Per il figlio d'arte, venticinquesimo assoluto e nono in Wrc-2, una perla da mostrare con orgoglio. La prima, s'ha da credere, di una lunga serie. Meno brillante il bilancio degli altri italiani in trasferta in Scandinavia: Gianluca Linari chiude al trentunesimo posto e Max Rendina al trentacinquesimo. All'appello finale manca Lorenzo Bertelli che, come Jari-Matti Latvala, ha volontariamente gettato la spugna a due passi dal traguardo.





Simone
Tempestini



Lorenzo
Bertelli



PER SOLBERG UNA VITTORIA... STORICA

San Valentino l'ha festeggiato alla sua maniera: dividendo con la sua Pernilla l'abitacolo di una Escort Mk II sulle strade del Rally di Svezia Storico. Non ha vinto, Petter Solberg, ha stravinto: subito in testa, dopo centoventotto chilometri di prove speciali s'è trovato ad avere tre minuti e spiccioli su Tom Axelsson e quattro minuti e spiccioli su Arne Radstrom. "E' stato un bel fine settimana", osserva Hollywood a cose fatte. Dopo aver ricordato che giusto dieci anni fa aveva messo tutti in riga nell'appuntamento scandinavo con l'Impreza.



KETOMAA LEADER DEL WRC-2

iPontus Tidemand mette tutt'accordo nella kemesse che apre le danze. Ma è un fuocherello: lo svedese scivola presto dietro ed è Jari Ketomaa a piazzarsi in testa al gruppone di piloti a caccia di punti nel Wrc-2. Il finlandese non esagera, gestisce al meglio la situazione e chiude davanti a Eyvind Brynildsen. Proponendosi fra i maggiori candidati al titolo



3B FABBRICA TENDE

TENTS FACTORY



presenta

Tensairity®

Made in Italy

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



trasportabile, leggero, impacchettabile, molto resistente



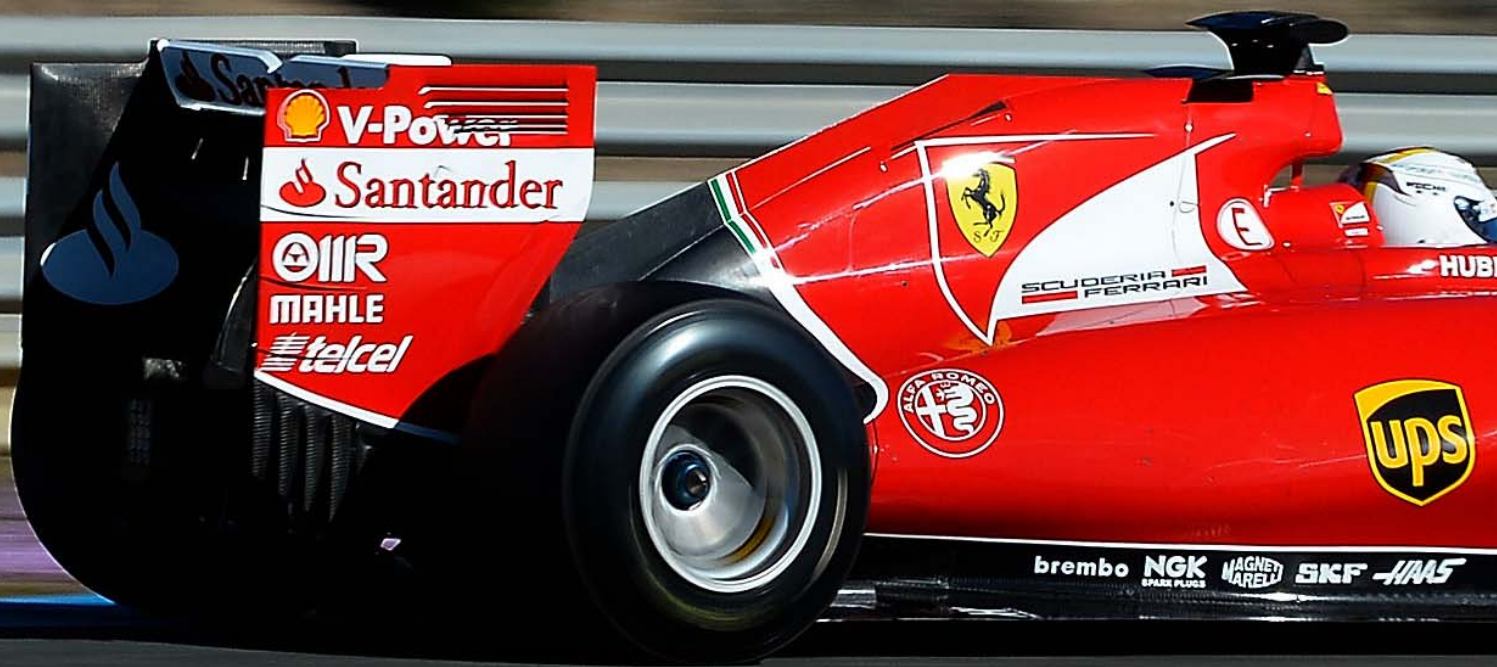
3B Fabbrica Tende s.r.l.

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

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

FORMULA 1

FERRARI



LA FERRARI FA PAURA

La seconda seduta dei test collettivi che inizierà in Catalogna giovedì 19 ci farà capire meglio il reale valore della SF15-T, la più veloce alla prima uscita a Jerez. Ma intanto, i rivali del team di Maranello cominciano a preoccuparsi



Massimo Costa

La Ferrari comincia a impensierire gli avversari. Certo, magari si tratta del solito abbaglio invernale figlio dei primissimi test con le monoposto in pista a chilometro zero, ma l'efficacia messa in atto dalla power unit italiana sia sulla SF15-T di Sebastian Vettel e Kimi Raikkonen sia sulla Sauber C34 di Marcus Ericsson e Felipe Nasr ha cominciato a sollevare timori. Si è fatto un gran parlare della passeggiata a bordo pista a Jerez compiuta da Niki Lauda e altri uomini di spicco della Mercedes, dove l'osservata speciale era proprio la Ferrari, carpirne il comportamento in frenata, in accelerazione all'uscita delle curve. Daniel Ricciardo, che con la Red Bull-Renault si candida a spina nel fianco della Mercedes, è apparso un po' preoccupato della possibilità di ritrovarsi a fare i conti con clienti inattesi e scomodi: "Siamo consapevoli che la Mercedes non ha volutamente ricercato il tempo da pole, però il crono sul giro della Ferrari sembra interessante. Direi che sono emersi in maniera consistente anche se certamente è ancora presto per dare giudizi definitivi. Jerez è un circuito dove non corriamo, le condizioni della temperatura dell'asfalto erano basse, cinque-otto gradi, ed era anche molto abrasivo. Mi chiedo se saranno in grado di essere su questi livelli anche in condizioni di gara. Penso che a Barcellona ci avvicineremo di più a quella che è

la realtà delle cose, ma non voglio togliere nulla alla Ferrari, a ciò che ha mostrato a Jerez. Sono indubbiamente in forma". Anche Felipe Massa, l'ex di lusso, non ha mancato di mostrarsi stupito: "Se a Barcellona ripeteranno le prestazioni ottenute in Andalusia, allora dovremo cominciare a pensare che anche la Ferrari sarà tra i protagonisti".

La Ferrari uscita da Jerez, come già sottolineato, è parsa aver trovato quella affidabilità che era divenuta una perfetta sconosciuta nel box italiano. I tempi che hanno proiettato al vertice Raikkonen e Vettel non sono figli di qualche "trucchetto", per strappare i titoli dei giornali, ma sono venuti naturalmente, in progressione. Il quattro volte campione del mondo ha avuto la sensazione di avere la SF15-T in mano fin da subito, come non era accaduto con la Red Bull RB10 che lo aveva fatto penare non poco per la difficoltà nel trovarsi a suo agio con la frenata brake by wire. Raikkonen, che tanto ha penato con la F14, è apparso rigenerato. La Ferrari è ora più diretta con l'avantreno ed è più stabile in frenata e il finlandese non ha più quelle incertezze che non gli hanno permesso nel corso del 2014 di ripetere le prestazioni ottenute con la Lotus nel 2012 e 2013, lasciandolo sempre alle spalle dell'ex compagno Fernando Alonso. Ma non è il caso di esaltarsi troppo, aspettiamo i test di Montmelò per raccogliere ulteriori certezze.



BOSS
HUGO BOSS

“MEGLIO SOLI CHE MALE SPONSORIZZATI”

Per il boss di Woking la McLaren non deve svendere il proprio blasone, quindi meglio dare addio al concetto di title sponsor.

Lopez però la pensa diversamente: se i grandi marchi non hanno voglia di investire in F.1 la colpa è della cecità di chi governa il Circus





Stefano Semeraro

La F.1 è in crisi, con team sull'orlo del fallimento, altri con l'acqua alla gola e una devastante emorragia di ascolti in tv (- 25 milioni di spettatori nel 2014). Ma Ron Dennis, il grande capo della McLaren, nonostante la drammatica situazione, non ha nessuna intenzione di abbassare i prezzi. Di invogliare i possibili sponsor con offerte speciali e sconti stracciati. Tanto che da due anni ormai, cioè da quando la Vodafone ha detto bye bye, la sua scuderia corre senza un "Title sponsor", uno sponsor pesante in gradi di spendere mol-

to e avere uno spazio preponderante sulla livrea – oltre che un peso determinante nello spazio dedicato alle attività commerciali. «È il concetto stesso di title sponsorship che non esiste più perché considerato il livello che hanno raggiunto i budget dei team di F.1 che aspirano ad essere competitivi, nessuna azienda potrebbe sostenere i costi. Che per una sponsorizzazione del genere devono aggirarsi attorno al 40-50 per cento del budget stesso», sostiene Dennis. Se è vero, come riferiscono fonti accreditate, che la Mercedes ha speso una cifra vicina ai 400 milioni di euro solo per la progettazione della sua

straordinaria power-unit, diventa difficile dare torto al manager inglese. Dennis come si è detto, non ha però nessuna voglia di svendere un marchio di valore come quello della sua scuderia, che secondo "Forbes" è la seconda per valore commerciale di tutta la F.1 (800 milioni di dollari), dietro la Ferrari, e quindi piuttosto che abbassare le richieste ha deciso di restare privo di un partner privilegiato, anche se a gennaio ha stretto un accordo importante con la CNN.

«La McLaren è un po' come il Manchester United che ultimamente ha avuto delle brutte annate ed è un po' sceso nella clas-



sifica della Premier League. Io penso che sia il caso ancora di dire: 'siamo sempre lo United, volete sponsorizzarci?'. L'ultima cosa da fare è iniziare a firmare contratti come chi è abituato a stare negli ultimi posti della classifica. Forse si tratta di presunzione, e magari sbaglio, ma io la penso così», continua Dennis. La soluzione individuata da Dennis è quella di frazionare il grande accordo in piccole parti, e trovare un gruppo di aziende che condividano la filosofia del team: «Non abbiamo rinunciato all'idea di attirare grandi investimenti su di noi, ma non vogliamo farlo svendendoci per pochi soldi alle grandi


aziende. Anche perché al momento il lato tecnologico del nostro business (la McLaren fornisce tecnologia per un ampio spettro di attività, e non solo legate al motorsport, ndr) ci spinge verso dinamiche diverse». La Volpe e l'uva o una grande capacità di adattarsi ai tempi?

Gerard Lopez, il team principal della Lotus, che da anni pena per dare una stabilità economica alla propria squadra, la pensa diversamente. «La Formula 1, a giudizio di tutti gli analisti che sento, resta l'unica piattaforma globale in grado di attrarre compagnie di altissimo livello da tutto il mondo», analizza il manager

francese. «Perché non succede? Cosa li blocca?». Secondo Lopez la colpa è dell'arcaico sistema di management che governa il Circus. «Ogni anno 900 milioni di dollari vengono distribuiti ai team, ma il sistema ne dà sempre di più a chi è già ricco e sempre meno a chi è povero. A soffrirne è l'immagine della F.1, e questo trattiene gli sponsor dall'investire. E' una situazione che potrebbe essere risolta facilmente, ma sfortunatamente non tutti i team la pensano nella stessa maniera». Sicuramente non Ron Dennis, che di poveri e povertà non vuole nemmeno sentir parlare...

FORMULA 1
PAT SYMONDS





L'ingegnere inglese è spesso indicato come l'anima del ritorno al vertice della Williams e ci spiega come ha riorganizzato la scuderia, come intende farla tornare al successo e le qualità dei suoi piloti Bottas e Massa

I SOLDI NON COMPRAANO I RISULTATI

Dopo una lunga pausa seguita al crash-gate di Singapore e alla squalifica inflittagli dalla FIA, Pat Symonds è tornato sulla cresta dell'onda alla Williams-Mercedes. Il sessantunenne britannico, ingegnere di Michael Schumacher ai tempi della Benetton, ha speso buona parte della sua carriera nello stesso team sin dai tempi in cui si chiamava Toleman e ci correva Ayrton Senna. Ora, si è dedicato alla Williams e sono molti a pensare che ci sia anche la sua influenza, oltre che alla scelta dei motori Mercedes, dietro al ritorno al vertice della squadra di Grove.

In Formula 1, lei è diventato un idolo da zero, e ora è una delle figure più ricercate del paddock...

“Spero di non essere mai stato uno zero!” (Ride)

Mettiamola così, per un certo periodo ha avuto zero influenza perché è restato fuori dalla F.1.

“Vero. E ora mi sto divertendo alla Williams. E' un gran bel team. Ovviamente è positivo quando sei una persona ricercata, ma onestamente faccio quello che voglio fare. E mi piace lavorare con questa squadra, mi piacciono le sue persone e quello che stiamo cercando di raggiungere. In Williams sono felice”.

Qual è il segreto della resurrezione della Williams? Claire spiega spesso che buona parte dei risultati si deve a lei...

“Quando sono arrivato in Williams ho visto che c'erano ottime persone, ma non molto organizzate, e molta parte degli sforzi finiva nelle aree sbagliate. Quello che penso di aver fatto non è di avergli spiegato come si progetta un'auto, ma come si imposta il metodo di lavoro. Quando ho visto che i tecnici lavoravano bene insieme, ho iniziato a concentrarmi sulla performance. Ora c'è un po' più disciplina nel lavoro in Williams e le persone sono più produttive. Non ho fatto miracoli, è solo che c'era un ottimo staff quando sono arrivato e ho iniziato ad utilizzarlo al meglio. E' stato questo a fare la differenza”.

La Williams ha combattuto il proprio declino per circa un decennio, ma ora,

nel giro di un anno, siete forse i rivali più accreditati della Mercedes. Quali sono stati i tre più grandi cambiamenti?

“Il primo è stato la comunicazione. Poi, ho spostato più enfasi sulla performance della macchina e del team invece che non sui risultati della galleria del vento e altre cose del genere. Infine, ho dato alle persone la possibilità di prendere decisioni senza paura. Questi sono stati i tre aspetti più importanti nel rimettere in piedi la Williams”.

Quando è arrivato in Williams, è stato sorpreso dello stato della squadra? Dopotutto, era stata il punto di riferimento per tanti anni, e nel 2009 erano noni in campionato!

“Sì. Negli anni '90, quando ero alla Benetton, il rivale principale era la Williams. Quindi sì, sono stato sorpreso di arrivare a Grove e scoprire che alcuni aspetti non erano progrediti affatto da quei tempi. Non tanto tecnicamente, quanto in termini attitudinali. Non si era andati avanti, e questo mi ha sorpreso. Ho trovato molto più lavoro da fare di quando mi aspettassi”.

Al momento, gli studi in galleria del vento e sui modelli virtuali regnano. Sta cercando di riportare la progettazione delle vetture al "mondo reale"?

“Sì, è esattamente quello che intendo. Ci sono volte in cui gli ingegneri sono troppo concentrati sulla simulazione e sulla galleria del vento senza pensare al vero significato sulla vettura una volta in pista. Penso di aver portato un po' più di integrità in quello che facciamo, concentrandoci sulla performance della vera macchina. Un esempio: è meglio avere un numero più basso in galleria del vento, se è però costante. Torniamo dal mondo virtuale a quello reale perché il primo è certo parte integrante della progettazione, ma bisogna concentrarsi anche sulle prestazioni una volta che si è su una pista vera”.

Anche se è vero che non ha mai perso il contatto con la Formula 1, lo sviluppo è andato avanti parecchio mentre non c'era. Come ha fatto a tenersi

aggiornato?

“E' difficile tenersi al passo. Ho passato un anno e mezzo senza fare nulla, o comunque facendo molto poco, che riguardasse la Formula 1. E in quel momento ci sono stati cambiamenti enormi. Ma quando stai lontano e guardi le cose dal di fuori probabilmente vedi chiaramente cose che precedentemente non avevi preso in considerazione. Si guadagna qualcosa e si perde altro. Ovviamente, se si smette per un certo periodo di tempo è difficile rientrare, ma sono sempre stato uno che tiene d'occhio le cose e resta aggiornato. Rientrare, in queste condizioni, non è stato un grosso problema”.

Le macchine dell'anno scorso non erano il massimo in termini di bellezza. Quest'anno il look è migliore: è possibile riunire design e alta tecnologia?

“Sì certo. Sono d'accordo sul fatto che le vetture dello scorso anno non fossero belle. La Williams onestamente era una delle migliori. Nel 2015 le cose sono cambiate positivamente, ma alla fine la vettura più bella è quella che vince”.

I piloti sognano vetture da 1000 cavalli, condivide lo stesso sogno?

“E' possibile realizzare auto del genere e non è nemmeno troppo difficile. Non dico di sognare vetture di questo tipo, ma sono un realista, non un sognatore. Al momento c'è bisogno di offrire modelli di business validi e di non perdere team per i troppi costi. Queste sono le vere preoccupazioni. Macchine da 1000 cavalli sarebbero divertenti, ma sarebbero la scelta giusta per la Formula 1 al momento? Non sono sicuro. Penso che la scelta fatta con le power unit per il 2014 sia stata assolutamente giusta, ma forse non ne abbiamo tratto il meglio. E mettere in pista macchine da 1000 cavalli non è una cura istantanea. La vettura Le Mans della Toyota ha 1000 cavalli e non è più spettacolare di una Formula 1. L'anno scorso c'è stato molto spettacolo in pista. Concentriamoci di più sulle gare e di meno sui desideri”.

Pensa che la Mercedes fornisca a voi lo stesso motore che usano loro? Non è

“**Non c'è altro su cui fantasticare se non la vittoria in campionato. Quello che vorrei realisticamente vedere è il mantenerci sui livelli precedenti e migliorare la nostra posizione**”

PAT SYMONDS



forse vero che la carità inizia a casa propria?

“Sì, inizia a casa propria, ma sappiamo di avere la stessa power unit. Le regole impongono che siano uguali tra loro. Fisicamente, la parte hardware è esattamente la stessa. Come si utilizza il motore è invece qualcosa che gestiamo noi, ed è qualcosa che viene stabilito con le nostre capacità ingegneristiche e il nostro giudizio. Sono molto contento della power unit che abbiamo e della relazione con Mercedes”.

In precedenza aveva spiegato che se la Williams voleva fare un passo avanti, necessitava di più fondi. Quanto pensa sia il gap verso i top team?

“Quello che posso dire è che se abbiamo bisogno di vincere con continuità abbiamo bisogno di più fondi. Possiamo comunque migliorare e, restando col nostro budget, possiamo comunque fare passi avanti. Penso sia sbagliato dire che non puoi fare buone cose con piccoli budget. Abbiamo battuto la Ferrari l'anno scorso con la metà del budget. Quindi imprese del genere si possono fare, bisogna solo lavorare in modo più furbo. Ci sono cose che ti piacerebbe fare, ma non puoi realizzarle per motivi economici. Ma dobbiamo essere chiari: la Williams non ha un piccolo budget benché interessante. Certo, alcune delle scuderie con cui lottiamo ne hanno di enormi e in un campo in cui l'attenzione per i dettagli è tutto, è meglio usare i fondi in manie-

ra efficiente. Alla fine, i soldi non possono comprare i risultati”.

Ha lavorato con Ayrton Senna, Michael Schumacher e Fernando Alonso. Ora è con Valtteri Bottas e Felipe Massa. Cosa pensa di questo duo? Vede il gene del campione?

“E' difficile valutare precisamente i piloti. Il primo top-driver con cui ho lavorato è stato Senna negli anni '80, poi Schumacher negli anni '90 e Fernando a metà degli anni 2000. Più o meno dieci anni sono passati da una generazione all'altra. E oggi, dai tempi di Fernando sono passati altri dieci anni: abbiamo Valtteri che molti pensano sia in grado di essere un campione. Bisogna pensare che 10 anni sono una vita in Formula 1, quindi le qualità richieste ad un pilota sono cambiate in maniera considerevole. Ha parlato di gene e penso che questa parola abbia un significato particolare. Tra gli sportivi c'è un filo conduttore. In realtà ci sono diversi fattori: non solo il desiderio di vincere - tutti desiderano farlo - ma alcuni di loro hanno una passione bruciante, la certezza assoluta di poterlo fare. Penso che oggi ci siano piloti dannatamente veloci, ma che dubitano di loro stessi a volte, e nel momento in cui uno sportivo dubita di sé è già sconfitto. Ciò che ho visto nei campioni con cui ho lavorato, lo vedo anche in Bottas. Pensa che il diventare campione sia quasi un diritto per lui. Ci sono altri tratti del gene del campio-

ne in lui, come l'attenzione per i dettagli e l'etica del lavoro. Cose che non è facile trovare. Quindi ho tutte le speranze che possa farcela. Valutare Felipe è molto più interessante. Molti sanno che Massa era in grado di lottare per il campionato perché l'ha fatto nel 2008. Dopo l'incidente in Ungheria molti hanno pensato, che peccato per Felipe. In Williams ci siamo accorti di averlo risvegliato. E non è fuori questione che, con una macchina abbastanza competitiva, possa a sua volta vincere. Nell'ultima parte della stagione è stato una rivelazione. Un Felipe che da anni non si vedeva più”.

Prima ha detto che non sogna, ma è un realista, ma cos'è che la fa fantastica-re?

“Non c'è altro su cui fantasticare se non la vittoria in campionato. Quello che vorrei realisticamente vedere è il mantenerci sui livelli precedenti e migliorare la nostra posizione. La scorsa stagione, arrivare terzi è stato ottimo. E' stato un peccato che la Williams non abbia vinto nemmeno una gara, quindi sarebbe bello farlo quest'anno. E penso che potremo finire in top-3 di nuovo. Io mi prefiggo degli obiettivi e l'obiettivo è migliorarci rispetto al 2014”.

Spera di essere campione con la Williams un giorno?

“Assolutamente. Voglio un altro titolo prima di ritirarmi!”.

AFF DAL



FASCINATO... ALL'EAU ROUGE

Guardando agli obiettivi sportivi del 2015, è scontato dire che l'essenziale per il pilota tedesco della Force India è ottenere più punti del compagno Perez. Ma cosa è invece fondamentale nella sua vita? Scopriamolo insieme...

Nico Hulkenberg
all'Eau Rouge nel 2014

FORMULA 1

NICO HULKENBERG





Cosa è essenziale nei tuoi rituali pre-gara?

“Prendo sempre un momento per sdraiarmi, mi aiuta a concentrarmi. Poi, mi riattivo con qualche passaggio di calcio”.

Quali sono gli ingredienti per una bella serata fuori?

“Non importa dove si va, ma che tu sia con le persone giuste”.

Quali oggetti devono essere nella tua stanza per una gara?

“Degli attaccapanni, per asciugare la mia tuta sudata. Ma anche un lettino per i massaggi a fine giornata per alleviare lo stress ed il dolore”.

Cosa hai sempre nel frigo di casa?

“Burro, latte, Nutella, uova... Praticamente niente latticini!”.

Che qualità deve avere la tua donna ideale?

“Deve essere elegante, intelligente, fedele e avere senso dell’umorismo”.

Cosa non deve mancare al tuo compagno di squadra in Formula 1?

“Deve essere attenersi ai giochi di squadra, deve essere veloce e comunicativo”.

Quali sono i tuoi trucchi per scaricare lo stress in aeroporto?

“Stare tranquilli, rilassarsi, cazzeggiare e non stressarsi, spegnendo quasi totalmente il cervello”.

Che qualità deve avere un pilota di Formula 1?

“Deve essere talentuoso, veloce, intelligente nella gestione della gara e lavorare in maniera etica”.

Cosa fai per scaricarti dopo una gara?

“Una rilassante cena con gli amici, o mi guardo un film a letto”.

Cosa ti piacerebbe ci fosse in un circuito?

“Credo che sia una questione di adrenalina, più è divertente da guidare, ed è anche più eccitante. Ma è anche bello che ci sia una combinazione di curve veloci, e magari fosse in alta quota”.

Cosa non può mancare sul tuo telefono?

“WhatsApp”.

Quali qualità apprezzi nel capo di una squadra?

“Penso sia bello avere un capo aperto ed amichevole, ma che allo stesso tempo esiga rispetto. Credo che inoltre dovrebbe assolutamente ispirare tutto nella squadra ed avere una chiara visione del futuro”.

Cosa deve esserci sempre in hotel?

“Sicuramente un letto comodo. Poi l’ambiente dovrebbe essere confortevole ed avere un’atmosfera calda, questo mi mette mi a mio agio”.

A quale gara di Formula 1 un fan dovrebbe tassativamente partecipare?

“Monaco, per mille ragioni. Quando arrivi al porto la tua frequenza cardiaca aumenta, specialmente quando cammini sul ponte che arriva dalla pit-lane, ed anche i fan sono molto vicini. Il contesto poi è affascinante, con i palazzi, lo scenario e le montagne, credo sia meraviglioso per i tifosi”.

Cosa ti serve per dormire bene?

“Non saprei, di solito dormo senza partico-

lari problemi. Ad ogni modo credo che sia meglio evitare di bere caffè a tarda ora!”.

Cosa porti sempre con te quando viaggi?

“Caricatore del telefono, un adattatore universale, delle pastiglie di Vitamina C, calzini a compressione per i lunghi viaggi e buona musica”

Cosa ti aiuta ad alzarti la mattina?

“Caffè, un caffè molto forte!”

Qual è la miglior curva del mondiale?

“Eau Rouge a Spa. È davvero eccezionale, incredibile con una macchina di F.1. Quando guardi delle vecchie immagini anni ’50, quella curva è praticamente identica, e questo è molto bello. È una curva che tutti riconoscono ed è intrisa di storia”.

Cosa non fai mancare al tuo allenamento?

“Nei mesi invernali è importante fare un allenamento che ti dia una buona base. Durante la stagione invece, faccio pesi liberi e tanto cardio: corsa, tennis, bici...”.

Che qualità bisogna avere per essere un pilota di successo in F.1?

“Impegno e dedizione, devi essere concentrato totalmente sul tuo obiettivo, non puoi permetterti di essere distratto da nulla. Devi essere impegnato al 100%”.

Cosa devono avere invece, i piloti che ambiscono ad arrivare nella massima serie?

“Il miglior consiglio è quello di non abbatterti mai. Devi essere determinato se vuoi avere successo, credere in te stesso e mai essere compiaciuto, il duro lavoro solitamente paga. Più soffrirai, più sarai fortunato”.



PROFON

La F.1 è più che mai divisa sulla possibilità di concedere alla Manor, l'erede (contestata) dei punti e dei premi del team di Booth, il diritto a correre nel 2015, magari con una vettura 2014 modificata. Un groviglio di interessi e regole davvero complicatissimo che non contribuisce certo a rendere più attraente e trasparente il Circus



DO MARUSSIA

Stefano Semeraro

La Marussia, o la Manor se preferite, sta lottando per la sua sopravvivenza. Ma il suo peggior nemico al momento non è la mancanza di liquidità, bensì un regolamento farraginoso, al limite del kafkiano, che rischia di vanificare gli sforzi di chi – in fondo – l'anno scorso si è guadagnato il diritto a provarci ancora.

La vicenda è complicatissima, e ruota attorno ai 45 milioni di dollari che la Marussia si è sarebbe guadagnata con i due punti conquistati a Monaco dallo sfortunato Jules Bianchi. Molto schematicamente (e trascurando qualche dettaglio assai tecnico), il problema è questo: Manor, cioè il nome originale della scuderia - anzi dell'entità, come la definisce con un pizzico di humor paranormale il columnist di Autosport Dieter Rencken – vorrebbe correre nel 2015, magari saltando le prime tre gare (come consente peraltro il regolamento), usando i premi che le spettano per costruire

in fretta e in furia una vettura in regola con le nuove norme. E per convincere tutti, ha già pagato la tassa d'iscrizione base di 500 mila dollari.

Ovviamente non tutti i team sono d'accordo, e sostengono che non disponendo al momento di una monoposto omologata ai regolamenti 2015, la Manor non può far parte del Circus. E che, punto essenziale, i soldi che ha guadagnato la Marussia l'anno scorso vanno ridistribuiti tra gli altri team. Ron Dennis nei mesi scorsi aveva proposto di permettere, previo qualche leggera modifica, di correre nel 2015 anche alle vetture omologate per il 2014, mentre sul fronte del no sarebbero attestate Mercedes e Ferrari (e la maggioranza dello Strategy Group) che puntano prima o poi a schierare una terza macchina. Il tutto mentre Il Circus è alle prese con un epocale calo di credibilità e la Commissione Europea ha deciso di investigare nel groviglio assai poco chiaro che lega F.1, FIA e FOM.

A rimetterci dalla linea dura sarebbero

soprattutto gli azionisti e i creditori della Marussia (o Manor). A ottobre la ormai ex scuderia è entrata infatti in regime di amministrazione controllata, e ora potrebbe vedersi sottratta i soldi che si è guadagnata in pista e che dovrebbero servire quantomeno a ripianare i debiti e mettere a posto i conti. Le ultime notizie sono che la FIA ha deciso di mantenere aperta il più a lungo possibile la lista dei partenti per la prossima stagione, in modo da concedere alla Manor ancora tempo per risolvere le sue difficoltà economica. La Manor, a sua volta, ha annunciato di avere avviato seri contatti con alcuni investitori, e di voler uscire dall'amministrazione controllata a fine febbraio. Insomma, a un mese dall'inizio del Mondiale, siamo ancora in mezzo alla palude, e nessuno sa con precisione quanti team e quante macchine saranno presenti nel 2015 sulla griglia. Una cosa è certa, però: la F.1 non ci sta sicuramente guadagnando in popolarità e trasparenza. Sempre ammesso che questo interessi ai padroni del vapore...

IL GIALLO

C'ERAVAMO TANTO AMATI



Ricostruiamo i cinque anni di rapporto tra il grande Surtees e la Ferrari, iniziato con l'amicizia tra il campione inglese e il Drake, la vittoria di un mondiale nel 1964, e il finale amaro dovuto alle insinuazioni e provocazioni del direttore sportivo Dragoni

Carlo Baffi

Mercoledì, 22 giugno 1966. Durante una conferenza stampa tenuta da Enzo Ferrari, viene rilasciato il seguente comunicato: "Si sono incontrati oggi a Maranello, il pilota John Surtees e Enzo Ferrari. Constatata la situazione di disagio venutasi a creare nei rapporti di collaborazione tecnici e sportivi in corso, è stato concordato di rinunciare al proseguimento di ogni ulteriore rapporto." Poche righe bastano per sancire un la fine di un matrimonio, che solo l'anno prima pareva indissolubile. Un sodalizio che nasce nel corso del 1961, quando Surtees, forte dei sette titoli mondiali è considerato un mito delle due ruote; e che si sta mettendo in luce anche al volante delle monoposto di F.1. Al suo secondo GP, è secondo a Silverstone dietro a Jack Brabham e nella gara successiva in Portogallo, sempre al volante di una Lotus Climax, sigla la pole position. Ebbene, dopo una prima visita a Modena, dove parla con Ferrari e con l'ingegner Carlo Chiti, Surtees preferisce declinare l'offerta, dal momento che non si sente ancora pronto per il grande salto. Ferrari riconosce nel pilota inglese doti come "l'esperienza, la conoscenza meccanica, la pratica di velocità, il senso agonistico e l'operosità di umile lavoro", e poi non nasconde l'ammirazione verso il passato da motociclista.

SURTEES E FERRARI UN LEGAME FORTE

Passa una stagione ed ecco che finalmente, Surtees approda alla Ferrari, instaurando sin da subito un legame molto forte con il Drake. Vengono fotografati assieme non solo in pista, ma spesso anche al ristorante. E trascorrono anche alcuni fine settimana nella casa del Commendatore a Viserbella, sulla riviera Adriatica. Tra i due c'è una profonda stima, forse perché "il Figlio del Vento", o "Big John", o "Canarino" come lo chiama lo stesso Ferrari, parla correttamente l'italiano e dimostra di conoscere assai bene la mentalità di casa nostra. Un coinvolgimento molto forte e insolito, tra un pilota ed una scuderia. Già nel 1963, Surtees firma la sua prima vittoria in F.1, sull'insidiosissimo tracciato del Nurburgring, sede del GP di Germania. Nel 1964, a bordo della 158, dall'inedita livrea bianca e azzurra della scude-

ria NART di Luigi Chinetti, conquista la corona iridata in un rocambolesco GP del Messico, ultimo round stagionale. In quell'occasione, "Big John" chiude al secondo posto, cedutogli dal compagno Lorenzo Bandini e beffa di un solo punto Graham Hill.

DRAGONI IN ROTTA DI COLLISIONE CON SURTEES

Un trionfo che potrebbe essere il preludio ad un nuovo ciclo di vittorie del Cavallino, ma purtroppo non sarà così. All'interno della scuderia modenese, c'è una persona che presto entrerà in rotta di collisione con Surtees: è Eugenio Dragoni, il Direttore Sportivo. Dragoni è un distinto signore milanese, nonché patron della Scuderia Sant'Ambroves. E' alla Ferrari dal 1962 e verso di lui il Drake nutre una grande ammirazione. Qualcuno sostiene, non solo per l'instancabile dedizione al lavoro, bensì per la sua manodopera a costo zero. Al di là di questi elementi però, testimoni dell'epoca sostengono che Dragoni ha un obiettivo ben preciso, ovvero quello riportare un italiano alla conquista del mondiale di F.1 con la rossa (l'ultimo è stato Alberto Ascari nel '53). Si fanno i nomi di Baghetti, Scarfiotti, ma il candidato principe è il giovane Bandini, in Ferrari dal 1962, la cui personalità però, non è certo all'altezza con quella del "Figlio del vento". Comunque, la convivenza tra il britannico e l'emiliano regge; Surtees sviluppa il modello a 8 cilindri, Bandini preferisce il 12 ed entrambi si ritrovano, a volte, a far coppia in pista nelle gare coi prototipi (pare però che l'inglese non fosse particolarmente entusiasta). I rapporti iniziano ad incrinarsi nel '65. Un anno, in cui si registra il domino delle inglesi Lotus e BRM, con Clark e Graham Hill.

L'INCIDENTE CON LA LOLA LA RABBIA DI FERRARI

Il casus belli ha luogo il 24 settembre a Mosport, in Canada. Surtees si trova infatti oltreoceano per disputare una gara del campionato Can-Am, ma non al volante di una Ferrari, bensì di una Lola T70, costruita dall'amico Eric Bradley, che dirige la Lola Car Company. Ovviamente il tutto avviene alla

luce del sole e con il nulla osta personale di Ferrari. Ma per quale ragione "Big John" si avvicina a queste vetture? A detta del pilota, lo scopo è quello inserirsi di più negli ambienti anglosassoni e di approfondire le proprie conoscenze con alcuni fornitori di parti speciali, in modo da poter favorire la Ferrari stessa, che fa uso di certe componenti di produzione britannica e che pare non abbia determinate entrate. Quindi un doppio beneficio? Secondo Surtees sì, ma qualcuno interpreta la faccenda in un altro modo. Secondo certe voci, l'inglese inizia a sentirsi un po' stretto nel ruolo di pilota. Vorrebbe infatti allargare le sue competenze nel settore tecnico e progettuale; cosa che a Maranello gli è invece preclusa. A complicare la situazione, contribuisce un drammatico incidente, in cui Surtees viene coinvolto nel corso delle prove. La sua Lola perde una ruota all'imbocco di una curva, sbanda più volte, finisce contro il guard-rail e continua la sua folle corsa precipitando lungo una scarpata. Quando sopraggiungono i soccorsi, il britannico si trova sotto i rottami della macchina capovolta. Secondo le prime notizie il pilota è gravissimo e si teme addirittura per la sua vita. Poi, nelle ore successive, il quadro clinico migliora ed i medici dell'ospedale di Scarborough, sciolgono le riserve. Fortunatamente le numerose fratture, tra cui una all'osso pelvico ed una lesione alla colonna vertebrale, non hanno leso (per alcuni millimetri) alcun organo vitale. La prognosi parla di un recupero previsto nel giro di alcune settimane. Notizie positive quindi, ma che non placano la rabbia di Ferrari, che reputa assurdo che un suo pilota, sia rimasto vittima di un incidente al volante di un'altra macchina.

SCOPPIA LA LITE AI BOX DI MONACO

A fine gennaio comunque, Surtees torna in Italia, accompagnato dalla moglie Patrizia e si presenta a Maranello. Cammina ancora col bastone, è sotto peso, ma dichiara che nel giro di un mese sarà pronto a risalire in macchina. E così avviene. Dopo una vacanza alle Bahamas, torna negli stabilimenti del Cavallino il 15 marzo e chiede di poter guidare. Gli viene preparata una vecchia 1500, con cui l'inglese scende in pista a Modena e sotto lo sguardo della moglie che tiene i tem-



pi, sigla il record della pista dopo una decina di giri. "Big John" è tornato! Il 1966 si presenta quindi sotto i migliori auspici. Sul fronte tecnico, la 312 F1 è l'unica monoposto ad essere spinta da motore di 3 litri e 12 cilindri, quando la concorrenza deve ancora affidarsi ai vecchi 1500 maggiorati, o come nel caso della Brabham ricorrere a propulsori derivati dalla serie. Ma i sogni di gloria del Cavallino, sono destinati ad andare in fumo. Il 21 maggio, nel corso delle prove del sabato a Monte Carlo, primo GP della stagione, ai box della rossa scoppia un lite furiosa tra Surtees e Dragoni. Volano parole grosse come "incapace, dittatore, infido..." Motivo del contendere, la scelta del direttore sportivo di affidare all'inglese la 312, contrariamente alla volontà del pilota che preferisce la 246, una monoposto da 6 cilindri, più compatta, maneggevole e che meglio si addice alle stradine del toboga monegasco. Una scena indecorosa a cui assistono sia alcuni giornalisti sia il pubblico. Nonostante il clima di tensione, Surtees riesce però a centrare la pole position, che gli permette di partire al palo. In gara però, resterà in testa solo 13 giri, fermato da un guasto al differenziale; secondo indiscrezioni provenienti dal

team, si sospetterebbe addirittura che l'inglese abbia voluto strapazzare appositamente la meccanica della propria vettura. Il GP viene vinto da Stewart sulla BRM, davanti a Bandini sulla Ferrari 246.

SURTEES SOSPETTATO DI SPIONAGGIO

Il lunedì mattina di ritorno dal Principato, a Maranello si tiene una riunione a cui partecipa anche Surtees. Ferrari ascolta attentamente i due litiganti, per poi chiudere apparentemente la diatriba cercando di smorzare i toni. La sera stessa però, il Drake da ordine al suo braccio destro Franco Gozzi, di contattare in America, Mario Andretti. Il giorno successivo, Ferrari riunisce nuovamente i vertici al fine di valutare meglio l'ipotesi di un possibile allontanamento di "Big John". Se Mauro Forghieri si dice favorevole, altri come il Direttore Generale Piero Gobbatto esprimono un parere negativo. Secondo Gozzi sarebbe alquanto controproducente perdere una prima guida: "Bandini non è un numero uno - spiega il braccio destro - Mike Parkes sulle ruote scoperte è un principiante e

Andretti è indisponibile per tutta la stagione." Interviene anche Keith Ballisat, responsabile dell'attività sportiva della Shell, secondo cui l'impossibilità di sostituire Surtees con una scelta di prim'ordine, lascerebbe il team scoperto per tutto il '66. Le sorti di Surtees paiono quindi salve, ma quando prende la parola Dragoni, arriva il colpo di scena. Il direttore sportivo rivela che quando l'inglese gira per l'officina, oltre alla F.1, osserva anche la Sport P3 e guarda caso a Londra, c'è Bradley (socio di Surtees?) che sta costruendo una Lola Sport identica. Sono parole pesanti come macigni, che nel Commendatore insinuano un dubbio atroce, quello dello spionaggio. Ferrari ormai ha le idee chiare e deve solo trovare il modo e l'occasione per scaricare Surtees.

QUELLA PROVOCAZIONE DI DRAGONI A SURTEES

La chance si presenta qualche settimana dopo, quando si corre il GP del Belgio a Spa. Gozzi, viene così inviato sul tracciato delle Ardenne, con il compito di annunciare a fine gara il licenziamento in tronco del dri-

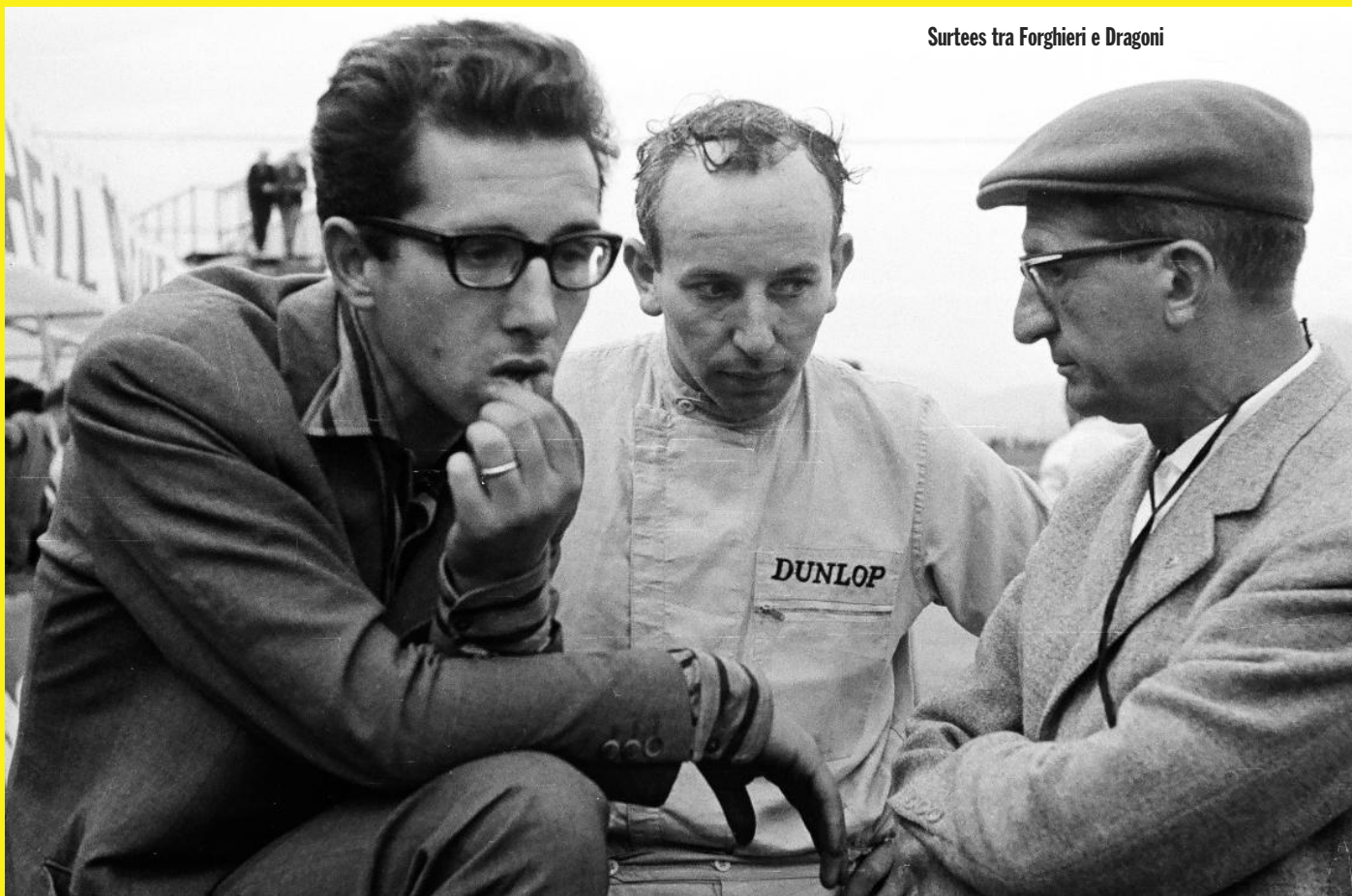
ver. Una mossa con cui Ferrari intende ribadire la paternità della decisione. Ma per uno strano scherzo del destino, Surtees si salva ancora. Sotto una pioggia battente, "il Figlio del Vento", firma la pole ed in gara supera la Cooper-Maserati dell'austriaco Jochen Rindt nel finale e vince la corsa. Gozzi chiama allora Maranello e Ferrari gli ordina perentorio: "Spendi e torna a casa subito". Passa quindi una settimana e si arriva al week-end della "24 Ore di Le Mans", in cui Dragoni mette in pratica con ogni probabilità una strategia che esaspera ancora di più gli animi e che induca Surtees a dare le dimissioni. Una soluzione caldeggiata dal Drake. Alla vigilia della maratona della Sarthe, Dragoni riserva a Surtees un trattamento a dir poco provocatorio. Lo multa perché si è seduto nell'abitacolo della vettura di un compagno di squadra. E quando vengono definite le coppie in gara, gli affianca Parkes e Scarfiotti in qualità di riserva. Una decisione motivata dal fatto che secondo il direttore sportivo, il britannico potrebbe non reggere i tre turni di guida notturni. Secondo Dragoni, è trascorso troppo poco tempo dallo schianto di Mosport. E' la goccia che fa traboccare il vaso. Surtees, peraltro autore del miglior tempo in prova tra i ferraristi, si sente umi-

liato, smentisce pubblicamente Dragoni, affermando di essere in salute e aggiungendo polemicamente: "In realtà, Dragoni non mi ha più in simpatia e poi preferirebbe far vincere un pilota italiano." Una dichiarazione di fuoco, a cui il direttore sportivo risponde con la sospensione dell'inglese, demandando la decisione finale al Comandatore.

LA SEPARAZIONE NON FA BENE A FERRARI E SURTEES

L'atto conclusivo ha luogo il martedì successivo, con la conferenza stampa ed il conseguente comunicato. Nè Ferrari, nè Surtees torneranno in futuro sull'accaduto, quasi avessero stabilito un accordo in segreto. "Big John", pur non entrando nei dettagli, confesserà quanto Dragoni riferisse a Ferrari informazioni filtrate e distorte. Ma di fronte alle accuse di spionaggio negherà sempre. Per contro, Il Drake, all'atto della separazione si limiterà a dire: "So quello che perdo, non so invece quanto perderei se lo confermassi. E mai valutazione fu tanto soppesata". In realtà nessuno, uscirà da vincitore. Lasciata la Ferrari, la carriera di Surtees,

sarà alquanto parca di soddisfazioni, eccezione fatta per la vittoria nel GP d'Italia del 1967 al volante della Honda e della conquista del titolo Europeo di F.2, come costruttore nel 1972, quando al volante di una sua monoposto ci sarà un altro campione delle ruote, l'inglese Mike Hailwood. Surtees diverrà poi costruttore di monoposto di F.1. Dragoni, lascerà il Cavallino a fine 1966, per una strana coincidenza, o per altri motivi. Forghieri, nel suo libro "30 anni di Ferrari e oltre", darà una sua versione dei fatti, cercando di scagionare Dragoni e attribuendo la responsabilità del licenziamento di Surtees al Grande Vecchio. La Ferrari infine, andrà incontro ad uno dei periodi più opachi della sua storia. Si dovrà attendere il 1975, quando Niki Lauda e la 312T, riporteranno a Maranello sia il titolo piloti sia quello costruttori. John Surtees, che lo scorso 11 febbraio ha compiuto 81 anni, resta una leggenda vivente, grazie al fatto di essere l'unico pilota ad aver conquistato la corona iridata sia nelle due che nelle quattro ruote. Risiede vicino a Londra e non è raro incontrarlo sulle piste d'oltre Manica nonostante il destino gli abbia portato via il figlio Henry durante una gara di F.2 a Brands Hatch nel 2009.



Surtees tra Forghieri e Dragoni

NISSAN CI RI

Con i campioni Quintarelli e Matsuda, il marchio che quest'anno entra nella classe LMP1 del WEC, cerca la riconferma del titolo, ma dovrà vedersela con la Honda, che lancia Turvey e la Toyota che con Caldarelli e la novità Kovalainen tenterà l'assalto a quel titolo sfuggito per pochissimo nel 2014



IPROVA



Massimo Costa

Ogni pedana è al suo posto. Le quattro Nissan, le cinque Honda, le sei Lexus, hanno riempito i sedili per la stagione 2015 del campionato Super GT giapponese, la serie più importante al mondo per le vetture Gran Turismo considerando l'impegno ufficiale dei tre costruttori. E cominciamo allora dalla Casa vincitrice del titolo 2014, la Nissan, che ha confermato a gran voce il duo primo classificato composto dal nostro Quintarelli e da Matsuda, coppia rivelatasi quanto mai affiatata e complementare. Il team Impul si affiderà nuovamente a Yasuda-De Oliveira, Kondo prosegue con Sasaki-Krumm che però sarà rimpiazzata nei primi tre eventi da Ordonez, mentre Mola non ha cambiato Motoyama-Yanagida.

HONDA LIBERA LIUZZI ARRIVA TURVEY

Tutto regolare quindi in casa Nissan, non in casa Honda dopo vi sono diversi cambiamenti. Dopo un non facile 2014, il team Aguri ha lasciato libero Liuzzi confermando Matsuura e prendendo Nojiri, nome inedito per la categoria GT500 e in arrivo dal team Mugen impegnato nel GT300. La neonata formazione Drago, che va a prendere il posto della storica Dome, si propone con Kogure e l'inglese debuttante Turvey, già brillante nella LMP2 WEC, da anni legato al marchio McLaren la cui unione con Honda ha favorito il suo approdo (più che meritato) in Giappone. Kogure nel 2014 era nel team Kunimitsu che ora si avvarrà di Yamamoto-Izawa, ex Dome. Con Real rimane Tsukakoshi che farà coppia con Mutoh, in arrivo da Kunimitsu. Nakajima conferma il figlio Daisuke e Baguette. Oltre a Liuzzi, Honda non ha confermato Kaneishi.



Team e piloti

Nissan

Matsuda-Quintarelli (Nissan GTR) — Nismo
Yasuda-de Oliveira (Nissan GTR) — Impul
Sasaki-Krumm (Nissan GTR) — Kondo
Motoyama-Yanagida (Nissan GTR) — Mola

Honda

Matsuura-Nojiri (Honda NSX) - Aguri
Kogure-Turvey (Honda NSX) - Drago
Tsukakoshi-Mutoh (Honda NSX) - Real
Nakajima-Baguette (Honda NSX) - Nakajima
Yamamoto-Izawa (Honda NSX) — Kunimitsu

Toyota

Oshima-Kunimoto (Lexus RC-F) — Le Mans
Wakisaka-Sekiguchi (Lexus RC-F) - Bandoh
Ito-Rossiter (Lexus RC-F) — Tom's
Caldarelli-Hirakawa (Lexus RC-F) — Tom's
Tachikawa-Ishiura (Lexus RC-F) - Cerumo
Hirate-Kovalainen (Lexus RC-F) - Sard





KOVALAINEN AL DEBUTTO ITO PROMOSSO

La Toyota invece, ha promosso Ito in quella che si può definire la prima macchina della Tom's, con i colori Petronas. Il veloce giapponese, che nel 2014 ha mancato il titolo finale assieme a Caldarelli all'ultima gara, affiancherà il confermato Rossiter. L'italiano, reduce dallo splendido scorso campionato, sarà invece affiancato da Hirakawa, appena 20 anni, protagonista

della Super Formula e visto in due occasioni con Tom's nella GT500 2014. Bandoh tiene la coppia Wakisaka-Sekiguchi, LeMans non molla Oshima-Kunimoto. In casa Sard cambia tutto con l'arrivo dell'ex F.1 Kovalainen che dividerà la RC-F con Hirate, ex Cerumo. Quest'ultima squadra conferma Tachikawa che sarà con Ishiura, ex Sard. Rimangono fuori rispetto al 2014 Kazuki Nakajima (sostituito da Ito in Tom's) e Oliver Jarvis (che era in Sard), entrambi a tempo pieno nel WEC rispettivamente con Toyota ed Audi.



Accreditato come il favorito della vigilia, il canadese della FDA non ha deluso le aspettative mettendo le mani sul titolo che lo scorso anno fu di Tang. Provvidenziale la sua gestione dell'intero campionato che, a conti fatti, lo ha portato ad avere la meglio sui pur competitivi Maisano e Maini

A RITMO DI “ROCK E STROLL”

Silvano Taormina

In Nuova Zelanda c'era arrivato con un solo obiettivo: conquistare il titolo della Toyota Racing Series. Quell'obiettivo Lance Stroll lo ha centrato in pieno e lo ha fatto a modo suo con determinazione, velocità ed intelligenza tattica. Queste le principali doti messe in campo dal sedicenne pupillo del Ferrari Driver Academy che, ben assistito dagli uomini del team M2 Competition, ha tirato fuori una maturità agonistica che va ben oltre la sua età anagrafica. E pensare che la sfida appena affrontata non era, almeno sulla carta, una delle più semplici. Una monoposto nuova per tutti e al contempo selettiva quale la Tatuus FT50-Toyota, nuovi tracciati da interpretare al meglio sin da subito e avversari altrettanto determinati. Circostanze che Stroll ha affrontato al meglio e che lo hanno portato a fregiarsi di un nuovo titolo dopo quello della Formula 4 Italia. Una bella iniezione di fiducia in vista della nuova sfida che, da qui a pochi mesi, lo attende in un contesto decisamente più competitivo quale la Formula 3 Euroseries.



La classifica 2015

1.	Stroll	906
2.	Maisano	798
3.	Ferrucci	765
4.	Maini	732
5.	MacLeod	684
6.	Eastwood	535
7.	D. Leitch	530
8.	Markelov	525
9.	Munro	522
10.	Randle	518



Lance Stroll

STROLL E IL SUO PASSO VINCENTE

Il ruolino di marcia di Stroll nella Toyota Racing Series ha vissuto momenti ben distinti. Una partenza fulminante, in cui sono emerse le sue doti velocistiche, lo ha visto calcare il podio per ben cinque volte, incluse tre vittorie, nell'arco dei primi due appuntamenti di Ruapuna e Teretonga. Poi, un weekend non proprio esaltante a Hampton Downs, complici le difficili condizioni meteo, in cui ha comunque portato a casa un podio e punti pesanti in ottica campionato. Infine, gli ultimi due round di Taupo e Manfeild dove ha preferito correre qualche rischio in meno e mettere in cascina piazzamenti a podio piuttosto che ricercare successi di tappa. Una condotta da ragioniere, in cui la testa conta quanto il piede, che in un campionato breve quale la Toyota Racing Series si è rivelata indispensabile per mettere le mani lo scettro finale.

Brandon Maisano



Lance Stroll



Arjun Maini





L'ESPERIENZA DI MAISANO IL TALENTO DI MAINI

A dar filo da torcere a Stroll ci hanno pensato i suoi compagni di squadra Brandon Maisano e Arjun Maini. Il transalpino, forte della sua esperienza, si è rivelato il più consistente del lotto. Lo testimoniano le quattro pole position e i cinque successi portati a casa, tutti conquistati a mani basse. Ciò che gli è mancato è stato un guizzo nel finale in grado di avvicinare Stroll nella sfida decisiva. Sul suo ruolino pesa l'incidente con Maini in gara 2 a Manfeild mentre i due si giocavano la prima posizione dopo la doppietta centrata nella prova inaugurale del fine settimana. Circostanza che ha permesso a Stroll di chiudere i giochi con una gara d'anticipo. Il giovanissimo indiano è stato senza dubbio la rivelazione di questa edizione della Toyota Racing Series. Purtroppo ha pagato caro due errori banali a Teretonga e Taupo che, a motori spenti, lo hanno privato di due successi conquistati con merito sul campo.



Santino Ferrucci

FINALE IN CRESCENDO PER FERRUCCI E MACLEOD

Una stagione avvincente l'ha vissuta anche Santino Ferrucci (Giles), presenza costante nelle zone alte della classifica, ma in grado di conquistare il suo primo successo soltanto nel weekend finale di Manfeild. La sua costanza, in ogni caso, gli ha permesso di classificarsi al terzo posto finale scavalcando Maini in extremis. Discorso simile per Sam MacLeod (Giles), autore di qualche errore di troppo nelle prime gare ma bravo a redimersi da metà campionato in poi. A partire da Hampton Downs, dove ha colto la sua prima vittoria, ha dato vita ad un finale di stagione in crescendo. Ci si aspettava qualcosa di più dall'esperto Artem Markelov (Giles), soltanto otta-

vo in graduatoria, che al di là di qualche podio ha fatto parlare di se per gli incidenti di cui è stato protagonista. Poca gloria per i piloti locali, con i soli Jamie Conroy (M2) e Brendon Leitch (Victory) in grado di collezionare un successo a testa. Diversamente James Munro (Giles) e Damon Leitch (Victory) hanno deluso le aspettative vivendo una stagione piuttosto sottotono.



L'albo d'oro

- 2005 - Brent Collins (BC Motorsport)
- 2006 - Daniel Gaunt (International Motorsport)
- 2007 - Daniel Gaunt (International Motorsport)
- 2008 - Andy Knight (Knight Motorsport)
- 2009 - Mitch Cunningham (Giles Motorsport)
- 2010 - Mitch Evans (Giles Motorsport)
- 2011 - Mitch Evans (Giles Motorsport)
- 2012 - Nick Cassidy (Giles Motorsport)
- 2013 - Nick Cassidy (M2 Competition)
- 2014 - Andrew Tang (Neale Motorsport)
- 2015 - Lance Stroll (M2 Competition)

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

Moto Gp

29 marzo – Losail
12 aprile – Austin
19 aprile – Rio Hondo
3 maggio – Jerez
17 maggio – Le Mans
31 maggio – Mugello
14 giugno – Montmelò
27 giugno – Assen
12 luglio – Sachsenring
9 agosto – Indianapolis
16 agosto – Brno
30 agosto – Silverstone
13 settembre – Misano
27 settembre – Alcaniz
11 ottobre – Motegi
18 ottobre – Phillip Island
28 ottobre – Sepang
8 novembre – Valencia

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
23 maggio – Berlino
6 giugno – Mosca
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
13 settembre – Oschersleben
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

Porsche Supercup

10 maggio – Montmelò
24 maggio – Monte Carlo
21 giugno – Spielberg
5 luglio – Silverstone
19 luglio – Hockenheim
26 luglio – Budapest
23 agosto – Spa
6 settembre – Monza
25 ottobre – Austin

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

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
Moto GP a Losail
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
Moto GP ad Austin
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
Moto GP a Rio Hondo
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

Moto GP a Jerez
 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
 Porsche Supercup 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

Moto GP a Le Mans
 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
 CITE a Magione
 V8 Supercars a Winton
 SMP F.4 Hameenlinna

24 maggio

F.1 a Monte Carlo
 GP2 a Monte Carlo
 World Series Renault a Monte Carlo
 Porsche Supercup a Monte Carlo
 Mondiale Rally in Portogallo
 Indycar a Indianapolis
 Super Formula a Okayama
 F.3 giapponese a Okayama
 Formula E a Berlino
 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

Moto GP al Mugello
 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
 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
 SMP F.4 a Mosca
 Formula E a Mosca (cittadino)
 F.Renault ALPS a Spa
 F.Renault NEC a Spielberg
 ERC nelle Azzorre – Sata Rallye Acores

14 giugno

Mondiale Rally in Italia
 Trofeo Rally Terra – Sanremo
 Moto GP a Montmelò
 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
Porsche Supercup 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

Moto GP ad Assen
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
CITE a Imola
Porsche Carrera Cup Italia a Imola
F.2 Trophy a Imola
ERC in Belgio – Geko Rallye Ypres

5 luglio

F.1 a Silverstone
GP2 a Silverstone
GP3 a Silverstone
Porsche Supercup 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

Moto GP a Sachsenring
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
Porsche Supercup a 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
Porsche Supercup a Budapest
Blancpain GT Endurance a Spa (24 Ore)
Super Trofeo Lamborghini a Spa
Porsche Carrera Cup Italia a Spa
F.Renault NEC a Spa
SMP F.4 a Parnu
TC3 Series a Buenos Aires
ETCC al Salzburgring
CITE a Pergusa

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

Moto GP a Indianapolis
USCC a Elkhart Lake
TC3 Series a Codegua

16 agosto

Moto GP a Brno
Adac GT Masters al Nurburgring
Adac Formel 4 al Nurburgring
SMP F.4 ad Alastaro
Stock Car Brasil a Goiania

23 agosto

F.1 a Spa
GP2 a Spa
GP3 a Spa
Porsche Supercup 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

Moto GP a Silverstone
Indycar a Sonoma
WEC al Nurburgring
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
Porsche Supercup a Monza
World Series Renault a Silverstone
Eurocup F.Renault a Silverstone
Renault RS01 a Silverstone
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
Moto GP a Misano
World Series Renault al Nurburgring
Eurocup F.Renault al Nurburgring
Renault RS01 al Nurburgring
DTM a Oschersleben
Adac F.4 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
Moto GP ad Alcaniz
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 Cipri

4 ottobre

Mondiale Rally in Francia
Blancpain GT Sprint a Misano
GT Open a Monza
Euroformula Open a Monza
USCC a Braselton – 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
Moto GP a Motegi
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

Moto GP a Phillip Island
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
Moto GP a Sepang
Porsche Supercup 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

Moto GP a Valencia
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

Servizi editoriali
per tutte le esigenze

INPAGINA

ON-LINE publishing

InPagina crea e gestisce italiaracing.net, la testata on-line che ha cambiato le regole dell'informazione sullo sport motoristico

EDITORIAL services

InPagina è in grado di fornire una vasta gamma di servizi editoriali, dalla semplice redazione alla fornitura di prodotti finiti

RACING pr service

Pacchetti di gestione PR dedicati a piloti e team
InPagina è in grado di offrire contenuti di alto livello a costi accessibili

STORIE di sport

Lo sport vero, quello che emoziona e fa battere il cuore, raccontato da chi della passione ha fatto una scelta di vita



www.inpagina-bo.com

info@inpagina-bo.it