

Magazine

www.italiaracing.net

n. 306
2 marzo
2015

PUNTO IN ALTO

I test di Barcellona confermano il feeling tra la Rossa e Vettel e il tedesco promette: voglio vincere con la Ferrari



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

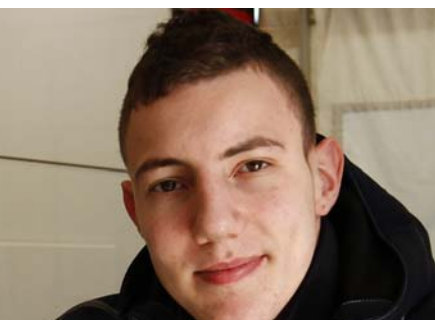
Realizzazione:
Inpagina srl
Via Giambologna, 2
40138 Bologna

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



10



38



56



18

Il graffio di Baffi

**CRISI McLAREN:
SOLUZIONI... VINTAGE.**

... E DOPO
IL KERS VECCHIO,
RISPOLVERIAMO LA
MCLAREN HONDA DI
SENNÀ E PROST.

BAFFI



V-Power
Santander
MIR
MAHLE
telcel

ups
Shell
HUBLOT
Brembo NGK HANSON HARTZEL S&P -/M&S

di Massimo Costa

CONTO ALLA ROVESCIA

Manca veramente poco al grande giorno, Domenica 15 marzo, alle ore 16 locali, dunque le 6 del mattino in Italia, il mondiale F.1 scatterà da Melbourne, Australia, e tutti i dubbi sollevati dai test pre-campionato del m saranno spazzati via. La Mercedes è sempre la più veloce e affidabile, la Williams-Mercedes pare essere veramente l'anti Freccie d'Argento, la Ferrari può essere la mina vagante che tutti speriamo mentre la Red Bull-Renault al momento appare un po' nascosta, una incognita. Manca comunque poco per scoprire il reale valore della RB11. Poi, le outsider, come la sorprendente Sauber-Ferrari, la Lotus-Mercedes, la Force India-Mercedes, la Toro Rosso-Renault dei debuttanti Sainz e Verstappen e la grande delusione targata McLaren-Honda. Il team di Ron Dennis vola per Melbourne non soltanto con sulle spalle il grande terrore di rimediare una figuraccia storica, ma si ritrova pure la grana Alonso, col pilota spagnolo costretto a riposare dopo l'incidente di una decina di giorni fa e che rimane tuttora misterioso dopo le contraddizioni emerse tra le parole del team principal inglese e il clan dell'asturiano. Ci sono comunque tutti gli ingredienti per divertirsi, questo è fuori di dubbio.

IL WTCC PRONTO A PARTIRE LA HONDA JAS PUNTA SUI "VECCHI"

Come pare ricco il menu che propone il WTCC. Questo fine settimana si terrà in Argentina la prima prova del campionato. Sarà ancora un dominio Citroen oppure la Honda mezza italiana della JAS riuscirà a contrastarla seriamente? Il campione Lopez ha dato una bella strigliata all'ambiente WTCC, che si ostina a non ringiovanire troppo l'ambiente per quanto riguarda i piloti nonostante l'argentino abbia clamorosamente messo in riga quelli che erano considerati i mostri sacri del Turismo mondiale. La nostra punta è il grande cinquantenne Tarquini e, non ce ne vogliate, viene da chiedersi perché la Honda e soprattutto la JAS non abbiano minimamente provato a puntare su qualche bravo ragazzo, forte, veloce (ce ne sono a decine), tanto per capire se la Civic si è plafonata per via delle prestazioni dell'abruzzese e di Monteiro. Magari, con un altro "Lopez" al volante la storia potrebbe essere diversa?



FORMULA 1
TEST A MONTMELÒ

A COLPI DI STATISTICA



I migliori tempi dei 4 giorni di Barcellona

- 1 – Nico Rosberg (Mercedes W06) – 1'22"792 – 254 giri
- 2 – Lewis Hamilton (Mercedes W06) – 1'23"022 – 124
- 3 – Valtteri Bottas (Williams FW37-Mercedes) – 1'23"063 – 179
- 4 – Felipe Massa (Williams FW37-Mercedes) – 1'23"262 – 205
- 5 – Kimi Raikkonen (Ferrari SF15-T) – 1'23"276 – 216
- 6 – Sebastian Vettel (Ferrari SF15-T) – 1'23"469 – 272
- 7 – Felipe Nasr (Sauber C34-Ferrari) – 1'24"023 – 300
- 8 – Carlos Sainz (Toro Rosso STR10-Renault) – 1'24"191 – 216
- 9 – Romain Grosjean (Lotus E23-Mercedes) – 1'24"200 – 191
- 10 – Marcus Ericsson (Sauber C34-Ferrari) – 1'24"276 – 245
- 11 – Max Verstappen (Toro Rosso STR10-Renault) – 1'24"527 – 224
- 12 – Daniel Ricciardo (Red Bull RB11-Renault) – 1'24"638 – 200
- 13 – Nico Hulkenberg (Force India VJM08-Mercedes) – 1'24"939 – 235
- 14 – Sergio Perez (Force India VJM08-Mercedes) – 1'25"113 – 130
- 15 – Kevin Magnussen (McLaren MP4/30-Honda) – 1'25"225 – 39
- 16 – Jenson Button (McLaren MP4/30-Honda) – 1'25"327 – 138
- 17 – Daniil Kvyat (Red Bull RB11-Renault) – 1'25"947 – 159
- 18 – Pastor Maldonado (Lotus E23-Mercedes) – 1'26"705 – 176



Km coperti dai piloti nei 12 giorni test

- 1 – Nico Rosberg (Mercedes W06) – 759 giri – 3.463 km
- 2 – Felipe Nasr (Sauber C34-Ferrari) – 649 giri – 2.976 km
- 3 – Max Verstappen (Toro Rosso STR10-Renault) – 617 giri – 2.834 km
- 4 – Sebastian Vettel (Red Bull RB11-Renault) – 602 giri – 2.768 km
- 5 – Marcus Ericsson (Sauber C34-Ferrari) – 596 giri – 2.732 km
- 6 – Carlos Sainz (Toro Rosso STR10-Renault) – 589 giri – 2.700 km
- 7 – Kimi Raikkonen (Ferrari SF15-T) – 580 giri – 2.655 km
- 8 – Lewis Hamilton (Mercedes W06) – 533 giri – 2.434 km
- 9 – Felipe Massa (Williams FW37-Mercedes) – 492 giri – 2.258 km
- 10 – Valtteri Bottas (Williams FW37-Mercedes) – 491 giri – 2.255 km
- 11 – Daniel Ricciardo (Red Bull RB11-Renault) – 486 giri – 2.243 km
- 12 – Pastor Maldonado (Lotus E23-Mercedes) – 486 giri – 2.231 km
- 13 – Daniil Kvyat (Red Bull RB11-Renault) – 457 giri – 2.109 km
- 14 – Romain Grosjean (Lotus E23-Mercedes) – 355 giri – 1.640 km
- 15 – Sergio Perez (Force India VJM07/VJM08-Mercedes) – 285 giri – 1.327 km
- 16 – Nico Hulkenberg (Force India VJM07/VJM08-Mercedes) – 271 giri – 1.262 km
- 17 – Jenson Button (McLaren MP4/30-Honda) – 224 giri – 1.033 km
- 18 – Pascal Wehrlein (Force India e Mercedes) – 161 giri – 749 km
- 19 – Fernando Alonso (McLaren MP4/30-Honda) – 117 giri – 536 km
- 20 – Susie Wolff (Williams FW37-Mercedes) – 86 giri – 400 km
- 21 – Jolyon Palmer (Lotus E23-Mercedes) – 77 giri – 358 km
- 22 – Kevin Magnussen (McLaren MP4/30-Honda) – 39 giri – 182 km

Distanza totale coperta dai team a Montmelò

- 1 – Sauber-Ferrari – 545 giri – 2.536 km
- 2 – Ferrari – 488 giri – 2.271 km
- 3 – Toro Rosso-Renault – 442 giri – 2.057 km
- 4 – Williams-Mercedes – 384 giri – 1.787 km
- 5 – Mercedes – 378 giri – 1.759 km
- 6 – Lotus-Mercedes – 367 giri – 1.708 km
- 7 – Force India-Mercedes – 365 giri – 1.699 km
- 8 – Red Bull-Renault – 359 giri – 1.671 km
- 9 – McLaren-Honda – 177 giri – 823 km

Km totali coperti dai team nei 12 giorni di test

- 1 – Mercedes – 1.340 giri – 6.121 km
- 2 – Sauber-Ferrari – 1.245 giri – 5.709 km
- 3 – Toro Rosso-Renault – 1.206 giri – 5.534 km
- 4 – Ferrari – 1.182 giri – 5.423 km
- 5 – Williams-Mercedes – 1.069 giri – 4.913 km
- 6 – Red Bull-Renault – 943 giri – 4.352 km
- 7 – Lotus-Mercedes – 918 giri – 4.230 km
- 8 – Force India-Mercedes – 669 giri – 3.114 km
- 9 – McLaren-Honda – 380 giri – 1.751 km



INSEGUENDO SI SPERA

Da Barcellona la Ferrari torna con senza entusiasmi — perché la Mercedes è sempre avanti — ma con un cauto ottimismo. La macchina è veloce, i due piloti sono soddisfatti, in Australia si capirà se davvero la Rossa può puntare alle tre vittorie in cui spera Arrivabene







Stefano Semeraro

Dietro la Mercedes, forse anche dietro alla Williams, comunque davanti a se stessa: cioè alla Rossa sfiatata dello scorso anno. I test di Barcellona raccontano questo della Ferrari ormai pronta all'imbarco per il primo GP della stagione. Le Freccie d'Argento viaggiano sempre lontane, e il timore è che non abbiano finora neanche tagliato il vento come possono, ma a Maranello si respira un ottimismo magari un po' cauto, ma non immotivato. Corroborato dalla soddisfazione di vedere di buon umore non solo Sebastian Vettel, già calato nel ruolo di conduttore post-Alonso, ma anche di Kimi Raikkonen che sembra aver trovato il giusto feeling con la nuova vettura. «Solo a Melbourne capiremo come stanno veramente le cose», ammette Vettel. «Però mi ha confortato a Barcellona vedere che siamo riusciti a rispettare i tabellini di marcia e a completare le simulazioni (anche se Seb ha dovuto spezzarla in due, non però per un problema alla power-unit, ndr). Significa che l'affidabilità è già a buon punto. Poi sappiamo tutti che possiamo migliorare: la Mercedes è ancora davanti a tutti, nel gruppo degli inseguitori ci siamo noi, la Williams, la Red Bull più o meno allo stesso livello».

Il cronometro parla di un miglioramento di due secondi circa della SF-15-T rispetto alle prime uscite di maggio sullo stesso circuito, mentre la Mercedes ha limato di meno, circa 1'6, anche se le Freccie d'Argento hanno coperto più chilometri nei test (6119 contro 5047). Domenica il miglior tempo è stato di Valtteri Bottas, ovvio che le Williams-Mercedes vanno "curate" con particolare attenzione perché rischiano di essere il vero avversario per il ruolo di sfidante principale alla Mercedes, ma Maurizio Arrivabene, team principal in attesa di un vero battesimo del fuoco ha già stabilito l'obiettivo per la prossima stagione: almeno tre vittorie. «E' un obiettivo ambizioso, ma realistico – spiega – anche se ora è difficile capire dove siamo rispetto agli altri. Dobbiamo stare vicini ai migliori, poi non auguro sfortuna a nessuno ma non si sa mai cosa può succedere. Se potessi scegliere io vorrei migliorare ancora in qualifica. I piloti? Sebastian è molto professionale, nell'attenzione che mette ai dettagli mi ricorda Schumacher, segna tutto su un quaderno. Raikkonen non parla con chi non conosce, ma sa essere simpatico anche lui. Un attimo ti dice una cosa profonda, quello dopo volta le spalle e se ne va». Verdetto finale: «Una coppia di piloti perfetta». Dita incrociate, e accelerare.



UN INCASTRO PERFETTO

Per ora la Scuderia sta lavorando sull'affidabilità, ma nel mirino c'è il sorpasso alla Mercedes. Un obiettivo molto ambizioso, che il quattro volte campione del mondo dopo i test sente però di poter raggiungere con la Rossa: la macchina che ha sempre voluto guidare



RO



Vettel, durante i test ha percorso anche 143 giri in un solo giorno. Non male, no?

«Sì, e sono molto felice di come è andata. Nessun problema, niente rotture. A volte la bandiera rossa ha interferito un po' con i nostri piani, ma in generale è stata una buona giornata. Cosa ne abbiamo ricavato? Dovremo analizzare i dati. Ovviamente il tempo fatto segnare da Rosberg è stato fantastico, ma era chiaro che la Mercedes sarebbe rimasta in testa, perché nessuno perde così in fretta un vantaggio come quello che avevano loro nel 2014».

Come si è trovato con le gomme?

«Con le morbide molto bene, devo dire. Niente a che vedere con il tempo di Nico, ma ho girato in un momento diverso del

giorno e con un diverso set up. Abbiamo preso subito bene il ritmo e non ci sono stati problemi a portare le gomme in temperatura. E' andata bene anche con la miscela dura. E quando riesci a completare tanti giri sviluppi la sensazione che tutto stia andando nella giusta direzione».

Quanto si sente a suo agio adesso con la nuova vettura?

«Ovviamente vorremmo tutti girare di più, prepararci meglio, passare più tempo in macchina – ma le regole sono queste e valgono per tutti. Credo che siamo a buon punto, anche se ci sono di cui ci dobbiamo occupare prima di Melbourne. E anche a fondo. Il nostro obiettivo è essere più veloci, ma chi non lo vuole? Per rispondere alla domanda: mi sento molto bene. I test hanno contri-

buito molto a questa sensazione. Ovviamente serve per fare tutto, ma ogni singolo membro del team sta dando il meglio perché io sia a mio agio».

Sicuro che non ci sia stato nulla che non ha funzionato?

«Se lo dicessi qualcuno probabilmente nel team mi darebbe del matto. Mettiamola così: tutti vogliono fare bene nella prima gara. Ma tutti vogliono anche finirla. E su questo che stiamo lavorando».

Crede davvero che il mix tra Vettel e la Ferrari sarà competitivo già in Australia?

«Il sentiero che porta al vertice al momento passa per la Mercedes, ma noi vogliamo raggiungerli e anche superarli, e questo è un obiet-



tivo molto ambizioso. Meglio stare con i piedi per terra, per ora, è davvero troppo presto per dire come stanno andando le cose. Semplicemente non abbiamo girato abbastanza per alzare la testa. Questo è il primo passo».

Approdare alla Ferrari è una sorta di esame di maturità per lei?

«La risposta la lascio agli altri. E' un cambio che mi ha fatto bene, e mi ha dato molta felicità. Si può dire che sia un sogno che diventa realtà, ma i sogni sono cose molto immateriali. La mia ambizione è tornare di nuovo al vertice, non solo per me ma per tutta la squadra. Sotto questo profilo credo si tratti di un incastro perfetto».

Intervista tratta da Formula1.com



Secondo la stampa britannica avrebbe chiesto 200 milioni di euro per tre anni, Wolff e la Mercedes smentiscono: «Cifre nonsense». Di sicuro, dopo la rottura dalla bella Nicole e in attesa di trasformarsi in pop-star, il campione del mondo punta ad un rinnovo record, più da divo che da pilota e basta

HAMILTON BATTE CASSA



JBS

Stefano Semeraro

Sta tenendo la Mercedes sulla corda, e pare sia questione di soldi. Non perché Lewis Hamilton non ne guadagni già parecchi, ma perché se fai lo sportivo professionista – e il professionista, in genere – i soldi sono la misura vera di quanto vali. Non i complimenti, le copertine sui giornali, le pacche sulle spalle o i tweet dei fan. No: le palanche, gli schèi, i danè. Secondo Forbes nel 2014 Lewis è stato il 19esimo sportivo più pagato del mondo, con un monte-guadagni di 32 milioni di dollari (22,2 milioni di euro), dei quali 29 sotto la voce stipendio/premi e appena 3 a quella sponsorizzazione. Per capirci: il primo della lista è il pugile Floyd Mayweather – 105 milioni di dollari in “borse”, o in contratti pubblicitari – il secondo Cristiano Ronaldo con 80 milioni di cui 52 fra salari e premi, il terzo LeBron James (72,3 il totale, 53 dagli sponsor). Lewis si sarà chiesto: e io, che in più rischio anche la vita, posso guadagnare tanto di meno? L'autorevole Times ha rivelato che a Brackley negli ultimi mesi si sono tenute lunghissime riunioni fra i manager del pilota e i responsabili di Stoccarda, con al centro l'ipotesi di un rinnovo triennale fino al 2018. L'ostacolo sarebbero l'onorario richiesto da Hamilton: circa 200 milioni di euro (pari a circa 223 milioni di dollari) per tre anni, ovvero quasi 7 milioni al mese, circa un milione di sterline a settimana. Una cifra

stellare, che Toto Wolff dalla sponda Mercedes si è affrettato a smentire. «Non voglio neppure commentare questo nonsense – ha dichiarato il presidente della Mercedes F.1 a Sky Sport News britannica – anzi, mi chiedo dove vi procuriate la droga se fate cifre del genere». Molto probabile che la sparata sia eccessiva, perché decisamente fuori scala, ma altrettanto ipotizzabile che la richiesta dell'agente del pilota, ovvero Jonathan Barrett della Stellar Football Ltd, lo stesso di Cristiano Ronaldo, sia parecchio al di là del budget previsto dal team. Del resto Hamilton non si sente solo un pilota, ma una star a tutto tondo: proprio come Ronaldo, Messi, James, Kobe Bryant o Roger Federer. Un personaggio, una celebrity che passa nelle cronache non solo per i risultati sportivi ma anche per quello che fa al di fuori della pista. Difficile negare infatti che la tormentata, e ora pare conclusa, love-story con Nicole Scherzinger sia stata spolpata dagli esperti dei gossip, mentre già si discute del possibile futuro da pop-star di Hamilton, che ha sempre avuto una passionaccia per la musica e che ora pare sia sostenuto dal rapper Jay Z, uno dei più famosi e ricchi artisti e produttori di hip-hop, fra l'altro marito della stella del pop Beyoncé da cui ha anche avuto un figlio nel 2012. In fondo Lewis ha già 30 anni, e se la Mercedes dovesse rispondergli picche un mestiere per arrivare fino alla pensione dovrà pure trovarselo, non credete?





W06 NON SOLO AFFIDABILE MA ANCHE VELOCISSIMA

Se per la McLaren si può dire niente di nuovo sotto il sole catalano, in senso negativo però, per la Mercedes il ritornello è il medesimo, ma in positivo. Ancora tantissimi giri e questa volta Lewis Hamilton e Nico Rosberg sono andati a prendersi i migliori tempi, cosa che non avevano neanche cercato a Jerez e nella prima seduta di prove di Montmelò. Hanno lanciato un segnale insomma, col risultato che tutti si aspettavano. Sono ancora i più forti, c'è poco da fare. Hamilton e Rosberg hanno accusato qualche problema di set-up che aveva innervosito il campione del mondo, ma non sembra una noia che possa avere ripercussioni. A quanto pare, l'unico motivo che può infastidire Toto Wolff in questi giorni è il rinnovo del contratto, di cui avete letto nell'articolo a fianco.



FORMULA 1

IL CASO



I DUBBI DI ALONSO

Secondo il quotidiano spagnolo "El Mundo" i primi a non credere del tutto alla versione fornita dalla McLaren sull'incidente sono proprio i membri dello staff del campione asturiano. Che si sta riposando a Oviedo in attesa che i medici gli diano il via libera per Melbourne. Ma la F.1, dove un dettaglio può decidere della vita di un uomo, può sopportare omertà e mezze spiegazioni?

Stefano Semeraro

«Ho sentito un sacco di cose sull'incidente di Fernando Alonso, specie dalla stampa spagnola e italiana. E il 90 per cento è falso». Già, mister Dennis, ma il restante 10 per cento? Sono passate ormai due settimane dal misterioso botto di Fernando Alonso durante i test di Dubai, e non si può certo dire che luce sia stata fatta, anche perché dalla McLaren sono arrivate fino ad ora spiegazioni lacunose o poco credibili. Anzi, non-spiegazioni, visto che alla favoletta del vento che sarebbe responsabile di tutto non ci crede quasi nessuno. Secondo "El Mundo", ad esempio, non ci crede neppure lo stesso Alonso, che dopo essere stato dimesso dall'ospedale sta passando la convalescenza a casa sua, ad Oviedo, in attesa di sapere se i medici gli daranno il nulla osta per correre a Melbourne. Per il quotidiano spagnolo infatti il driver spagnolo e il suo staff avrebbero per primi chiesto lumi al team sul quanto era successo, e soprattutto garanzie che l'incidente non possa ripetersi. Per Carlos Sainz jr tutti farebbero bene "ad attenersi a quanto ha dichiarato la McLaren, è stato un incidente sfortunato, simile a quello che è capitato a me (ma in un punto diverso della pista, dove davvero secondo le testimonianze c'era molto vento, ndr). Mio padre ha parlato con il manager di Fernando e a quanto pare per l'Australia non ci dovrebbero essere problemi». Una linea innocentista che però non è condivisa da tutti all'interno del paddock. Quella "strana" traiettoria percorsa dalla vettura di Alonso prima del duplice impatto con il guardrail resta difficile da spiegare se non prendendo in considerazione qualche problema tecnico, più specificatamente meccanico. «Nessuno sa cosa è successo, probabilmente neppure Fernando», sospira Rosberg, e in effetti Alonso, che ha perso conoscenza durante l'impatto – o forse anche prima, e apparentemente a più riprese – ha dichiarato di non ricordarsi nulla della circostanza. «A dirci di più sulla faccenda saranno i medici – ha dichiarato il portavoce del team – non sarà certo la McLaren ad anticipare qualcosa perché non è questo il nostro ruolo». Ma si sa che le atmosfere dove non si respira verità sono quelle dove è più facile soffocare nei dubbi. E quando si tratta di rischiare la pelle tutti, a partite dai piloti, vorrebbero avere in mano tutte le informazioni necessarie prima di calarsi nell'abitacolo. Un po' più di trasparenza, un po' di aria pulita anche in questo caso non farebbe male.





Sono state due le novità emerse dall'ultima quattro giorni di test a Montmelò. Che Jenson Button è riuscito, il secondo giorno, a percorrere qualcosa come un centinaio di giri, roba da commozione..., ma per il resto è stato il solito mezzo disastro. Pochi giri per il rientrante Kevin Magnussen, che ha preso il posto di Fernando Alonso, e addirittura fermo tutta la domenica mattina Button. Il danese è stato utilizzato un solo giorno. Niente di nuovo insomma, i passi avanti promessi dopo il "dramma" di Jerez non ci sono stati. Sia Button sia Magnussen hanno ottenuto tempi

simili mantenendosi a due secondi e passa dalla Mercedes, quasi tre in alcune circostanze. Roba da Caterham, insomma. Nei quattro giorni finali, la McLaren ha percorso appena 177 giri, 823 km, una distanza che è l'esatta metà della Red Bull, penultima nella speciale graduatoria, 1.000 in meno della Mercedes, 1.400 in meno della Ferrari. A far drizzare i capelli, pochi, di Ron Dennis dovrebbero essere anche questi dati: nei 12 giorni di test, la McLaren ha coperto 1.751 km, la Mercedes 6.121, la Ferrari 5.423, la Williams 4.913, la Red Bull 4.230. Non serve aggiungere altro.

LA MP4-30 HONDA DELUDE ANCORA

WILLIAMS LA

La FW37 ha finalmente mostrato il suo vero volto, che è quello di una monoposto estremamente competitiva, in grado di sfiorare i tempi realizzati dalla Mercedes con un grande Bottas e un veloce Massa

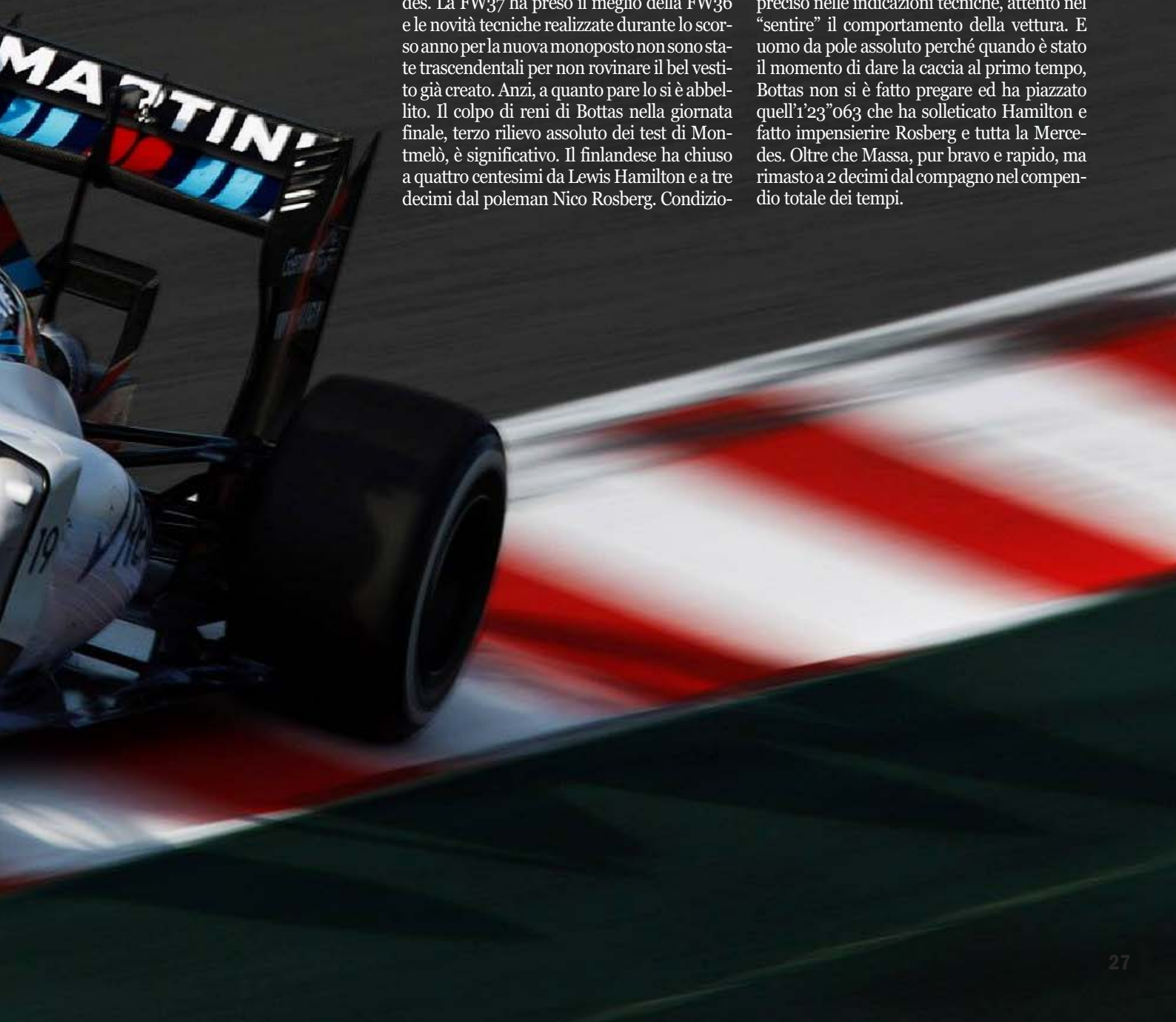


LANCIA L'ACUTO

Massimo Costa

E alla fine la Williams si è mostrata. La FW37 nelle giornate finali dei test pre campionato ha lanciato il tanto atteso acuto, il segnale che Valtteri Bottas e Felipe Massa possono stare là davanti senza troppi problemi. Davanti a Ferrari e Red Bull, in scia o quasi alle Mercedes. La FW37 ha preso il meglio della FW36 e le novità tecniche realizzate durante lo scorso anno per la nuova monoposto non sono state trascendentali per non rovinare il bel vestito già creato. Anzi, a quanto pare lo si è abbellito. Il colpo di reni di Bottas nella giornata finale, terzo rilievo assoluto dei test di Montmelò, è significativo. Il finlandese ha chiuso a quattro centesimi da Lewis Hamilton e a tre decimi dal poleman Nico Rosberg. Condizio-

ni da qualifica, gomme super soft, ma rimane sempre il mistero di quanto carburante avessero a bordo i tre piloti sopra citati. Chi avrà dato il tutto per tutto? Chi si è risparmiato pur segnando tempi record? Bottas sembra sempre più il pilota in grado di regalare, e regalarsi, grandi soddisfazioni al team Williams. Veloce quando necessita, pulito nella guida, preciso nelle indicazioni tecniche, attento nel "sentire" il comportamento della vettura. E uomo da pole assoluto perché quando è stato il momento di dare la caccia al primo tempo, Bottas non si è fatto pregare ed ha piazzato quell'1'23"063 che ha solleticato Hamilton e fatto impensierire Rosberg e tutta la Mercedes. Oltre che Massa, pur bravo e rapido, ma rimasto a 2 decimi dal compagno nel compendio totale dei tempi.





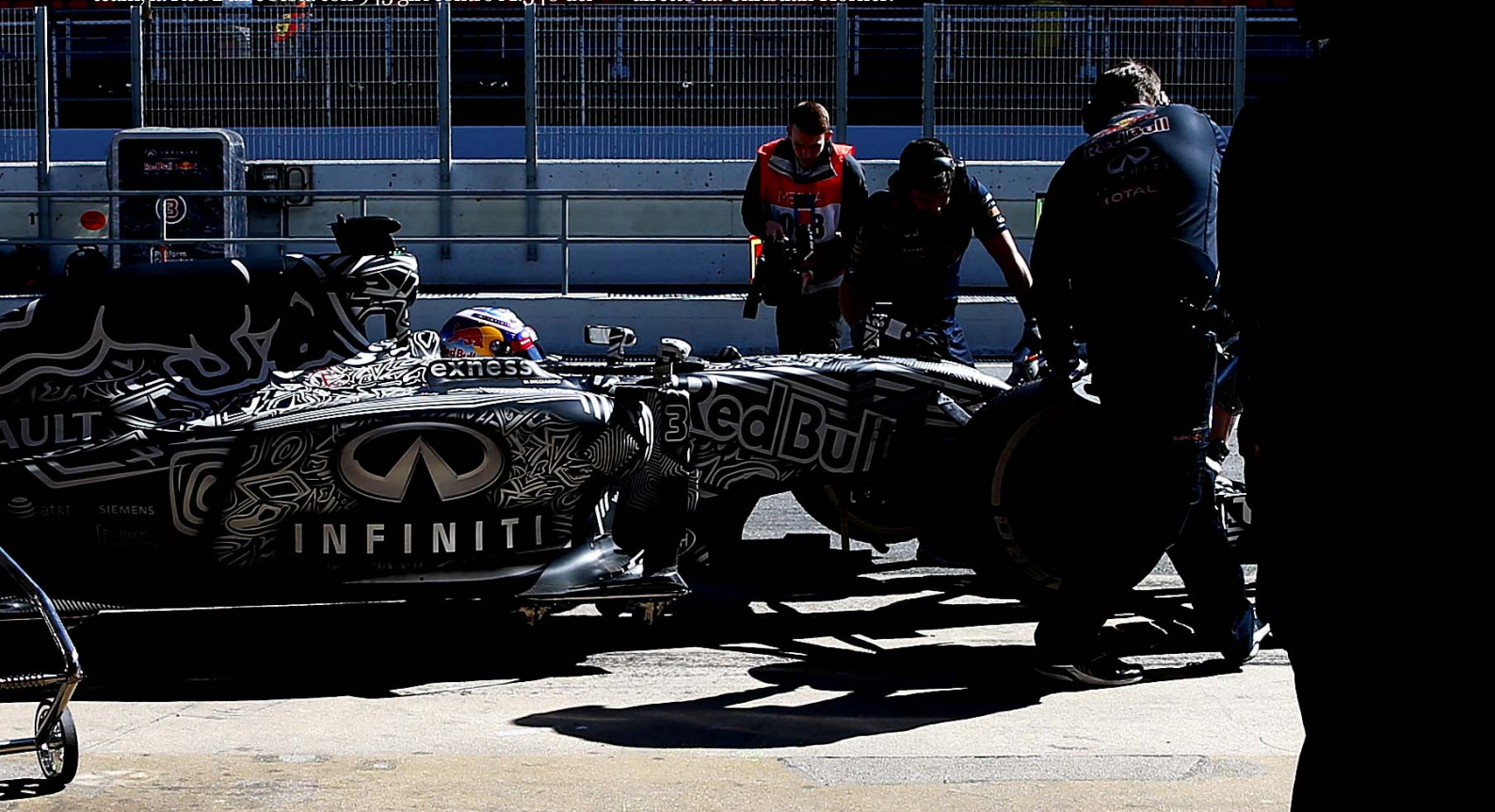
DUBI

La RB11 non ha mai convinto nei 12 giorni di test, non ha percorso il numero di km di Mercedes e Ferrari mentre Kvyat non ha mai lasciato il segno nel confronto con Ricciardo

Massimo Costa

Quella che parte per Melbourne in questi giorni è una RB11 che non ha convinto appieno. D'accordo, stiamo parlando dei test pre campionato che lasciano pur sempre il tempo che trovano, ma in 12 giorni è anche pur vero che Daniel Ricciardo e Daniil Kvyat non hanno mai lasciato un segno importante, mai sostanzialmente impressionato. Anche solo per una sessione. Nelle ultime prove di Montmelò, Ricciardo ha colto il dodicesimo tempo totale, Kvyat il diciassettesimo. La Red Bull è stata la penultima squadra nella speciale classifica dei giri compiuti dai suoi piloti, 359. Peggio ha fatto soltanto la McLaren-Honda con 177. Per quanto riguarda invece il totale dei 12 giorni di test di tornate percorse, Ricciardo è undicesimo, Kvyat tredicesimo. Come team, la Red Bull è sesta con 943 giri contro i 1.340 del-

la Mercedes o i 1.182 della Ferrari. Numeri, null'altro che numeri, ma piuttosto indicativi su uno stato di forma non eccellente della RB11 e anche della power unit Renault. Forse la Red Bull ha giocato a carte coperte e a Melbourne la creatura di Adrian Newey stupirà tutti. Ricciardo nei test è comunque parso il solito Ricciardo, preciso, costante, veloce all'occorrenza. Mentre qualche remora l'ha provocata il nuovo arrivato Kvyat, forse sbattuto con troppa foga dapprima in F.1 alla Toro Rosso nel 2014 ed ora già in Red Bull. Una velocità di carriera che neanche Vettel ebbe all'interno della famiglia diretta da Helmut Marko e, lieti di sbagliare, ma la sensazione è che con il russo vi sia stata troppa fretta e sopravvalutazione. Non ci resta che aspettare la risposta dei cronometri di Melbourne per avere meglio chiara la strana situazione che si respira all'interno del team diretto da Christian Horner.



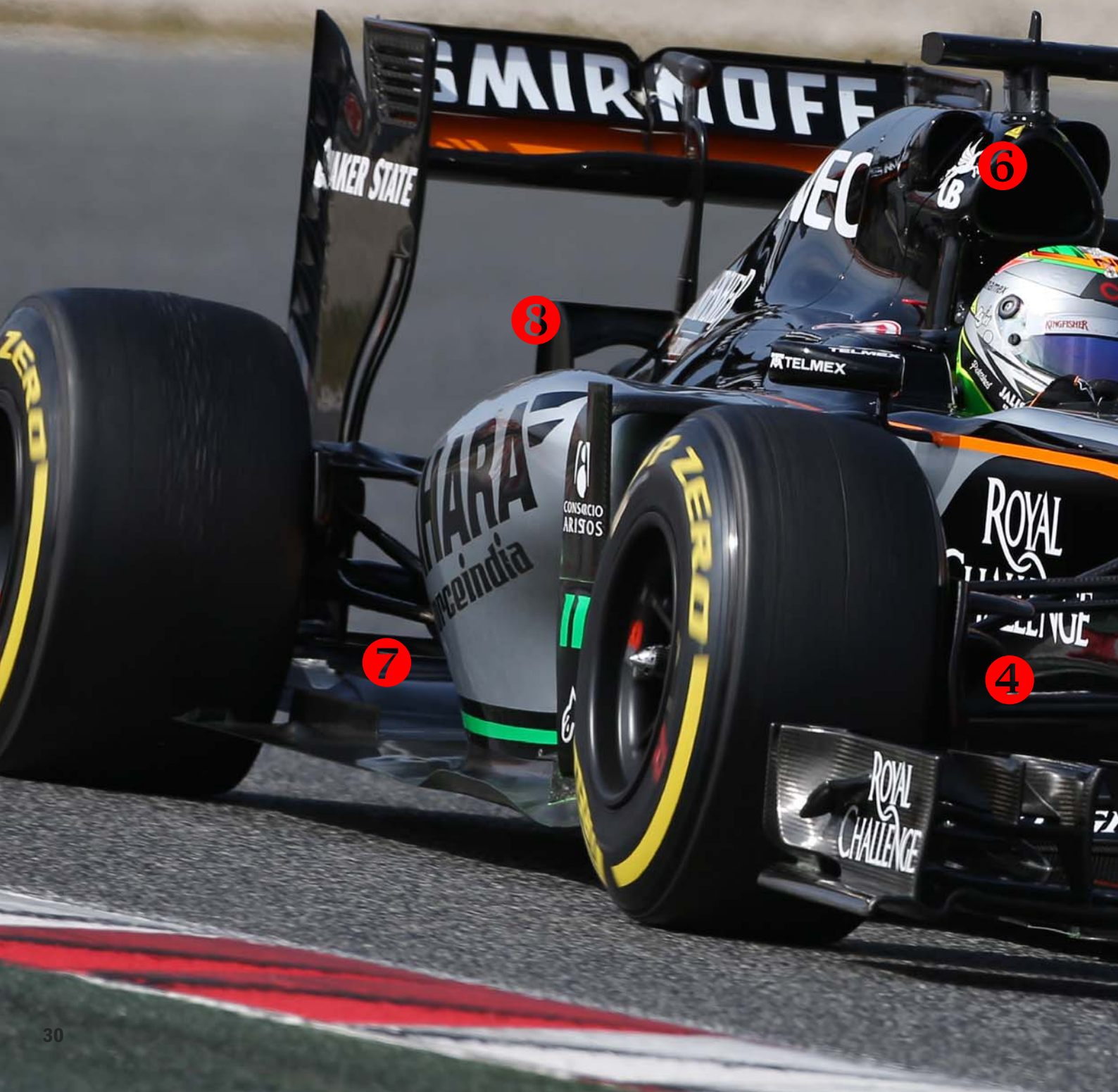
BI RED BULL

La Force India VJM08 è finalmente scesa in pista la scorsa settimana e ha diversi tratti interessanti, a partire dall'S-Duct e dalla sospensione a diapason

Marco Cortesi

Una vettura arrivata tardi, la Force India VJM08, ma ricca di soluzioni interessanti. Resta da vedere se, come a volte accade con i team in difficoltà, non si sia calcata la mano su idee "di rottura" viste su vetture di top-team, ma senza la possibilità di svilupparle agli stessi livelli di budget. Al frontale, il muso è più lungo che su molte delle rivali, anche se il disegno riprende quello della Williams con la punta e i piloni dell'ala arretrati. A differenza che sulla

vettura inglese, si è lavorato per incrementare il passaggio di aria al di sotto del musetto in particolare in curva (1). Novità particolarmente visibile l'utilizzo dell'S-Duct, che partendo da una sottile fessura aperta tra i turning vane, passa nel muso quasi verticalmente e soffia tramite una "bocca" molto più ampia di quella della Red Bull (2). A livello di sospensione, spicca una soluzione "a diapason" ancor più spinta di quella della Mercedes (3), che riunisce i braccetti con una vera e propria lama mirata a controllare i flussi attorno

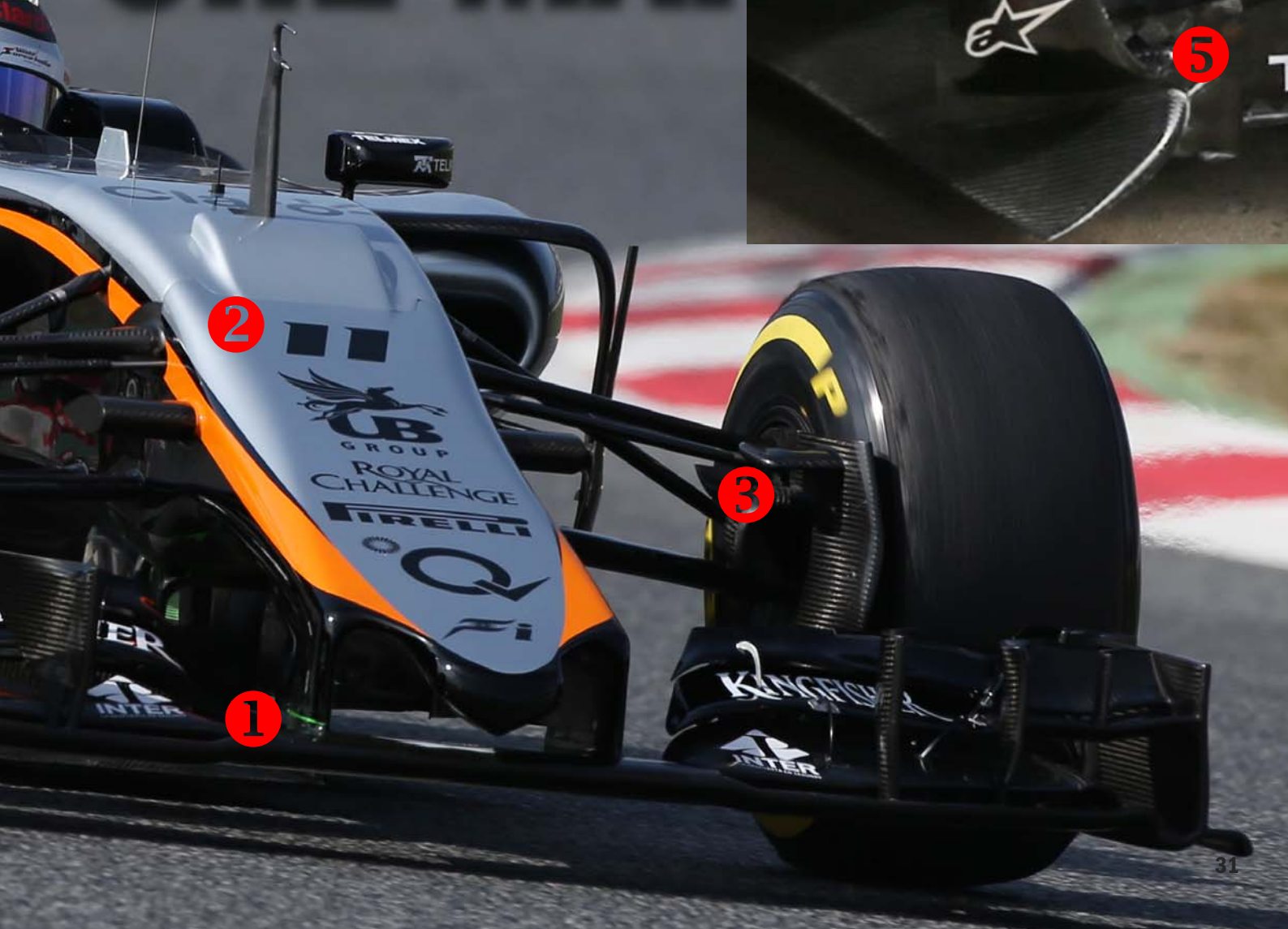


alla ruota. Si notano delle prese d'aria per i freni particolarmente lavorate, con due appendici agli estremi (4): finora non si è visto il mozzo soffiante, ma è comunque possibile che la soluzione sia introdotta in seguito. Nella parte centrale, si nota una riduzione delle aperture dei radiatori, normale più o meno per tutte le scuderie, che hanno "preso le misure" ai nuovi motori. Molto lavoro sui turning vane attorno alle pance (5) che, nella parte superiore, sono posizionati vicinissimi alla carrozzeria, mentre nella parte inferiore si attaccano

direttamente ai deviatori. Questi ultimi, in stile Williams e Lotus, si uniscono ad uno sperone all'estremità del fondo. Nella parte centrale del telaio, la vettura è un'evoluzione di quella dello scorso anno. Spiccano le due "orecchie" accanto la presa dinamica (6) anziché la singola presa 2014. Al retrotreno c'è stato un grande lavoro, come per molti rivali, rastremare le forme e sulla VJM08 è avvenuto in particolare nella parte inferiore fino all'aera intorno al cambio (7). Particolarmente interessante il monkey seat, attaccato al crashbox e con lo

scarico che soffia tra le due alette, ma con una soluzione e con una sagomatura più estrema rispetto allo scorso anno (8). Come annunciato in precedenza, la sospensione è idraulica, e non più a barra di torsione. Infine, l'alettone posteriore si presenta concettualmente simile a quello utilizzato a fine 2014, con un solo supporto centrale, ma come per l'ala anteriore, che presenta le "pinne" verticali introdotte dalla Mercedes, rappresenterà uno dei punti con più margini di sviluppo nel breve termine..

MEGLIO TARDI CHE MAI



FORMULA 1
FRANZ TOST





Debuttanti, motori e l'obiettivo del quinto posto. Il team principal austriaco spiega quali sono le attese della Toro Rosso per la stagione 2015

Per Franz Tost la stagione 2015 sarà la decima da "boss" della Toro Rosso. Dopo un'annata difficile, come per tutti i team motorizzati Renault, la squadra di Faenza alza il tiro, puntando al quinto posto nella classifica costruttori. Un obiettivo alto, considerando anche i due piloti esordienti, e che richiederà l'apporto di tutte le componenti, a partire dal propulsore...

Sarà difficile per la Toro Rosso iniziare la stagione con due rookie?

“Non mi aspetto difficoltà, specie dal punto di vista dei piloti. In generale sono molto fiducioso per l'inizio del campionato con

Carlos e Max. Mi aspetto semplicemente che facciano un ottimo lavoro”.

Ha potuto osservare entrambi a Jerez e Barcellona. Quali sono le prime impressioni?

“Ho avuto ottimi riscontri da entrambi. Sono più maturi di quanto forse la gente si aspetti. Ma hanno mostrato ottime prestazioni, sono coinvolti e molto motivati. Mi aspetto che il loro livello sia vicino tra di loro. A volte, uno dei due potrà andare più forte in qualifica e l'altro forse in gara, ma penso che entrambi, riguardo alla performance, siano sullo stesso livello”.

LA DECIMA DI TOST



Cosa ci può dire della nuova vettura? L'anno scorso speravate nel sesto posto tra i costruttori, ma non ha funzionato. Qual è l'obiettivo quest'anno?

“L'obiettivo è di finire in quinta posizione. Sono convinto che se la vettura e la power unit offriranno le prestazioni che ci aspettiamo, potremo aspirare alla top-5. Il team lavorerà molto intensamente con i piloti, e spero che li potremo educare positivamente: entrambi hanno davanti una curva d'apprendimento piuttosto ripida”.

E' stato in Toro Rosso parecchio tempo. Può spiegarci dove risiede l'aspetto positivo di far correre un Junior Team? E' ancora fattibile?

“Se si guarda ai risultati, direi di sì. Il piano originale della Red Bull era, e rimane, che la Toro Rosso dia ai giovani del programma la chance di arrivare in Formula 1. Al momento, ha funzionato molto bene se pensiamo che Sebastian Vettel, come Daniel Ricciardo e Daniil Kvyat, sono arrivati dalla Toro Rosso. Penso che Max e Carlos siano due perle ulteriori nelle mani del team. Se si uniscono tutti questi elementi, è certamente fattibile”.

Deve aver passato molto tempo quest'inverno a scrutare ogni elemento della stagione 2014. Può evidenziar-

ne gli aspetti chiave dalla vostra prospettiva?

“Il lato positivo è stato, ovviamente, quanto Kvyat sia migliorato come pilota, se si osserva quanto rapidamente abbia imparato. Il lato negativo, è stato la nostra affidabilità. Abbiamo avuto problemi a terminare delle corse e non ce l'abbiamo fatta in un paio di occasioni. Se devo evidenziare un aspetto brutto, sicuramente i musci. Quest'anno le macchine sono decisamente più belle da vedere. L'anno scorso c'è stato un grande cambio regolamentare ed i team non erano molto sicuri di loro stessi dal punto di vista del raffreddamento e di altri elementi. Ora c'è più consapevolezza e il miglior packaging ha portato anche a forme più pulite”.

Ha parlato di Kvyat. Siete stati sorpresi di vederlo danneggiare l'ala della sua Red Bull al primo giro con la nuova scuderia a Jerez?

“Ha staccato l'ala, può capitare. Ho già visto errori del genere anche da piloti molto più esperti. Alcuni hanno picchiato nel giro di formazione per arrivare in griglia. E' stato un piccolo errore quello di Daniil, ma le sue prestazioni durante la stagione saranno ottime, e vedrete che il team sarà molto felice di lui”.

Pensa che possa infastidire Ricciardo?

“Daniel è molto più esperto, e questo per lui sarà un gran vantaggio. Ma durante la stagione, sono sicuro, ci sarà anche Daniil a spingerlo”.

Qual è il suo pensiero sui test, dal vostro punto di vista e da vedendo gli avversari?

“Il risultato è che la Mercedes è sempre davanti, ma la Ferrari ha recuperato e credo che anche la Red Bull abbia fatto un grande passo avanti. Spero che il campionato si decida all'ultima gara tra team differenti, non solo tra i piloti Mercedes”.

In termini di prestazioni, direbbe che i motori Renault sono ancora il vostro tallone d'Achille?

“La Renault ha lavorato duramente durante l'inverno. Siamo riusciti a fare addirittura 94 giri il primo giorno a Barcellona. E' un buon numero che mostra l'affidabilità della power unit. Mi aspetto che si facciano altri passi in avanti nei prossimi mesi, poi si vedrà come chiudere il gap verso Mercedes e Ferrari. Penso che alla fine ci arriveremo, ma per ora la Mercedes ha girato con tanta benzina: non hanno mostrato il loro potenziale. Probabilmente dovremo aspettare due o tre gare per renderci conto della situazione”.

Qual è stata l'influenza di Mario



Illien? Sta lavorando con Renault vero?

“Sì, è coinvolto nel progetto. Sono sicuro che la Renault ne trarrà beneficio: Mario ha una grande esperienza e porterà degli input positivi”.

Quando vi aspettate di avere i prossimi step da parte della Renault?

“Avremo uno step prima della gara di Melbourne, poi ne arriverà un altro durante la stagione. Difficile dire quando, perché prima di portare un motore in pista, dato che ne abbiamo solo quattro, occorre avere sia migliori prestazioni al banco sia una migliore affidabilità. Ciò richiede tempo, e dovremo necessariamente aspettare. Sono però sicuro che la Renault porterà degli aggiornamenti”.

Ci sono meno team in Formula 1 quest'anno. Cosa significa per lo sport e per la Toro Rosso?

“Sfortunatamente ci saranno solo nove squadre sulla griglia. L'anno prossimo Haas si unirà al club e torneremo ad avere 20 auto e 10 team. Un buon numero per uno schieramento”.

**Intervista tratta da
Formula1.com**



LA GRANDE R

La Manor si è iscritta al mondiale, ha scelto Stevens come pilota e spera in Vandoorne, ma ancora non vi è nessuna certezza sul futuro economico della squadra che ora vede l'ingresso di Fitzpatrick, uomo d'affari nord irlandese



INCORSA

Massimo Costa

La Manor si è iscritta al mondiale 2015 e sta facendo il possibile per poter essere al via della prima gara di Melbourne. Poi? Poi... si vedrà. Potrebbero dunque essere dieci le squadre presenti in Australia, anche se i dubbi sulla squadra di John Booth permangono. Sparita la Caterham, l'altra cenerentola della F.1 sembra avere trovato in Stephen Fitzpatrick l'uomo della provvidenza. Nella speranza che non si tratti del Manenti di turno (vedi il clamoroso caso del Parma calcio), questo uomo d'affari nord irlandese di 37 anni, precedentemente trader per la JP Morgan e successivamente fondatore della OVO Energy (compagnia di energia elettrica nata nel 2009), avrebbe l'intenzione di rilevare seriamente la Manor ex Marussia e farla risorgere dalle paludi in cui è precipitata. Non sarà per nulla semplice. Con lui anche Julian King, noto per essere stato proprietario dei market Salisbury. Nei giorni scorsi, è stato annunciato che Will Stevens è il pilota prescelto per una delle due monoposto (ma potrebbe correre soltanto il britannico). Un GP lo ha già disputato, l'ultimo del 2014 con la Caterham e per lui è l'unica occasione di rimanere aggrappato alla F.1, comprensibile quindi che tenti di giocare tutte le carte che ha in mano. Nel caso il team riesca veramente ad essere a Melbourne, grazie anche all'accordo stipulato con la Ferrari per la fornitura della power unit, si era pensato a Stoffel Vandoorne, comunque impegnato in GP2 e pilota del programma Junior McLaren, per la seconda monoposto. Non resta che attendere e vedere se in Manor riusciranno a intervenire in tempo sulle vetture per effettuare le modifiche tecniche necessarie.



Il pilota della FDA con la Sauber svolgerà cinque turni di prove libere del venerdì, il primo nel GP di Malesia, e sarà in pista anche nei prossimi test collettivi di Barcellona e Spielberg. Con Trident, punterà poi al titolo GP2

A PICCOLI PASSI...

Antonio Caruccio

Raffaele Marciello ce l'ha fatta. Il portacolori della FDA è il primo italiano a rimettere il naso in Formula 1. Entra di soppiatto, come terzo pilota della Sauber, ma avremo già modo di vederlo in azione con una monoposto durante le sessioni di prove libere dei Gran Premi e nei test collettivi della stagione. Presente a Barcellona con il team svizzero per gli ultimi test stagionali, Italaracing ha avuto modo di intervistarlo in esclusiva.



 BANCO DO BRASIL


Sauber F1 Team

erlikon



Come stai vivendo questa tua prima esperienza in Sauber?

“È molto bello vedere come lavora un altro team perché sino ad ora avevo lavorato solo con Ferrari, è una nuova esperienza e sarà molto utile per me”.

In che modo il percorso formativo di FDA in questi anni ti ha reso pronto per lavorare in Formula 1?

“Mi hanno aiutato in ogni aspetto, se sono qui è grazie al supporto di Luca Baldissari e Francesco Pon. In cinque anni ho imparato molto, avevo solo 15 anni quando sono entrato in Ferrari e tutto quello che ho raggiunto sino ad ora lo devo a loro”.

Qual è il tuo ruolo nel team?

“Sono il terzo pilota, nonché quello di riserva. Aiuterò la squadra a sviluppare la macchina cercando di fare un lavoro utile per Marcus e Felipe”.

Sono previste delle tue prove in pista con la vettura di quest'anno? Se sì, sai già quali?

“Proverò in Malesia nella FP1 al venerdì, e in altri quattro appuntamenti. Inoltre, farò un giorno di test a Barcellona, dopo la gara, ed in Austria”

Avrai modo di provare le monoposto più datate?

“Non lo so, al momento non è previsto”.

Lavori spesso al simulatore? È diverso da quello che usavi in Ferrari?

“Al momento sto usando solo quello della

Ferrari, ma penso che sarà una buona esperienza anche con Sauber, dato che abbiamo lo stesso motore”.

Dal test di Abu Dhabi con la Ferrari Formula 1, è cambiata in qualche modo la tua attitudine alla guida?

“Direi di no. Ero pronto per il test e sapevo che avrei dovuto fare alcune prove, non commettendo errori ed essere costante”.

Con te, Ericsson e Nasr, la Sauber presenta uno dei line-up più giovani del paddock. Credi che non sia più fondamentale avere piloti di esperienza?

“Penso che si possa fare esperienza anche in GP2 e Formula 3. Sono campionati molto duri e formativi. Essere troppo giovani forse è un impedimento, ma intorno ai venti, ventidue anni, sei pronto per la Formula 1”.

Come si svilupperà il tuo rapporto con la Ferrari quest'anno?

“Lavorerò al simulatore e continuerò ad essere parte del Ferrari Driver Academy”.

Cosa stai facendo in questi giorni in Sauber?

“Partecipo ai briefing, ai de-briefing, vado a vedere le macchine in pista. Ascolto le conversazioni radio, guardo cosa fanno i miei compagni di squadra per imparare come lavorare al meglio quando sarà il mio turno”

Hai avuto modo in passato di segui-

re il lavoro anche della Ferrari dall'interno, hai trovato molte differenze?

“Sono squadre abbastanza simili, credo che in Formula 1 il livello sia davvero molto professionale ovunque e la modalità di lavoro sia simile. Non dimentichiamoci che in Sauber ci sono molti uomini della Ferrari quindi il modo di fare è molto simile”.

Hai annunciato la tua partecipazione in GP2 con il team Trident. Che obiettivo ti sei prefissato?

“È un campionato molto difficile. ART e DAMS saranno squadre molto veloci, ma sono felice di aver raggiunto un accordo con Trident. Da parte nostra l'obiettivo è quello di essere tra i primi tre. Vedremo poi nel corso dell'anno come andranno le cose, ma sarà importante essere consistenti e non commettere errori”.

Si diceva lo scorso anno che tu avessi un contratto biennale con la Racing Engineering. È vero?

“Sì è vero”.

Come mai la decisione di cambiare squadra?

“Ho deciso di cambiare perché non mi sono sentito a mio agio, non abbiamo instaurato un buon rapporto, non siamo riusciti a lavorare bene quindi è stata una giusta decisione trovare un'altra squadra”.

Vandoorne ti ha indicato come uno



degli avversari principali per la conquista al titolo GP2. Tu chi pensi saranno i favoriti?

“Penso anche io che Stoffel sarà uno dei favoriti, insieme a Pierre Gasly. Ci saranno tanti altri buoni piloti, ma loro penso saranno i principali avversari”.

Torniamo al 2013: lottavi per il titolo della F.3 con Felix Rosenqvist. Ora prenderà il sedile che tu avevi in Prema nel 2013. Pensi possa aggiungere il suo nome dopo il tuo e quello di Ocon nell'albo della serie?

“Me lo auguro per lui, anche per Prema. Ha avuto una stagione difficile, sarebbe bello se riuscisse a ripetersi dopo Merhi, Juncadella, me e Ocon.”

Dal 2010, anno del tuo debutto in monoposto e di ingresso nel Ferrari Driver Academy, sei cresciuto e migliorato molto. Pensi ci siano ancora delle “aree” su cui devi lavorare?

“Sono veloce, nella qualifica ed in ogni giro. Devo riuscire ad essere più consistente”.

In questi primi test abbiamo visto una Ferrari decisamente migliorata rispetto allo scorso anno, come conferma anche la Sauber, che del cavallino ha la power-unit. Pensi che per Maranello ci sia la possibilità di tornare a lottare per la vittoria?

“Sono solo test, quindi si lavora per provare delle cose e non per fare il miglior tempo. Credo comunque che la macchina sia notevolmente migliorata, e spero che ce la possano fare. La stagione sarà molto lunga e bisogna vedere anche come si svilupperà la vettura, questa penso sia la chiave di lettura più importante”.

Anche la Sauber arriva da una stagione difficile, la più difficile della sua storia. Quali sono gli obiettivi del team svizzero?

“Abbiamo bisogno di raccogliere punti, cercare di finire tutte le gare tra i primi dieci battendo Toro Rosso e Lotus che sono i nostri principali avversari.”

Dovendo fare oggi un pronostico: chi è il tuo favorito per l'iride 2015?

“Credo Mercedes hanno una grande competitività. Ora non è facile dirlo, dopo l'Australia sarà più facile. Direi comunque uno ancora tra Hamilton o Rosberg”.

Marco Cortesi

Carmen Jordá development driver alla Lotus. No, non è uno scherzo. E non è nemmeno il primo di aprile, come si chiedeva con ironia il campione GP3 2012 Mitch Evans, protagonista anche in GP2. La bellissima pilotessa spagnola, 26 anni, è stata annunciata da Enstone dopo una serie di risultati negativi ottenuti negli ultimi tre anni in GP3. Soffermandoci al solo 2014, nella natale Barcellona, la Jordá è riuscita, all'ultimo posto della sessione di qualifica, a limitare il distacco dalla leadership a 3"1 secondi. Peccato però, che tale risultato

non sia stato più battuto durante il resto dell'anno. Invece, è arrivato il record di 8"6 secondi di distanza (sempre e rigorosamente in ultima piazza) sul bagnato di Silverstone, fino ai 4"3 di Hockenheim e i 3"2 di Monza. Insomma, un vero disastro, degna prosecuzione di quello iniziato nelle scorse stagioni. Parafrasando Robert Duvall in "Giorni Di Tuono", è quasi un peccato che sia mancata a Sochi e ad Abu Dhabi, perché il risultato sarebbe potuto essere perfetto. Invece, quel cattivone di Dean Stoneman, salito sulla Dallara numero 7 ex Carmen, l'ha subito piazzata in pole prima di centrare due vittorie e tre podi in

quattro gare. Indubbiamente, in Lotus sono liberi di scegliere chi meglio credano. E a pensare al portafoglio, date le difficoltà economiche di buona parte delle scuderie. Quantomeno, un titolo un po' più credibile di "pilota dello sviluppo" potevano anche trovarlo, tipo l'affiliated driver affibbiato alla ben più veloce e solida Simona De Silvestro dalla Sauber. Il punto è: quale può essere l'impatto di scelte così discutibili sulla già traballante credibilità di una serie che ormai, anziché rivolgersi ai veri fan, conta più sui biglietti "a pacchetto", sulla finanza da multinazionale e sulle strategie politiche? Quando un talento come Esteban

Con una mossa che ha lasciato stupefatti tifosi e addetti ai lavori, la Lotus ha annunciato la ragazza spagnola come development driver. Una mossa che accentua ulteriormente il sapore di beffa per molti piloti più meritevoli, ma ovviamente la parte economica ha sempre il suo peso

JORDÁ PERCHÉ?



Ocon deve ripiegare proprio sulla GP3 nonostante abbia dominato la Formula 3 europea, viene da farsi qualche domanda. Specie considerando che a soffiargli il posto da collaudatore in Lotus è stato Jolyon Palmer, campione 2014 della GP2 e ripreso per i capelli quando ormai sembrava non avere possibilità all'orizzonte. Si potrebbe dire che sono anche gli accordi come quello della Jordá a finanziare i programmi per il sostegno dei giovani piloti. E che i tanto agognati "fan generalisti" potrebbero anche bersela dato che probabilmente manco sanno cosa sia la GP3 Series. Ma tra i numerosissimi piloti dotati di valigia e

talento (anche solo un po') e i gentleman driver puri ce ne passa. Perfino in GT si pensa di stringere un po' le maglie dopo i disastri sportivi e di immagine degli ultimi anni, mentre in Formula 1 non ci si pone nemmeno il problema. La sensazione, confermata da decisioni come quella della Lotus, è che proprio del prodotto e dei suoi clienti più fidati importi sempre meno. Tanto vale richiamare Plamen Kralev, gentleman bulgaro che saltando fuori dal GT3 aveva collezionato ultimi posti a ripetizione in GP2 Asia. Chissà, visto l'impegno che ci metteva, con un po' di esperienza in più...

PRONTI AL DECO

La serie Turismo Mondiale ha preso il volo da Francoforte, direzione Argentina, per disputare la prima prova di un lungo campionato. La Citroen è la vettura da battere e per questo la Honda ha lavorato sodo per colmare il gap. Vediamo chi saranno i protagonisti



COLLO

Dario Sala

Ci siamo. Domenica, il circuito di Termas de Rio Hondo in Argentina, darà il calcio d'inizio al WTCC 2015. Le macchine, partite con un cargo la scorsa settimana dall'aeroporto di Francoforte, hanno già raggiunto i box che in queste ore si stanno animando per rientrare in quella splendida routine che una stagione motoristica impone. La brevissima pausa invernale è stata sufficiente a ricaricare le batterie in vista della battaglia che tra poco andrà in scena. I nuovi e vecchi protagonisti si sono preparati come meglio hanno potuto per questo mondiale che per la prima volta vedrà al via solamente vetture della classe TC1. Il passato è stato quindi cancellato del tutto per far posto a questa categoria che, come la precedente, fatica ad entrare nel cuore degli appassionati e degli addetti ai lavori. Venti o ventuno le macchine previste durante l'anno. Un numero basso in linea con i tempi, ma soprattutto una cifra che conferma i dati dello scorso anno quando in pista giravano anche le TC2T. Il piede di partenza sembra dunque quello giusto per un mondiale che ha molti spunti da offrire. Vediamoli.





TUTTI A CACCIA DELLA CITROËN

Appare fin troppo chiaro che la squadra francese ed i suoi piloti saranno quelli da battere. La superiorità mostrata dalla C-Elysée lo scorso anno è stata, a tratti, quasi imbarazzante come ha dimostrato la classifica finale. Nella pausa invernale, la squadra di Yves Matton ha affinato un progetto quasi perfetto. Nessuno stravolgimento, ma solo l'evoluzione di qualche particolare che non rasentava questo aspetto. Il tutto tenendo presente che anche ai francesi è stato imposto un taglio del budget che di fatto si è tradotto in un numero minore di test rispetto a quelli quasi illimitati del 2013-2014. Nel media-day di Barcellona si è potuto vedere ben poco (ha girato il solo Sébastien Loeb), ma la C-Elysée è sembrata ancora davanti a tutti e con margine. Questo non significa che vincerà il mondiale in carrozza come lo scorso anno, ma sicuramente è un bel punto di partenza. Archiviato il trionfo 2014 dove l'imperativo era far vincere ed imporre al mondo del turismo il marchio, Yves Matton quest'anno avrà il suo bel da fare a tenere a bada i suoi galletti. Tutti e quattro i piloti ufficiali faranno di tutto per primeggiare, anche a costo di qualche sportellata in più. La bella squadra unita, che lotta per un solo uni-

co obiettivo, va bene per le foto di rito e per Twitter. La verità è che Yvan Muller farà di tutto per strappare a José-Maria Lopez quella corona che l'argentino si è preso con tanta autorità al suo primo anno nel mondiale. Una vittoria che ha ridicolizzato molti senatori e che, sotto sotto, a qualcuno non è andata giù. Vincere con un marchio francese, per Muller, sarebbe la ciliegina sulla torta di una carriera eccezionale. Partirà determinato come non mai, sapendo comunque di dover battere il pilota più veloce del WTCC. Alla fine saranno i dettagli e le motivazioni a fare la differenza, e da questo punto di vista Lopez sembra proprio aver mantenuto intatta tutta la sua grinta e voglia di rivalsa verso un mondo che spesso lo ha trattato male.

L'INCOGNITA LOEB FARÀ MEGLIO DEL 2014?

E Sébastien Loeb? Difficile capire cosa potrà fare in chiave iridata. Sul giro secco, la leggenda dei rally, ha mostrato di saperla cavare egregiamente. Ma in partenza e soprattutto nella bagarre le lacune sono state molte. Loeb lo ha capito e ha detto di averci lavorato sopra. I risultati si vedranno solo domenica e se davvero avrà migliorato, allora nel suo mondiale ci potrebbe essere spazio per sogni più grandi di qual-

che vittoria di tappa. Il francese dovrà comunque guardarsi le spalle, perché Ma Qing Hua frema e potrebbe diventare un osso davvero duro per tutti se correrà con la stessa velocità e determinazione viste lo scorso anno nelle sue poche apparizioni. Il cinese dovrà però mostrare una tenuta mentale diversa. Fare cinque gare come "underdog" e scervo da pressioni è una cosa, lottare per il mondiale rappresentando un marchio diventa tutta un'altra storia. Anche se si è passato l'inverno al simulatore. La Citroën godrà poi della quinta macchina che metterà in pista il Sébastien Loeb Racing e che sarà affidata a Mehdi Bennani. Il marocchino dovrà passare un periodo di adattamento, ma è chiaro che anche lui si candida a qualcosa in più di una semplice apparizione sul podio. Dopo aver finalmente ottenuto la vittoria, Mehdi crede molto nel suo potenziale e c'è da giurarci che qualcosa di bello potrebbe farlo vedere in tempi brevi. I dubbi potrebbero essere legati alla squadra che debutta nella serie e che forse non conosce appieno i ritmi vorticosi del WTCC, ma visto il grande scambio di personale fra la squadra ufficiale e il team satellite, viene da pensare che questo aspetto sia quasi del tutto risolto. Di sicuro Mehdi parte favorito per il Trofeo Indipendenti, riservato quest'anno ai piloti che non hanno una vettura ufficiale.



LA HONDA CI CREDE TARQUINI ANCHE

Sulla carta viene descritta da tutti come la sfidante numero uno alla Citroen. Vedremo se lo sarà anche nella realtà. Dopo aver fatto i miracoli per debuttare nel 2013 e aver buttato tutto alle ortiche per un cambio regolamentare anticipato nel 2014, la Honda finalmente ha potuto lavorare con più calma sullo stesso modello di vettura. E' la prima volta che accade. Individuati i problemi dello scorso anno (prestazionali e di affidabilità), alla JAS ci hanno dato dentro, lavorando in tutti i settori. Andrea Adamo ha sfornato novità meccaniche e aerodinamiche che sembrano lavorare come si deve. La squadra ha potuto fare molti test, esplorando nuove vie per quanto riguarda il set-up e mettendo alla frusta diverse soluzioni. Alcune hanno funzionato, altre meno. La sensazione generale però, è che la Civic abbia fatto un bel salto in avanti, soprattutto sul passo gara. Alessandro Mariani tiene i piedi per terra, ma l'essersi dichiarato fiducioso è sicuramente di buon auspicio, vista la normale prudenza adottata in passato. Anche la Honda ha capito come e dove doveva lavorare e, pur con tutti i limiti del regolamento per quanto riguarda le omologazioni, ha sfornato nuove mappature del motore che

ne hanno migliorato l'arco di utilizzo. Un lavoro a 360 gradi portato avanti anche da Gabriele Tarquini e Norbert Michelisz promosso quest'anno al ruolo di tester. Quanto la Honda si sarà avvicinata alla Citroen lo dirà solo l'Argentina. Adesso è difficile capirlo visto che tutti i protagonisti hanno girato da soli senza confronti diretti, incrociando al massimo i dati per via indiretta. Se la macchina lo consentirà, Tarquini, Tiago Monteiro e Michelisz (quest'ultimo anche negli Indipendenti) hanno i numeri per competere e battere i piloti Citroen. A loro si aggiungerà Dusan Borkovic passato sotto le file del Proteam. Per il serbo tanti problemi a trovare la giusta posizione di guida e solo qualche ora di test in un circuito poco probante. Dusan, oltre a conoscere la macchina dovrà assimilare anche i diversi metodi di lavoro del Proteam e quindi parte della stagione verrà probabilmente sacrificata a questa integrazione. Poi però non è escluso che possano arrivare i buoni risultati, visto che le capacità tecniche della squadra toscana hanno sorpreso tutti più di una volta. Sempre sul fronte Honda sarà da verificare il rientrante Rickard Rydell che sarà al via con una Civic della Nika. Entrambi ritroveranno un mondo diverso da quello che avevano lasciato. Ritourneranno protagonisti? Riusciranno ad inserirsi al vertice e rubare punti? Vedremo.

Il calendario 2015

- 8 marzo – Termas de Rio Hondo
- 19 aprile – Marrakech
- 3 maggio – Budapest
- 16 maggio – Nordschleife
- 7 giugno – Mosca
- 21 giugno – Slovakiaring
- 28 giugno – Le Castellet
- 12 luglio – Vila Real
- 13 settembre – Motegi
- 27 settembre – Shanghai
- 1 novembre – Buriram
- 22 novembre – Losail



CHEVROLET DA NON SOTTOVALUTARE

Per tutti è la terza forza in campo, ma verso una creatura della RML è sempre bene fare attenzione. La Chevrolet Cruze TC1 lo scorso anno si è mostrata all'altezza in diverse situazioni e nell'inverno è stata evoluta. Le nuove parti aerodinamiche e la nuova sospensione hanno migliorato una vettura che sul fronte motoristico se la giocava già con la Citroen. Purtroppo, ad usarla sono squadre squisitamente private che possono permettersi solamente pochi test. Competere con i colossi diventa così una lotta impari, nonostante il mezzo sia buono. La Cruze verrà schierata dalla Roal Motorsport che si affiderà ancora a Tom Chilton e Tom Coronel. Due bravi piloti che sapranno levarsi qualche soddisfazione nel corso della stagione. Chiaro che per loro, il primo obiettivo sarà la vittoria fra gli Indipendenti per confermare la bontà di una squadra che non lesina mai sforzi. Un discorso che riguarderà anche la Campos Racing che schiererà il tandem giovane composto da Hugo Valente e John Filippi che dalla defunta TC2T è passato alla TC1. Potrà ben figurare anche il rientrante Stefano D'Aste che porterà in gara la Cruze della Munnich. Per Stefano si tratta di prendere confidenza con una vettura della classe TC1 a trazione anteriore, mai guidata prima. Forse ci vorrà del tempo, ma l'italiano con la sua grinta saprà ridurre questa parentesi e togliersi qualche bella soddisfazione molto presto. Da verificare la rientrante Craft-Bamboo con Grégoire Demoustier. Troppo pochi cento chilometri fatti su un aeroporto per capire di che pasta sono fatti.

LADA DA SCOPRIRE IN UNA NUOVA... VESTA

E mentre tutti sono concentrati sul duello al vertice, la Lada in Argentina inizierà un nuovo capitolo della sua storia. A Termas de Rio Hondo debutterà infatti la nuovissima Vesta. Una vettura arrivata in ritardo, tanto che ne verranno portate solamente due delle tre previste. James Thompson e Rob Huff però potranno contare su una macchina che davvero non c'entra proprio nulla con la Granta. Bel design, dimensioni adeguate ed un'ottima base tecnica sulla quale lavorare. Il nuovo corso parte da qui e da una squadra sempre

più integrata con i sistemi di lavoro imposti dal WTCC. Non è una vettura "made in Russia", ma fatta dalla Oreca e assistita tecnicamente dalla Hexathron dell'ingegnere Marco Calovolo. Due strutture che nel WTCC hanno esperienza e titoli per far crescere una vettura che ha alle spalle pochi test, ma sembra essere nata bene. Non c'è nulla che lo impedisca e c'è da giurare che per la fine dell'anno la Vesta potrà essere avanti in classifica, visto che a condurla saranno due piloti che hanno già mostrato tutto il loro valore in passato. Vincere qualche gara 2 potrebbe davvero essere alla portata.

IL RISCHIO NORDSCHLEIFE LA PERDITA DI MACAO

Quello che va ad incominciare sarà un WTCC che oltre ad aver cambiato definitivamente pelle dal punto di vista regolamentare, ha rivisto gran parte del suo calendario inserendo nuove date e perdendone altre. La rivoluzione la si nota già dalla gara di apertura che vede il ritorno a Rio Hondo, tra le tappe finali del 2014. Dopo la tappa Argentina si andrà in Marocco, sede questa che, nelle ultime due stagioni dava il via al campionato. Dopo il Nord Africa il mondiale arriverà in Europa con l'Ungheria e con la gara sulla Nordschleife del Nurburgring accanto alla famosa 24 Ore. Questo è uno degli eventi che François Ribeiro vuole far diventare un "cult". L'evento diverso da tutti gli altri, la pietra miliare, come si conviene ad una serie mondiale. Vedremo se percorrere tre giri su un circuito di 25 Km funzionerà. Toccherà poi alla Russia, alla Slovacchia e al Portogallo che rientra nel mondiale con l'inedita gara di Vila Real. Un circuito cittadino, mai visto da nessuno dei piloti e che, a detta di Tiago Monteiro, è un misto fra Macao e il Nurburgring. Un tracciato insomma che dovrebbe garantire spettacolo. Dopo la gara portoghese, il WTCC si prenderà un bella pausa per ritornare in Giappone. Non più Suzuka, ma Motegi forse più adatta alle vetture TC1. La Cina significherà ancora Shanghai, mentre le ultime due prove saranno due primizie. La prima in Thailandia sull'inedito circuito di Buriram e la seconda in Qatar a Losail in notturna per una chiusura sicuramente spettacolare. Peccato non si sia trovato l'accordo con Macao, circuito che ha sempre chiuso i giochi sin dal 2005. Noi lo ripetiamo. Non è Macao che ha perso il WTCC...





L'elenco iscritti

Team	Pilota	Auto
Honda Racing Team Jas	Gabriele Tarquini	Honda Civic
Roal Motorsport	Tom Chilton*	Chevrolet RML Cruze
Roal Motorsport	Tom Coronel*	Chevrolet RML Cruze
Zengo Motorsport	Norbert Michelisz*	Honda Civic
Campos Racing	Hugo Valente*	Chevrolet RML Cruze
Citroen	Sébastien Loeb	Citroen C-Elysée
Craft-Bamboo	Grégoire Domoustier*	Chevrolet RML Cruze
Lada Sport	Rob Huff	Lada Vesta
Lada Sport	James Thompson	Lada Vesta
Lada Sport	Mikhail Kozlovskiy	Lada Vesta
Honda Racing Team Jas	Tiago Monteiro	Honda Civic
Nika International	Rickard Rydell	Honda Civic
Sébastien Loeb Racing	Mehdi Bennani*	Citroen C-Elysée
Munnich Motorsport	Stefano D'Aste*	Chevrolet RML Cruze
Campos Racing	John Filippi*	Chevrolet RML Cruze
Citroen	Ma Qing Hua	Citroen C-Elysée
Citroen	José-Maria Lopez	Citroen C-Elysée
Citroen	Yvan Muller	Citroen C-Elysée
Proteam Racing	Dusan Borkovic*	Honda Civic

Le discussioni per l'armonizzazione delle norme per i prototipi europei e americani in ottica IMSA continua tra alti e bassi. E l'ultima proposta di ACO e FIA fa discutere...

Marco Cortesi

Il futuro dello United SportsCar Championship e della Le Mans Series, oltre che di tutti i campionati con al via prototipi LMP2, si sta decidendo in questi mesi. E se è vero che ACO e IMSA sono tutt'ora d'accordo nel trovare una via comune per la categoria cadetta, le esigenze differenti dei due campionati stanno iniziando a farsi vedere: come verranno armonizzate le norme a partire dal 2017? In questi giorni, è stata annunciata una proposta congiunta di FIA e Automobile Club de l'Ouest che ha lasciato di stucco molti addetti ai lavori, specialmente negli USA, dopo la riunione tenuta nei giorni successivi alla 24 Ore

di Daytona. Ecco l'idea: quattro soli costruttori autorizzati, di cui uno statunitense, monomotore e monogomma. Insomma, una direzione completamente diversa da quella voluta oltreoceano, dove si guarda di buon occhio l'inserimento delle case e di propulsori di tipologie differenti, oltre alla possibilità di utilizzare aerokit simili a quelli visti sull'ultima generazione di Daytona Prototype. Com'è possibile, chiedono alcuni, che l'organizzazione paladina delle scelte alternative (in LMP1) ora sia diventata oscurantista? Il problema resta, come sempre, nella filosofia e nella clientela. Quello che si sta cercando di fare, è accomunare due finalità diverse che hanno ben poco di conciliabile. Una filosofia

A CHI GIOVA LA LMP2?



europea, che vede la LMP2 come classe legata ai gentleman e ai piloti paganti, e una americana, che si basa sul professionismo puro e sulla presenza di costruttori ufficiali.

EUROPA E USA DIVERSE FILOSOFIE

In realtà, da noi è noto che senza finanziatori dietro il volante, che siano professionisti clienti o amatori facoltosi, forse sarebbero schierate nella classe meno di un terzo delle vetture. La vocazione pro-am è chiaramente delineata. In un contesto del genere, a chi paga (sostanzialmen-

te) per divertirsi, sperando di vincere, importa poco del livello di primizia tecnologica di una vettura. Ben più importante la sostenibilità economica del progetto, e lo stesso dicasi per il team che affitta. Viceversa, nella serie IMSA, il punto è dare a dei team altamente professionali un mezzo per poter costruire un modello sostenibile con piloti professionisti e business collaterali. Magari coinvolgendo un costruttore. Già la volontà di "pensionare" a tutti i costi la filosofia dei Daytona Prototype (che comunque hanno quasi sempre garantito dieci vetture o più della stessa classe al via) ha fatto danni, per andare incontro a dei team che non erano interessati all'USCC a priori. Ora si rischia di

dover incassare ulteriori compromessi: per esempio, dato che per l'IMSA è irrinunciabile la partecipazione di più motoristi, le vetture americane che dovessero prendere il via a Le Mans senza il monomotore andrebbero "boppate", e già si possono immaginare i malumori. Insomma, dopo la rottura delle trattative per i regolamenti GT e GT+, anche la strada per l'armonizzazione tra i prototipi è ricca di difficoltà, e già si potrebbe ipotizzare uno status quo esteso oltre al 2016: ma se l'ACO, in termini normativi, sta benissimo dov'è e sa dove vuole andare, ovvero verso un buon prodotto per i suoi avventori, come si riuscirà a sopravvivere al di là dell'Atlantico?





VOGLIO FA



ARE IL... JEFF!

La vittoria di Daytona, insieme alle prestazioni eccellenti nella scorsa stagione, hanno trasformato quello che era stato uno dei migliori rookie della categoria qualche anno fa, in uno dei punti di riferimento della categoria. E ora che è tornato chi era, per gli altri potrebbero essere guai



Joey Logano è stato ha conquistato record su record nella sua carriera giovanile. Poi, arrivato troppo giovane alla Sprint Cup, ha pagato dazio per l'inesperienza. Tre anni fa, l'appiamento da parte del team Gibbs sembrava poter rischiare di mettere fine alla sua carriera ad alto livello. Il suo approdo al team Penske ha però cambiato le cose. E dopo aver scelto Brad Keselowski, il Capitano ha mostrato ancora di vederci lunghissimo, aiutando Logano a tornare il fenomeno che era. Ora, è stato premiato con la sua seconda Daytona 500. Il ventiquattrenne del Connecticut, però, vuole fare in modo che questo sia solo l'inizio.

Hai vinto la Daytona 500! Come ti senti?

“E' splendido, come mi aspettavo. Penso che, da bambini, tutti sognassimo di vincere la Daytona 500. E' la nostra gara più importante, che ti impegna per due settimane quindi c'è molta attesa che si accumula tra shootout, qualifica, duel. In più arrivi dopo due mesi fermo e ciò porta un po' di ansia. E' indescrivibile vedere la tua famiglia, il team e gli amici in victory lane c'erano tutti!”

Come hai vissuto la fase finale?

“Quando sono uscito da curva 2, nello specchietto ho visto l'incidente. Speravo ci fosse una caution, ma ero sicuro che nessuno fosse abbastanza vicino da raggiungermi. Poi, dopo la bandiera gialla ho pensato: ‘Ma abbiamo

vinto?’ e di lì, il caos, una sensazione magnifica”.

Inoltre c'è stata un'altra caution, pochi giri prima, e tu eri in testa. E' stato difficile dover rifare tutto daccapo?

“Quando la caution esce, pensi alla strategia. Sai che non dovrai più fermarti e cerchi di risparmiare carburante in caso ci siano diversi green-white-checkered. Una volta che superi il fatto di essere sul punto di vomitare per la tensione, devi cercare di capire come vincere la gara. Sapevo di avere alle spalle Bowyer, che mi aveva sempre spinto in modo aggressivo, e la mia macchina era in grado di accettare quelle spinte. Il piano è



stato eseguito alla perfezione: occhi allo specchietto, e vedi di portare la macchina alla fine intera”.

Tre anni fa il team Gibbs ti ha appiedato e sei arrivato da Penske. Cosa è cambiato per farti diventare il pilota vincente che sei ora?

“E' sempre una combinazione di cose. A volte Dio ti mette in delle situazioni e tu non comprendi il motivo, devi solo fare del tuo meglio. Non penso sia un segreto che sono arrivato alla Sprint Cup troppo giovane e inesperto. Non sapevo cosa dovevo fare e ho dovuto iniziare dal fondo. Ovviamente, il passaggio al Team Penske è stato la miglior mossa della mia carriera. E' stata un'opportunità di riprendermi ed essere l'adulto che volevo, non più il ragazzino di 18 anni, e non fare altro che lavorare duro. Nella palestra al team c'è una frase che dice "lo sforzo è uguale ai risultati". E' solo una frase, però ha un gran significato perché tutti lavorano duro: lo scorso anno non eravamo stati forti sui superspeedway, e anche io stesso come pilota non sono mai stato così forte in questi pacchetti ravvicinati. Io, il mio crew chief Todd Gordon e Tab, il mio Spotter, abbiamo guardato molti video per capire come migliorarci. Abbiamo anche rivisto lo shootout, il mio duel e la gara Nationwide. Abbiamo fatto tutto ciò che era nelle nostre possibilità per prepararci. E "lo sforzo è uguale ai risultati".

Qual è stato il momento chiave della transizione?

“Quando ti chiedi se avrai un lavoro l'anno successivo, è dura. Lo è stato in particolare per me perché mi sono trovato solo, e non sapevo cosa sarebbe successo. La vittoria a Pocono di quell'anno, ancora col team Gibbs, è stata la più importante della mia vita perché ho dimostrato che potevo farcela anche se il mio destino era sospeso. Chi l'avrebbe detto che, tre anni dopo, avrei vinto Daytona?”

Jeff Gordon si è appena ritirato dopo una lunghissima carriera. Quando

capiterà anche a te, come vorresti essere ricordato?

“Domanda difficile. Penso di avere almeno altri 20 anni di carriera, è difficile guardare così avanti. Ma, come persona, voglio essere riconosciuto oltre le mie qualità di pilota. Voglio essere ricordato come una brava persona che aiuta gli altri e cerca di restituire quello che ho avuto. Come uno con cui è divertente stare e che si goda la vita da pilota. Che è la migliore possibile”.

Dopo le rotture di Brad Keselowski e di Ryan Blaney eri preoccupato della possibile tenuta del tuo motore?

“Certo, c'erano stati due motori rotti, ma alla fine era lo stesso. C'erano molte Ford ancora in pista. Un minimo di preoccupazione c'è stata: ho chiesto a Todd se c'era qualcosa che potessi fare, e quando mi ha risposto di no, ho smesso di preoccuparmene e ho detto: Ok dite una preghiera. Alla fine, il motore ha retto, anche con tutti i burnout.”

E' stato difficile tornare in pista dopo aver perso il titolo 2014 per un problema ai box negli ultimi giri dell'ultima gara?

“Non me ne sono preoccupato molto. E' il passato e io mi concentro sul futuro, altrimenti non si possono fare passi avanti. Ovviamente ero frustrato al termine della gara, ma la squadra ha retto e ci siamo

migliorati ulteriormente. Nelle due settimane di Daytona, ogni singola sosta è stata perfetta e so, da pilota, di avere il team migliore in circolazione”.

C'è un gran movimento di giovani, ed in particolare Elliott e Larson stanno avendo molte attenzioni...

“Il fatto è che ho quasi la stessa età che hanno loro e sette anni di esperienza in più, i risultati del lavoro fatto in precedenza si vedono. Comunque c'è un gran movimento in termini di giovani piloti, e io mi sento ancora coinvolto. Sapete perché mi piaceva Jeff Gordon? Perché era giovane. Ed è questo il modo per arrivare ai ragazzi. Dato che sono presente già da diverse stagioni, vorrei riuscire ad avere lo stesso ruolo nel percorso della NASCAR”.

Qual è la sensazione del dopo-vittoria in una gara così importante?

“Mi ricordo la prima Daytona 500, ho visto la macchina, camminato con mio padre per la pit-lane e a momenti mi mettevo a piangere. E' una sensazione magnifica solo essere parte della gara. Vincerla è 10 volte meglio. Sono stato negli studi della FOX a Hollywood, e c'era un poster di una macchina che faceva i burnout con scritto 'Joey Logano, campione della Daytona 500'.

Come hai festeggiato?

“Onestamente, non sono un granché a festeggiare. Anche perché, quando ho iniziato a correre, non avevo ancora 21 anni quindi le mie feste erano latte e biscotti. Ora ho l'età ma di solito, dopo la gara, mi siedo semplicemente con mia moglie Brittany a riguardare la registrazione”.







CON AUDI A TEMPO PIENO

Per il pilota italiano il 2015 sarà finalmente una stagione molto impegnativa e sempre legata al marchio tedesco per il quale correrà con ISR nel campionato organizzato da Ratel e proseguirà il duro lavoro di sviluppo della LMP1 oltre che partecipare alla gara di Spa e alla 24 Ore di Le Mans

Massimo Costa

Marco Bonanoni avrà un 2015 decisamente pieno di impegni. Correrà nel Blancpain Sprint ed Endurance con l'Audi R8 del team ISR di Igor Salaquarda e parallelamente proseguirà la sua esperienza nel mondo LMP1 partecipando allo sviluppo dell'Audi R8 e disputando le gare di Spa e Le Mans. Nel campionato GT, Bonanoni sarà affiancato nelle corse Sprint da Filip Salaquarda, dal 2012 coinvolto nei svariati campionati GT, mentre nelle gare di durata il terzo pilota potrebbe essere Andreas Fjordbach, che assieme al fratello Thomas sarà al via della serie Sprint sempre con ISR: "Mi stavo guardando attorno per imbastire un programma alternativo a

quello dell'Audi per la quale, come nel 2014, parteciperò a due gare del WEC, Spa e la 24 Ore di Le Mans. Ho così ho chiesto al manager Gianpaolo Matteucci, che ha molte conoscenze nell'ambiente delle corse, se poteva suggerirmi qualche idea per entrare nell'European Le Mans Series, per correre con dei prototipi LMP2. Matteucci mi ha poi chiesto se ero interessato al Blancpain GT perché la ISR stava creando un team ambizioso per essere al via dei due campionati, Sprint ed Endurance. La palla è quindi passata al titolare del team, Igor Salaquarda, che ha parlato con i responsabili del dipartimento sportivo Audi R8 e alla fine tutto si è perfettamente incastrato. E ora posso dire di essere anche un pilota ISR a tempo pieno".

PILOTI AUDI LIBERI DI CORRERE OVUNQUE

Bonanomi non è nuovo a gare nel GT: “Dopo la bella esperienza nel campionato tricolore del 2010 e 2011, nel 2012 ho disputato quattro eventi del Blancpain Endurance per il team WRT, tra questi la 24 Ore di Spa e anche la 24 Ore di Zolder però fuori dal campionato, poi lo scorso anno con una Porsche ho partecipato nuovamente alla maratona di Spa”. Vi chiederete come sia possibile che un pilota Audi possa guidare anche una Porsche. Ecco la risposta: “C’è molta libertà per noi piloti di Ingolstadt. Se abbiamo delle opportunità, possiamo chiedere una deroga, e solitamente non veniamo bloccati. E’ importante anche per loro che noi piloti ci teniamo in allenamento gareggiando da qualche parte. Per esempio, Albuquerque con Jota è stato tra i protagonisti dell’ELMS mentre i vari Duval, Jarvis e prima ancora Treluyer, hanno corso e vinto con marchi diversi come Toyota o Nissan nel Super GT giapponese”.

SEMPRE IN PISTA CON L’AUDI LMP1

Bonanomi non nasconde che dopo il ritiro di Tom Kristensen, un pensierino di vedersi promosso a pilota ufficiale Audi per il WEC lo ha fatto: “Ci ho sperato francamente. Si parlava di Button, se fosse uscito dal mondiale F.1, ma in realtà il sedile di Tom ce lo siamo giocati io e Jarvis. Alla fine però, hanno scelto lui e non so perché. Peccato,

ma non mi arrendo, prima o poi riuscirò a partecipare all’intero campionato WEC con l’Audi. Per fortuna, grazie a ISR, avrò un’annata estremamente piena con i due campionati Blancpain, i tanti test con l’Audi LMP1 e le due gare WEC di Spa e Le Mans con la terza R18 e-quattro tron”.

In ogni caso, l’impegno con la LMP1 sarà sempre pressante e le giornate di test saranno tantissime: “Mediamente sono una cinquantina e per fortuna, a parte forse due giorni, non andranno a coincidere con le gare Blancpain. Quest’anno ci sono tante cose nuove, almeno il 50 per cento della macchina è diverso, tanti sistemi sono stati migliorati e poi dopo Le Mans inizierà il grosso lavoro sulla LMP1 del 2016, anno in cui cambieranno i regolamenti e quindi avremo un prototipo radicalmente diverso. E’ sempre eccitante svolgere questo tipo di test, un lavoro oscuro, ma gratificante. Come quando nel 2013 non ho mai corso, ma fatto solo prove private concentrandomi sullo sviluppo delle gomme Michelin più strette di cinque centimetri. Non è stato semplice, l’impronta a terra modificava decisamente il comportamento della vettura, ma dovevamo trovare le stesse performance precedenti e alla fine ci siamo riusciti”.

ATTESO IL RISCATTO ATTENTA TOYOTA!

La sconfitta subita dalla Toyota nel WEC 2014 pesa ancora in casa Audi e l’aria... “Non è molto buona, ma ci ha salvato la 24 Ore di Le Mans dove abbiamo fatto la differenza grazie alla capacità e all’esperienza della squadra che sa come intervenire in ogni situazione e ai piccoli dettagli che magari possono sembrare insignificanti, ma alla bandiera a scacchi hanno fatto la differenza. Sapevamo che la Toyota era più veloce e che l’affidabilità era cresciuta, quindi il loro successo nel WEC un po’ ce lo aspettavamo. Noi abbiamo l’handicap del sistema ibrido, perdiamo troppa potenza in uscita di curva, a salvarci in alcune occasioni è stata l’ottima aerodinamica low downforce che sulle piste misto-veloci ci ha aiutato parecchio. Ma sui circuiti tutto frenata e accelerazione, che poi sono la maggioranza nel calendario del WEC, soffriamo.



Per il 2015 abbiamo cercato di migliorare di parecchio questo aspetto, il problema forse è che anche Toyota e Porsche faranno passi in avanti. Vedremo quel che ci aspetta e soprattutto contiamo molto sulla gara più importante, la 24 Ore di Le Mans”.

Marco si sofferma infine sulla nuova Nissan: “Sono rimasto molto sorpreso nel vederla, sembra una Batmobile. Non so, sicuramente dal lato tecnico hanno scelto una via rivoluzionaria, innovativa, ma a sentire i primi rumors dell’ambiente pare che abbiano non poche difficoltà. Spero che possano essere competitivi, anche per rendere ancora più avvincente il campionato WEC. Quattro grandi marchi in lotta per la vittoria sarebbero sicuramente il top per la categoria”.



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
10 maggio – Adria
21 giugno – Varano
5 luglio – Monza
6 settembre – Mugello
26 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

2-3 marzo

Test Auto GP a Vallelunga

3 marzo

Nascar ad Atlanta

5-6 marzo

Test Renault 3.5 a Jerez

6-7 marzo

Test Euroformula Open a Le Castellet

Test GT Open a Le Castellet

Nascar a Las Vegas

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

Nascar a Phoenix

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

Nascar a Fontana

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

Nascar a Martinsville

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

Nascar a Fort Worth

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

Nascar a Bristol

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

Nascar a Richmond

Clio Cup a Varano

RS Cup 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

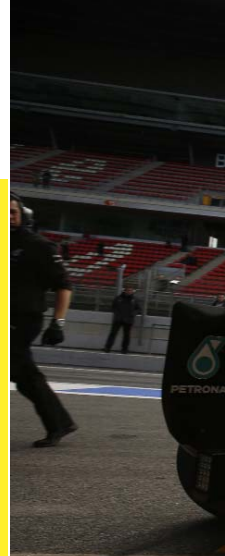
TC3 Series a Valencia

USCC a Laguna Seca

Nascar a Talladega

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
 Nascar a Kansas City
 TC3 Series a Portimao
 3 Ore Endurance al Mugello
 Coppa Italia ad Adria
 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
 Nascar All Stars a Charlotte
 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
 Nascar a Charlotte
 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
 Nascar a Dover
 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)
 Nascar a Pocono
 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 – Sardegna
 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
 Nascar a Michigan
 F.4 Italia a Franciacorta
 F.2 Trophy a Franciacorta
 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
 Coppa Italia a Varano
 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
Nascar a Sonoma
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
Nascar a Daytona
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
Nascar a Kentucky
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 e TRT – San Marino

19 luglio

F.1 al Hockenheim
GP2 al Hockenheim
GP3 al Hockenheim
Porsche Supercup a Hockenheim
Indycar a Newton
Nascar a New Orleans
Super Formula al Fuji
F.3 giapponese al Fuji
F.Renault ALPS a Misano
Clio Cup a Misano
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
Nascar a Indianapolis
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
Nascar a Pocono
F.Renault NEC ad Assen
BRDC F.4 a Brands Hatch

9 agosto

Moto GP a Indianapolis
USCC a Elkhart Lake
Nascar a Watkins Glen
TC3 Series a Codegua

16 agosto

Moto GP a Brno
Adac GT Masters al Nurburgring
Adac Formel 4 al Nurburgring
Nascar a Michigan
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
Nascar a Bristol
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
Nascar a Darlington
Clio Cup al Mugello
RS Cup al Mugello
Coppa Italia 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
Nascar a Richmond
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
Nascar a Chicago
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
Nascar a Loudon
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
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 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
Nascar a Dover
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
Nascar a Charlotte
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
Nascar a Kansas City
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
Nascar a Talladega
Formula Academy a Le Castellet
3 Ore Endurance ad Adria
Coppa Italia 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
Nascar a Martinsville

8 novembre

Moto GP a Valencia
Super Formula a Suzuka
V8 Supercars ad Auckland
Stock Car Brasil a Taruma
Nascar a Fort Worth
ERC in Francia – Giro di Corsica

15 novembre

F.1 a San Paolo
Mondiale Rally in Gran Bretagna
Nascar a Phoenix
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
Nascar a Miami

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