

n. 309
23 marzo 2015

Magazine **Italia** **Racing.net**



**IL CASO
ALONSO**

L'uomo dei misteri

**In Malesia lo spagnolo sarà in pista.
I medici gli hanno dato l'ok, ma sulle ragioni del suo incidente
restano ancora troppi lati oscuri**

Magazine



14



22



44



60

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

italiaracing.net

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

Redazione:
Stefano Semeraro
Marco Minghetti

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

Produzione:
Marco Marelli

Fotografie:
Photo4
Actualfoto
Photo Pellegrini
MorAle

Realizzazione:
Inpagina srl
Via Giambologna, 2
40138 Bologna

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

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

Il graffio

di Baffi

GERMANIA: SALTA IL G.P.



HOCKENHEIM
È
NURBURGRING ...

... SI
ARRENDONO A
ECCLESTONE.



BAFFI

L'editoriale

di Massimo Costa

LA F.1 CONTINUA A FARSI DEL MALE...

Ci aspetta il secondo Gran Premio dell'anno a Sepang, in Malesia. Altri tre giorni di passione, tre sveglie all'alba. Una F.1 che continuiamo ad amare nonostante i padroni del vapore facciano di tutto per scoraggiarci. L'ultima in ordine di tempo, la cancellazione del GP di Germania, che pare uno scherzo detta così, uno sgarbo inconcepibile, ma è tutto vero. Il Paese del team campione del mondo, del pilota quattro volte iridato e che scatenerà le fantasie dei suoi tifosi al volante della Ferrari, abdica. O meglio, è costretto a farlo da un inflessibile Bernie Ecclestone che da una parte si erge a difensore della F.1 contro le regole poco comprensibili della FIA, dall'altro contribuisce a terremotare l'anima della categoria allontanandola dal centro dove ha il più alto numero dei tifosi: l'Europa. I suoi tentativi di approdare in Paesi che non sanno neanche cos'è la F.1, sono falliti, vedi India e Corea del Sud, ma anche Bahrain e Abu Dhabi stanno in piedi soltanto perché i soldi agli emiri non mancano, non certo per l'interesse del pubblico locale. Si va alla ricerca dei dollari facili, e sarebbe comprensibile se poi questi biglietti aiutassero chi è in difficoltà, ma alla luce dei fatti non è così considerando che c'è mezzo paddock con i conti pesantemente in rosso. Autodromi enormi abbandonati al loro destino quelli di India e Corea del Sud, e chissà con quali soldi (infatti sono scattate le manette...) ai quali aggiungiamo l'ormai dimenticato circuito di Istanbul, una stupenda cattedrale nel deserto.

MARCIELLO NELLE LIBERE DI SEPANG LA MEGLIO GIOVENTÙ TRA GP3 E F.3

Vediamo Sepang cosa saprà offrirci, un circuito probante per la meccanica e i piloti. Vedremo il reale valore di molte monoposto che hanno lasciato Melbourne con qualche dubbio, vedi Red Bull e Williams, ma anche la Ferrari. La Mercedes si allontanerà o verrà riavvicinata? Per noi italiani ci sarà modo di festeggiare per rivedere un nostro connazionale in pista, anche se soltanto nel primo turno libero del venerdì. Raffaele Marciello guiderà la Sauber-Ferrari, una bella iniezione di fiducia da parte del Ferrari Driver Academy. Il pilota italiano, ma che vive a Lugano, è divenuto la punta dell'iceberg del nostro movimento che si sta dando da fare in GP3 e nel FIA F.3. La scorsa settimana si sono svolti i test collettivi, di cui potete trovare ampi servizi all'interno del nostro magazine. Antonio Fuoco, Luca Ghiotto, Kevin Ceccon, Antonio Giovinazzi, Michele Beretta e Alessio Lorandi sono la nostra "meglio gioventù" che seguiremo passo dopo passo nel corso della stagione al pari dei giovani Damiano Fioravanti, Leonardo Pulcini e Alessio Rovera che lotteranno nella Euroformula Open.





BANCO DO BRASIL



Sauber F1 Team

FORMULA 1

Il fatto



Fuga dalla storia

Con l'uscita dal calendario del GP di Germania, la F.1 traccia un'altra croce su uno dei suoi appuntamenti storici. L'Europa sembra interessare sempre meno a Ecclestone & Co, che puntano ai soldi dei cosiddetti nuovi mercati. Ma l'interesse dei manager coincide davvero con quello dello sport?





Stefano Semeraro

Via dalla Germania. Anzi, via dall'Europa. Dal Vecchio Continente che è stata insieme la culla e la nutrice della F.1, ma che oggi, proprio come un anziano genitore poco in salute, il figlio snaturato ha deciso di abbandonare. La decisione di cancellare il GP Germania è arrivata puntuale, non certo inattesa, a confermare che Bernie Ecclestone e i padroni del Circus se ne fregano altamente della tradizione, ma badano solo al soldo. Al marketing forse, ma visto lo spettacolo a volte desolante di certi circuiti, dove il pubblico pagante è pochissimo e il pubblico in generale spesso molto scarso, interessa soprattutto il riccone di turno da mungere. Lo Stato o l'organizzatore esotico e solvibile (ma non sempre, vedi il caso-India o Corea del Sud), che per ragioni di propaganda può permettersi di sborsare l'esosa "fee", la tassa di iscrizione al Mondiale. A dire il vero per salvare il Gran Premio di Germania si era mossa anche la Mercedes: anche perché avere un Mondiale dominato da una Casa tedesca, ma nessuna gara sul

suolo nazionale, ne converrete, è davvero uno strano modello di business. Oltre che avere piloti come Sebastian Vettel e Nico Hulkenberg.

«Per quello che possiamo fare, cercheremo di dare una mano – aveva spiegato Toto Wolff, il boss della Mercedes F.1 – per noi è un Gran premio molto importante». L'offerta era quella di accollarsi tutte le potenziali perdite del 2015 e contribuire alla promozione dell'evento. Macché. Ecclestone ha parlato con il Nurburgring, che da tempo versa in bruttissime acque, poi con Hockenheim, ma il salvataggio è fallito. «Come principio non crediamo giusto che sia compito di un team dare sostegno economico a un singolo evento, e non crediamo che questo sia un modello sostenibile», ha commentato un portavoce di Stoccarda. «Nondimeno, il Gran Premio di Germania è uno degli eventi fondamentali del calendario, e noi abbiamo un significativo interesse al suo svolgimento. Mercedes-Benz ha partecipato alle trattative e offerto un significativo contributo alla gara del 2015. L'offerta, sfortunatamente, non è stata accettata». Anche Niki Lauda ha sparso calde lacrime



(da cocodrillone? Chissà...) su una gara a cui per molti motivi molto diversi gli sta a cuore, ma il danno è fatto.

Auf wiedersehen, Deutschland. Nel 2015 si correrà in Malesia, in Cina, nel Bahrain reduce da una mezza guerra civile, a Singapore, in Cina, ad Abu Dhabi, si tornerà in Messico. Ma non in Francia, né in Germania, senza contare che Monza da anni è a rischio esclusione. Resistono Monaco, l'Austria – dove si è tornati per volere e per i soldi della Red Bull... -, la Spagna (che ha rischiato grosso), l'Ungheria, il Belgio (che era anche sparito salvo poi tornare, ma con una situazione finanziaria sempre difficile), la Russia che già si apre ad Oriente. Non moltissimo se si considera che per decenni il cuore della Massima Serie ha pulsato in Europa.

Ripensare oggi ai circuiti europei esodati o desaparecidos dalla F.1 fa impressione. Pare di tracciare una mappa cimiteriale. O di stare in un film di David Lynch, "lost highways", autostrade perdute. A Magny-Cours il Circus ha fatto tappa per l'ultima volta nel 2008, al Paul Ricard a inizio anni '90, mentre agli albori della F.1 c'erano state gare anche Reims

(dove Baghetti vinse con la Ferrari nel 1961), e più tardi a Digione.

Donington e Brands-Hatch sono indissolubilmente legate nel ricordo ai nomi di Senna, Michael Schumacher, Damon Hill e Nigel Mansell, ma almeno in Gran Bretagna resiste Silverstone. Di San Marino e Imola è superfluo parlare ad un pubblico italiano. Sull'Estoril, in Portogallo, è calato il sipario nel '96 (lì Senna vinse il suo primo GP), a Zandvoort Alan Jones e Gilles Villeneuve fecero vedere di che pasta erano fatti, Anderstorp in Svezia è un ricordo sbiadito. Anche fuori dall'Europa, va detto, ci sono croci piantate in luoghi cari alla memoria, da Kyalami a Watkins Glen, da Adelaide a Long Beach.

Il circuito di Istanbul, ideale porta fra Oriente e Occidente, battezzato nel 2005, ma abbandonato nel 2011, sta invece lì a ricordarci che l'idea di una continuità, di una familiarità, di una tradizione da conservare o rifondare non fa parte degli interessi di questa F.1. Chi non paga le cifre che decide il manovratore semplicemente scompare dal paesaggio.



A close-up profile of a man with a beard and mustache, looking towards the right. The background is a blurred horizon line, possibly a racetrack or a field, under a bright sky. The overall tone is dramatic and focused.

Alonso torna i dubbi restano

Il pilota spagnolo è stato promosso dai medici della FIA e sarà regolarmente in pista a Sepang. Ma sulle cause dell'incidente che lo ha lasciato per giorni senza memoria non è stata ancora fatta chiarezza. Anche se dal comunicato McLaren emerge un dettaglio inedito.

Stefano Semeraro

«La McLaren annuncia che pure in attesa dei test medici della FIA di giovedì 26 marzo presso il circuito internazionale di Sepang, Fernando Alonso ritornerà nell'abitacolo della sua MP4-30 per il weekend del GP di Malesia». Tutto è bene, dunque, ciò che finisce bene? Speriamo di sì, anche se a dire il vero i dubbi, i sospetti, le preoccupazioni destinate dall'incidente di Alonso a Barcellona non sono stati del tutto cancellati. Voci non confermate, ma neanche smentite in maniera del tutto convincente, sulle reali cause dell'uscita di pista – dal malore alla scossa elettrica, al cedimento meccanico – continuano a circolare, ed è facile immaginare che a Sepang tutti i colleghi dello spagnolo stiano chiedendogli in camera caritatis cosa davvero è successo, cosa davvero si ricorda. Questioni sensibili. Sulle quali un passaggio del comunicato McLaren a dire il vero, come vedremo, apre un piccolo spiraglio. O forse sparge l'ennesima cortina fumogena.

Il lato incoraggiante è che già dopo alcuni test sostenuti a Cambridge i neurologi gli avevano dato il nullaosta per il ritorno in pista. Il doppio svenimento in pista, il risveglio agitato, i due (o tre) giorni di amnesia in cui Fernando non riusciva neppure a riconoscere le persone del team, paiono definitivamente superati. «Sin da Barcellona Fernando ha seguito un rigoroso e specifico programma di allenamento», continua il comunicato McLaren, studiato e controllato da il-

lustri scienziati dello sport per garantire la sua sicurezza e il ritorno in pista. Al McLaren Technology Centre la scorsa settimana ha incontrato i suoi ingegneri e guidato al simulatore in modo da essere aggiornato sugli ultimi sviluppi della MP4-30».

Ed ecco il passaggio interessante: «Come parte del programma ha discusso con gli ingegneri dell'incidente e analizzato i dati complessivi che sono stati condivisi con la FIA. Anche se niente di evidente è emerso dalla telemetria, e neppure dalla successiva ricostruzione in laboratorio, Fernando ricorda una sensazione di 'pesantezza' nello sterzo prima dell'incidente. Di conseguenza il team ha deciso di inserire un ulteriore sensore per aumentare i dati da registrare. Fernando è molto desideroso di tornare al volante e contribuire in maniera sostanziale allo sforzo collettivo in comunione con la Honda per migliorare le nostre prestazioni in pista».

Quello sterzo "pesante", dunque, che cosa significa? E se Alonso, come si era detto, lui stesso per primo, ha rimosso l'incidente, come fa a ricordarsi quel particolare? Siamo davanti ad un indizio o a un tentativo educato di depistaggio? Difficile rispondere. Di certo c'è solo che Alonso a Sepang ritroverà una McLaren in crisi, per nulla competitiva e ulteriormente azzoppata dal motore rotto da Kevin Magnussen in Australia che lo costringerà a correre con sole tre power unit nel resto della stagione. E questo, probabilmente, Alonso avrebbe preferito dimenticarselo del tutto.









Kimi sul filo

Al secondo anno in Ferrari, Raikkonen ha molto da dare. Dopo il disastro del 2014 dovrà mostrare a Maranello di essere ancora la miglior scelta, ora e per il futuro





Marco Cortesi

Kimi Raikkonen è ad un anno cruciale della sua carriera. Il trentacinquenne finlandese ha affrontato una stagione 2014 estremamente difficile in cui non solo ha poco gradito la nuova configurazione tecnica della Formula 1, ma ha anche sofferto più che in passato il compagno di squadra, finendo in una specie di spirale negativa. Data una vettura non all'altezza delle attese, non ha voluto cambiare il suo stile di guida per adeguarsi alla situazione precaria ("non è così che si risolvono i problemi", ha spiegato) e mentre Fernando Alonso riusciva a finire sul podio, lui si è trovato a navigare in posizioni poco consone al suo talento. Dopotutto, con uno stile di guida da sempre così particolare, e che si è spesso rivelato un fattore decisivo, sarebbe a ben vedere stato molto penalizzante chiedere al Campione di dimenticarsi tutto. Raikkonen entra infatti fortissimo in curva, caricando molto l'anteriore. Porta dentro tanta velocità, gestendo la vettura "in punta di dita" alleggerendo nella parte centrale, con velocità a centro curva anche più basse rispetto alla concorrenza, per poi ripartire prima possibile in accelerazione. In altre parole, Raikkonen riduce i tempi morti al minimo e ha bisogno di un'auto e un assetto che lo assecondino. Oltre all'arrivo del brake-by-wire, che gli ha reso complicata la fase di alleggerimento, le gomme 2014, che conferivano meno stabilità al posteriore, hanno fatto il resto. Ad incidere sulle sue performance è sicuramente anche la scelta tecnica del pull-rod all'anteriore: si tratta di una soluzione più difficile da mettere a punto: figuriamoci quando si tratta di adattarla a due tipi di pilotaggio completamente differenti. Se in più ci mettiamo che Alonso è tutt'altro che facile nel rapporto coi compagni di squadra, ci sono abbastanza ingredienti per spiegare il disastro 2014. Con un anno di esperienza in più in Ferrari, delle gomme che garantiscono più solidità al posteriore, ed un compagno dallo stile non così radicalmente differente come Sebastian Vettel, Raikkonen spera di ribaltare la situazione. Fondamentali saranno motivazione ed impegno, perché indipendentemente dalla guida, l'approccio di Vettel è molto differente da quello del finlandese. Lavoro, lavoro, lavoro, in ogni momento e ad ogni ora: il rischio è che, se non si partirà subito bene, il tedesco si accaparrerà tutte le attenzioni considerando invece la tendenza di Raikkonen a puntare molto sul talento e un po' meno sulla fase preparatoria. In gioco c'è il futuro. In Ferrari non si è fatto mistero di tenere sott'occhio altri piloti, a partire dal giovane connazionale Valtteri Bottas, mentre anche con Lewis Hamilton pare ci sia stato un abboccamento. Si sa, è dai contatti casuali che si arriva agli accordi a lungo termine, specie quando vengono a crearsi le giuste condizioni.

Buon comple

Dieci anni di presenza nel Circus con il nome voluto da Dietrich Mateschitz. Per celebrare l'ex team di Giancarlo Minardi, ecco una storia della scuderia lettera per lettera



eanno!





A come Ascanelli

Famoso per essere stato l'ingegnere di Nelson Piquet alla Benetton e Ayrton Senna alla McLaren, Giorgio Ascanelli è stato il direttore tecnico della Toro Rosso dal 2007 al 2012. Dopo aver assistito al trionfo da favola di Vettel a Monza Ascanelli ha avuto un ruolo fondamentale nella transizione verso la maturità della scuderia.

B come Buemi e Bourdais

Gli altri due "Seb" della Toro Rosso, Buemi e Bourdais, hanno accumulato rispettivamente 55 e 27 partenze per la scuderia italiana, anche se poi fine non sono stati confermati. Bourdais in seguito è tornato a correre nella IndyCar negli Usa, mentre Buemi, che è ancora pilota di riserva della Toro Rosso, ha conquistato il campionato mondiale prototipi con la Toyota.

C come CASA

Per i primi quattro anni il Dna della Toro Rosso è stato lo stesso della Red Bull. Ma con il cambio di regole del 2010 il team non ha più potuto sfruttare i progetti di Adrian Newey e ha dovuto diventare un costruttore in proprio. La STR5 è stata la prima macchina tutta progettata in casa dalla Toro Rosso.

D come Dietrich Mateschitz

Il proprietario del team è il milionario austriaco Dietrich Mateschitz, che nel 2005 decise di acquistare la Minardi dal businessman australiano Paul Stoddard per farne un team gemello della sua squadra principale.

E come Equivalenza

Nel 2006 la F.1 passò ai propulsori V8 da 2.4 litri, anche se una regola controversa sull'equivalenza dei motori ha consentito alla Toro Rosso di continuare ad utilizzare un V10 da 3 litri Cosworth nella stagione del debutto, anche se con alcune restrizioni. Nella stagione seguente la scuderia è passata ad un motore Ferrari, separandosi da Maranello solo nel 2014 quando ha adottato la stessa unità Renault montata anche dalla Red Bull.

F come Faenza

La cittadina romagnola è ancora la sede del team, la stessa nella quale è nata la Minardi.

G come Berger

Prima del debutto ufficiale della Toro Rosso Gerhard Berger acquistò il 50 per cento di quote del team dal suo vecchio amico Mateschitz. Ma dopo la stagione 2008 l'ex driver austriaco ha rivenduto tutto alla Red Bull.

H come Helmut (Marko)

Pilota di F.1 negli anni '70, oggi Marko è il talent scout ufficiale della Red Bull e il supervisore del rinomato junior program della scuderia austriaca. Deciso e schietto Marko non ha mai avuto paura di proporre nuovi talenti, che così hanno sempre imparato in fretta a camminare con le proprie gambe.

J come Jaime (Alguersari)

Il più giovane ad aver preso il via un GP per la Red Bull, lo spa-



gnolo è stato promosso come rimpiazzo di Sebastien Bourdais a metà della stagione 2009, nonostante la quasi nulla esperienza in F.1. Il 19enne ha zittito in fretta la critica facendo segnare 31 punti per il team nel corso di due stagioni prima di essere congedato nel 2011.

K come Kvyat

Un altro giovane che ha dimostrato di meritare l'opportunità che gli è stata offerta nel 2014 dalla Toro Rosso. Nella sua prima gara in assoluto in F.1 si è piazzato nono, diventando il più giovane di sempre a ottenere punti, ed è poi stato chiamato alla Red Bull per sostituire Vettel.

L come Loeb

Come lui stesso ha ammesso il nove volte campione del mondo rally è stato "molto vicino" a guidare per la Toro Rosso nella gara finale della stagione 2009 ad Abu Dhabi. Nonostante l'ottima impressione lasciata nei test dovette però rinunciare al progetto perché non riuscì ad ottenere la superlicenza FIA.

M come Monza

Il punto più alto della storia della Toro Rosso è senza dubbio la incredibile vittoria ottenuta da Sebastian Vettel nel GP d'Italia del 2008. Dopo aver shoccato il paddock con la prima pole ottenuta il sabato, l'allora 21enne tedesco andò oltre ogni aspettativa trionfando in condizioni difficilissime il giorno della gara, diventando il più giovane vincitore della storia della F.1. Nei precedenti 14 anni, a partire dagli inizi della Minardi nel 1985, il team non era mai salito sul podio, ma in quell'occasione riuscì a battere anche i "fratelli" maggiori della Red Bull.

N come Notturmo

La Toro Rosso ha finito fra i primi sei in Italia, Cina, Monaco, Belgio, a Valencia, in Giappone, Brasile e Canada, ma solo a Singapore è riuscita a ottenere un risultato del genere in più di un'occasione. Vettel si classificò sesto nella gara in notturna del 2008, mentre Jean-Eric Vergne si piazzò sesto nel 2014.

O come Occasione

La vittoria di Vettel a Monza contribuì nel 2008 ai 39 punti della classifica finale del team in campionato: 10 punti più in alto di quanto riuscì ad arrivare la Red Bull con una macchina praticamente identica. Il team italiano in quell'occasione finì sesto fra i costruttori, ma nei sei anni successivi non è mai riuscito ad arrivare neppure vicino a battere di nuovo la Red Bull.

P come Pressione

La capacità di produrre talenti del programma Red Bull, e la nota severità di Helmut Marko hanno fatto sì che tutti i piloti della Toro Rosso sapessero che per loro l'unica scelta era ottenere risultati o essere silurati. Dei nove piloti che hanno guidato per il team fino al 2014 solo tre sono rimasti in F.1 - Vettel, Kvyat e Ricciardo, tutti e tre promossi alla Re Bull. Gli altri - Liuzzi, Speed, Bourdais, Buemi, Alguersari e Vergne - non hanno più ottenuto un sedile a tempo pieno dopo essere usciti dal team.

Q come Questione

La più grossa discussione nella storia della Toro Rosso risale al bagnatissimo GP d'Europa del 2007 al Nurburgring, quando Scott Speed e il team principal Franz Tost furono coinvolti in



una dura controversia in seguito al precoce ritiro dalla gara dell'americano. Secondo Tost, Speed aveva messo seriamente in questione l'abilità del team nel primo giro a causa di un ritardo nel cambio di gomme da bagnato, un comportamento che aveva molto irritato l'austriaco, specie dopo che Speed finì per uscire di pista al terzo giro. Prevedibilmente, il posto di Speed fu preso poco tempo dopo da Vettel.

R come Ricciardo

Daniel Ricciardo ha passato due stagioni alla Toro Rosso, durante le quali ha coltivato un'aspra rivalità con il compagno di gara Jean-Eric Verne. Una rivalità che salì di livello nel 2013 quando Mark Webber decise di ritirarsi dalla F.1 liberando all'improvviso un sedile alla Red Bull. Ricciardo si guadagnò il posto dimostrando una maggiore solidità, e l'anno dopo ha confermato le sue qualità facendo meglio del suo quattro volte campione del mondo Sebastian Vettel e vincendo tre GP.

S come Squadra

In onore dell'origine italiana del team la denominazione iniziale del team era 'Squadra Toro Rosso', ma fu presto mutata in Scuderia Toro Rosso per evitare la confusione con un termine che da noi identifica più il mondo del calcio.

T come Tost

Messo a capo della Toro Rosso nel 2006, Franz Tost ne è stato il team principal sin dal debutto. Prima di allora l'austriaco aveva guidato il programma F.1 della BMW.

U come USA

Il driver californiano, dal nome molto indicato per un pilota,

Scott Speed (speed significa veloce in inglese), nel 2006 divenne il primo americano dai tempi di Michael Andretti nel '93 a correre in F.1. La sua storia con la Toro Rosso è durata però solo una stagione e mezzo: come miglior risultato, su 28 gare, Speed ha ottenuto un nono posto.

V come Vettel

A rimpiazzare Speed, come si è detto, nel 2007 arrivò Sebastian Vettel. La sua esplosione con il team fu rapidissima, visto che dopo appena sei gare con il team si piazzò quarto in Cina, mentre l'anno successivo terminò sette volte fra i primi sei, inclusa la prima e unica vittoria del team a Monza. Nel 2009 fu promosso alla Red Bull. Il resto è storia.

W come Webber

Prima di Vettel, Mark Webber era arrivato ad un passo dal portare la scuderia al successo, in una gara tormentata dalla pioggia sul circuito del Fuji. Quando la safety car entrò in pista Webber soffrì una foratura dovuta ad un tamponamento proprio da parte del suo compagno di squadra Sebastian Vettel. Il tedesco, terzo in quel momento, scoppiò poi in lacrime, mentre Webber dovette smaltire la rabbia di una vittoria sfumata davvero per nulla.

Z come Zero

La Toro Rosso ha ottenuto diversi risultati in dieci anni – una pole, una vittoria, 56 giri in testa alla corsa e più di 200 punti mondiali. Manca solo un giro veloce: il 2015 sarà l'anno buono?





Sfida al Piccolo Diavolo

A 36 anni Valentino Rossi non ha nessuna intenzione di smettere e punta al decimo titolo. Con lui i rivali del baby campione Marquez, che cerca il terzo mondiale consecutivo, sono Pedrosa, Lorenzo e un Dovizioso caricatissimo dalla qualità della nuova Ducati Desmosedici GP 15.

Stefano Semeraro

Tutti contro Marc. Tutti contro il Piccolo Diavolo che nel prossimo weekend in Qatar, la prima tappa del motomondiale 2015, parte per piazzare un tris da k.o. per la concorrenza. A 22 anni lo spagnolo è infatti il grande favorito anche per questa stagione, anche se rispetto allo scorso anno, quando il baby catalano vinse la bellezza di 13 gare, gli avversari danno l'impressione di aver fatto un passo avanti.

I diretti rivali di Marquez sono sempre loro: Jorge Lorenzo, Dani Pedrosa e l'highlander Valentino Rossi, che a 36 anni non ha nessuna voglia di fare da comprimario. Anzi.

I test di Losail, sullo stesso circuito che ospiterà lo start del campionato, i distacchi non erano abissali, tutt'altro: 14 piloti nel giro di un secondo. La novità – relativa – è data dalla Ducati, che con la Desmosedici GP15 quest'anno promette di dare veramente battaglia. «neanche Stoner aveva una Ducato così», si è lasciato scappare Andrea Dovizioso, il top driver del team bolognese. «Dopo i primi giri ho subito detto agli ingegneri: c...o, come gira. Poi anch'io sono maturato, adesso certe situazioni le gestisco meglio. Anche se in fondo non sono cambiato. In Qatar l'obiettivo mio e del team è il podio». Nelle prime gare la Rossa avrà anche il vantaggio relativo a benzine e gomme che spetta alle "open", ma a Borgo Panigale sono convinti che la nuova cavalcatura sia comunque competitiva.

E Marquez? Non si scompone. «Alla fine è chiaro che i miei rivali sono Dani (suo compagno alla Honda Repsol) e i due della Yamaha (Lorenzo e Rossi). Mi

aspetto che a un certo punto anche le Ducati siano lì davanti, ma partono con l'handicap di sapere che prima o poi perderanno i loro vantaggi. Quindi so bene da chi mi devo guardare».

Pedrosa, 29 anni appesantiti da tanti infortuni, dovrà dimostrare alla Honda che allungargli il contratto di due anni non è stato un azzardo, mentre Lorenzo dopo un 2014 molto tormentato si aspetta il riscatto: «nella pre season siamo stati bene, e il nuovo cambio dovrebbe darci qualche cosa in più. Sono convinto che possiamo migliorare ancora molto con lo sviluppo della moto durante la stagione». Jack Miller, in arrivo dalla Moto3, per molti osservatori è destinato a diventare la vera novità della stagione, mentre per Valentino la scommessa vera, la mission impossibile di un finale di carriera che si preannuncia ancora lungo, è il sogno di giocarsi ancora un Mondiale prima di dire bye bye al paddock che l'ha visto dominatore. «Sono pronto, carico e non ho voglia di fare programmi che vadano oltre il 2016. La M1 è migliorata, e questa sarà una stagione in cui saremo tutti più vicini – ha detto alla Gazzetta dello Sport – il cambio "seamless" funziona bene, soprattutto in staccata. Sono curioso di vedere come andrà: Marquez avrei voluto trovarmelo di fronte quando avevo la sua età, ma onestamente mi sento in forma come poche volte in passato. Voglio il decimo titolo, l'importante è non buttare punti e vincere qualche gara, poi si vedrà. Nel 2016 cambieranno tante cose, i regolamenti, non voglio pensarci. Con la mia fidanzata Linda va tutto bene, non mi sposo ma mi piacerebbe avere un figlio. Quando? Diciamo nei prossimi 10 anni...». Occhio al vecchietto, Marc.



Perico riparte dal Basso

Dieci anni dopo aver trionfato a Sanremo, e due anni dopo essersi imposto al 1000 Miglia, il pilota bergamasco ha vinto la sua terza gara del CIR. Ad aiutarlo una scelta di gomme discutibile del pilota della Fiesta Brc che, leader della gara, è uscito clamorosamente di strada





“Anche se ho faticato più del solito a tenere alto il ritmo, siamo in testa alla fine di una giornata difficile e domattina dovremo valutare bene le condizioni della strada per scegliere le gomme giuste”. Così diceva Giandomenico Basso sabato sera, davanti a una classifica che gli stava dando ragione: Alessandro Perico, il meno lontano dei suoi inseguitori, era dietro di ventun secondi e cinque e non pareva aver nessuna voglia di mettere a rischio un risultato che lo soddisfaceva ampiamente. E che né Rudy Micheli, né “#NC3” - i due in lotta serrata fra loro per il terzo posto che lo seguivano a quaranta secondi e spiccioli – erano più in condizione di impedirgli di cogliere. Non nel poco che restava prima rompete le righe, non nei venti chilometri abbondanti da ripetere due volte in una mattinata grigia e fredda. Coreglia: undici chilometri d’asfalto, i primi, ricoperti da un velo d’acqua, sei umidi e “sporchi” e solo tre, gli ultimi, sostanzialmente asciutti. Non proprio un rebus irrisolvibile per chi non è più costretto ad attaccare. E invece il veneto s’è complicato la vita, affrontandoli con quattro stampo. Scelta rischiosa, la sua.

Inutilmente ed esageratamente azzardata. Pagata con un busso fatale dopo appena un paio di migliaia di metri. Colpa di una chiazza di gasolio, prova a spiegare Giando a frittata ormai fatta. Forse per non ammettere lo sbaglio, forse solo per scaricare in qualche modo la delusione per una vittoria buttata via. “Ero arrivato qui con l’idea di provare a fare qualche bel tempo e l’obiettivo di ritagliarmi un posto sul podio”, fa Perico a bocce ferme. “Stamani ero ripartito con in testa solo l’idea di difendere la seconda piazza”, aggiunge dopo aver messo in cassaforte la sua terza vittoria in un appuntamento della serie tricolore. Dieci anni dopo essersi imposto a Sanremo, due anni dopo averlo fatto al 1000 Miglia. “Ho cercato di andare forte dove le condizioni del fondo lo permettevano e di stare abbottonato dove era davvero troppo facile sbagliare”, spiega il bergamasco senza farla lunga. Senza farla lunga, rende merito a Terenzio Testoni, l’onnipresente tecnico della Pirelli: “Se ho vinto è anche e soprattutto grazie a lui che una volta di più mi ha consigliato le gomme più adatte”.



Dominatore della prima tappa Basso si è arresa al primo impegno della domenica

Eppur si muove...

Non se ne può proprio più. Anche al Ciocco, prova dopo prova, protagonisti e comprimari si affidano a un verbo per riassumere il loro pensiero. Pochi, i più fantasiosi, informano chi frequenta i controlli stop che l'auto si muove; gli altri si limitano a dire che scivola. Anche se la cosa pare decisamente scontata, quando si corre su strade bagnate o quantomeno molto umide. E' così da sempre e già lo sapeva, duecento e passa anni fa, Giovan Battista Perasso detto Balilla. Che per scagliare la prima pietra contro i soldati austriaci aspettò che le ruote dei loro cannoni girassero a vuoto nella fanghiglia.



Sul podio anche la Fiesta di "#NC3"

L'ORDINE DI ARRIVO DOMENICA 22 MARZO 2015

1. Perico-Turati (Peugeot 208 R5) in 1.54'32"3
2. Michellini-Perna (Citroen DS3 R5) a 35"5
3. "#NC3"-Farnocchia (Ford Fiesta R5) a 45"0
4. Albertini-Fappani (Peugeot 208 R5) a 56"9
5. Andreucci-Andreussi (Peugeot 208 T16) a 2'25"8
6. Baccega-Ottaviani (Ford Fiesta R5) a 3'59"9
7. Testa-Inglesi (Peugeot 208 R2) a 9'06"1
8. Scattolon-Grimaldi (Renault Clio R3) a 9'06"7
9. "Ciava" Ciucci (Ford Fiesta R5) a 9'48"4
10. Tassone-Michi (Peugeot 208 R2) a 9'53"5

Classifica CIR Assoluto: 1.Perico 15; 2."#NC3" 12; 3. Albertini 10; 4.Andreucci 8; 5.Baccega 6; 6.Ciava 5; 7.Tassone 4.

CIR Produzione: 1.Scattolon 15; 2.Andolfi 12; 3. Ferrarotti 10.

Classifica CIR Junior: 1.Testa 15; 2.Tassone 12; 3.Marchioro 10; 4.DeTommaso 8; 5.Gheno 6; 6.Trevisani 5; 7.Bernardi 4; 8.Panzani 3.

Classifica CIR Costruttori: 1.Peugeot 19; 2.Ford 15; 3.Renault 3.



Andreucci, un bicchiere mezzo pieno e mezzo vuoto

Il suo bicchiere è mezzo pieno e mezzo vuoto. La fantastica galoppata che, riavuta fra le mani una 208 T 16 a posto, gli ha permesso di risalire dal tredicesimo al quinto posto non basta a Paolo Andreucci per dimenticare il problema alla pedaliera dei freni che lo aveva escluso troppo presto dalla lotta per la vittoria. "Potevamo iniziare la stagione con un successo, non siamo riusciti a farlo e il bilancio resta negativo. Ma abbiamo comunque dimostrato di essere ancora molto competitivi e questo è comunque importante", osserva il garfagnino alla fine di una due giorni nella quale ha firmato sette delle quindici piezze a disposizione. L'harakiri di Giandomenico Basso e il

kappaò subito da un evanescente Umberto Scandola gli hanno dato una bella mano e gli permettono di archiviare il primo atto della stagione verde-bianco-rossa guardando dall'alto gli altri pretendenti alla corona. Eppure si mostra preoccupato: "Conservare il titolo sarà dura", osserva mostrando una cautela persino superiore a quella abituale. Non alza i toni, ma per una volta dà voce alle sue perplessità. Quelle suscitate in lui - e non solo in lui... - dalla cura dimagrante che la federazione ha autorizzato alla Fiesta della Brc. "Sarà meglio che ci si dia una calmata nel cambiare le regole: non vorrei che da qui a un paio di settimane ci fossero altre sorprese", dice serio.



Per Michelinì la gioia è doppia

Quel po' d'amarezza che la convinzione di aver perso per meno di un secondo il duello per l'argento con "#NC3" gli aveva lasciato è svanita in fretta: giusto il tempo di trasferirsi da Castelnuovo Garfagnana a Castelvechio Pascoli. Appena entrato nella hall del Ciocco, Rudy Michelinì ha scoperto che al suo rivale era stata appioppata una penalità di dieci secondi per aver bruciato il semaforo al via dell'ultimo tratto cronometrato e la sua giornata s'è illuminata. "L'annata comincia bene", fa il toscano che ha usato decisamente bene la DS3 R5 in una gara che aveva rischiato di dover saltare per un problema a un occhio. Non è stato un fine settimana facile, il suo. "Anche perché – spiega – ho dovuto scoprire gomme che non avevo mai usato e di conseguenza mi ero imposto di iniziare con una certa cautela per poi aumentare gradualmente il ritmo". E così ha fatto.

Junior Una gara tutta di... Testa

Qualcosa di nuovo, finalmente. Nel giorno in cui un trentanovenne scala il podio e un quarantanovenne comincia a ipotecare il titolo tricolore, a brillare è anche e soprattutto un ventunenne. Giuseppe Testa mette in riga un sacco di bella gente con la sua 208 R2 e finisce il fine settimana in Garfagnana con un settimo posto assoluto da incorniciare, un soffio davanti a Giacomo Scattolon che pure ha maneggiato una Clio R3 con sufficiente bravura da tener dietro gli avversari in Produzione, e una cinquantina di secondi davanti a Michele Tassone che al debutto con la "Leoncina" ufficiale scopre di doversi dare da fare più di quanto s'era immaginato. Il molisano incassa quantitativi industriali di complimenti senza fare la ruota: "Sono contento – racconta – di aver iniziato bene la stagione".



Anno nuovo, vita nuova

Il campionato 2015 è pronto a partire. Analizziamo in dettaglio tutti i temi della stagione, oltre ai protagonisti che animeranno le gare. Nella prima prova in Florida ci saranno anche quattro nomi italiani

Marco Cortesi

L'IndyCar è pronta all'evoluzione. Dopo l'esordio della nuova generazione di vetture, le Dallara DW12, esordiranno gli attesi aerokit che permetteranno di differenziare visivamente i motoristi Chevrolet e Honda. Dal punto di vista prettamente sportivo, i movimenti di mercato hanno portato a rafforzamenti e rimescolamenti, che vedono però inalterati o quasi i favoriti principali. Ma con diversi inserimenti interessanti, a partire da quelli in tricolore.





I FAVORITI

Battaglia tra Penske e Ganassi

E' impensabile non annoverare tra i favoriti i piloti dei team Penske e Ganassi. La compagine del Capitano si è rinforzata sia nel comparto piloti, con l'arrivo di Simon Pagenaud, sia da quello organizzativo, con l'acquisto dal team Andretti del direttore sportivo Kyle Moyer. Quest'ultima mossa è stata cercata e voluta in ottica Indy: Penske, che ha finalmente portato a casa il titolo con Will Power nel 2014, vuole tornare sul trono della 500 Miglia, e punterà forte, oltre alla "freccia" australiana che dovrà però dimenticare gli errori del passato, anche su Juan Pablo Montoya, tornato vincente dopo un inizio 2014 difficile. Per un Helio Castroneves che, paradossalmente, sembra quasi il più debole dello schieramento, Pagenaud avrà bisogno di adattarsi alla situazione di una scuderia tanto blasonata ed organizzata. Fortunatamente per lui, ad assisterlo ci sarà il fido ingegnere Ben Bretzman, che l'ha seguito dal team Schmidt. In Ganassi si spera di non incontrare la partenza lenta degli ultimi due anni. Alla seconda stagione con i motori Chevrolet, le cose dovrebbero girare per il verso giusto sin da subito, in particolare per Scott Dixon. Il trentaquattrenne neozelandese l'incontrastato leader della squadra di Chip Ganassi, e punto di riferimento per la lotta al titolo. Se con la vittoria di Fontana 2014 sembrava essersi un po' ripreso, Tony Kanaan dovrà dimostrare di essere sempre all'altezza della situazione, cosa non accaduta lo scorso anno. Insieme a loro ci saranno Charlie Kimball e Sage Karam, per ora confermato solo a St.Petersburg. Sembra indietro invece, l'Andretti Autosport. Non si sa se la questione riguardi l'aerokit Honda, che ha avuto riscontri in media meno performanti di quello Chevrolet, o la squadra stessa. Ma c'è la possibilità che gli uomini di Michael Andretti abbiano fatto pretattica, come per altro accade spesso (vedi Indy 2014). Ryan Hunter-Reay sarà la "punta", mentre in attesa del salto di qualità saranno ancora Marco Andretti, Carlos Munoz e la rientrante Simona De Silvestro, per ora confermata solo a St. Pete.

Montoya e Castroneves



Takuma Sato



Tony Kanaan



GLI OUTSIDER **Bourdais e Hinchcliffe** **da tenere d'occhio**

Primo tra gli outsider a venire in mente, per le prestazioni viste ai test collettivi di Barber, è il KV Racing di Kevin Kalkhoven e Jimmy Vasser. La squadra motorizzata Chevy potrà contare, oltre che su motore e sull'aerokit del cravattino, anche su un Sebastien Bourdais in forma, vincitore per la prima volta in IndyCar nel 2014, e su Stefano Coletti, rivelazione delle prove collettive. Inoltre, in questi giorni ci si è assicurati i servizi di Bill Pappas, ingegnere dai trascorsi importanti. Al team Schmidt-Peterson ci si è affidati a James Hinchcliffe e James Jakes. Anche se un po' "saccheggiata" dalla concorrenza durante l'inverno, la realtà gestita da Sam Schmidt potrà portare avanti parte del buon lavoro fatto in passato, contando anche su una discreta dote di sponsor. Dopo le vittorie centrate sia sugli stradali che sugli ovali l'anno scorso, l'Ed Carpenter Racing si è fuso con il team Fisher e porterà al via, oltre allo stesso Carpenter (sugli ovali) anche Luca Filippi e Josef Newgarden: la mossa sarà decisiva.

GLI ALTRI **Foyt ed Herta** **pieni di speranze**

Tra gli "outsider", per potenziale mostrato in pista, potrebbe essere ricompreso anche il team Rahal che, però, paga il lungo digiuno in termine di vittorie che dura dal 2008. Il rampollo del Team Manager, Graham, ha bisogno di un'annata da pilota di punta, e le positive prove a Barber sembrano essere di buon auspicio. In casa Foyt si tornerà ad avere due vetture a tempo pieno. Takuma Sato e Jack Hawksworth avranno a disposizione un buon potenziale e Larry Foyt, investito ora dei pieni poteri di team-manager, potrà dimostrare il suo valore anche da dietro al muretto dopo una stagione 2014 nettamente al di sotto delle attese. Grandi speranze anche per il team Herta, che si è assicurato il campione 2014 della Indy Lights Gabby Chaves: oltre al bonus-vittoria del colombiano, sono arrivati nuovi sponsor a dare vigore anche finanziario. La cenerentola sarà invece il team Coyne. Dopo aver appiedato Justin Wilson, Dale Coyne ha annunciato all'ultimo minuto Carlos Huertas e Francesco Dracone. Se è vero che il colombiano ha vinto una gara (fortunatamente e con una vettura irregolare) nel 2014, è ben lontano dal poter essere un caposquadra e Dracone, che non ha potuto nemmeno provare un'auto completa nei test collettivi, sarà chiamato ad una partenza in salita.



GLI ITALIANI (O QUASI) Coletti sorprende Filippi si prepara

Saranno tanti i nomi italiani sulla griglia di partenza di St. Petersburg. Partendo da Luca Filippi e Francesco Dracone, che dal belpaese si schiereranno al via della prima tappa determinati a migliorare i riscontri dei test. Per Filippi, scelto da Ed Carpenter, il feedback non è stato male, anche se la classifica è stata condizionata da qualche difficoltà con il set-up. Inoltre, spesso in passato il team Carpenter aveva sorpreso una volta arrivato il weekend di gara: non è escluso che accada di nuovo. Nelle prove, anche Dracone è stato pesantemente penalizzato. Il torinese ha dovuto girare senza il nuovo aerokit Honda, ma montando il nuovo fondo fessurato, meno performante. Chi ha impressionato è stato Stefano Coletti con il terzo tempo finale dei test, alle spalle di Will Power e Scott Dixon. Il monegasco ha lasciato stupefatti tifosi e addetti ai lavori dell'IndyCar, che sono rinomati per essere piuttosto partigiani quando si tratta di piloti non-statunitensi. Addirittura, si è messo abbondantemente alle spalle il compagno Sebastien Bourdais, ed è tutto dire, riuscendo anche ad interpretare bene le mescole di gomme a disposizione. Dopo una lunga pausa per via dei sogni, poi delusi, di Formula 1, Simona de Silvestro tornerà nei ranghi su una pista che le aveva dato delle belle soddisfazioni in passato. L'obiettivo è di vedere confermata la sua partecipazione almeno nelle prove successive.

GLI AEROKIT Chevrolet in vantaggio

Gli aerokit IndyCar 2015 hanno finalmente fatto il loro debutto nei test di Barber. Il risultato visivo, che lasciava qualche dubbio, è sembrato positivo, specie con le livree aggressive di alcune squadre. Coerenti con lo scorso anno i riscontri cronometrici, anche se non si è ancora battuto il record della pista precedente: l'aumento di aderenza conseguente alla maggior ricerca aerodinamica è stato in parte compensato da un nuovo fondo fessurato per ridurre le chance di decollo. Per quanto riguarda i confronti iniziali, in generale sembra che in casa Chevrolet si abbia un leggero vantaggio. La casa di Detroit ha saputo non solo aumentare il carico, ma anche migliorare la dinamica dell'aria attorno alla vettura. I giapponesi sembrano essersi concentrati più sul primo aspetto, oltre che aver studiato a fondo i flussi in funzione della resa del propulsore. L'unico punto ancora da chiarire è quanto, con tante appendici e alette varie, l'azione ravvicinata tipica dei tracciati cittadini potrà condizionare i piloti in caso di contatti.

Le gare del 2015 saranno come già lo scorso anno molto ravvicinate per permettere all'IndyCar di chiudere le ostilità prima che gli altri sport americani entrino nel vivo. La novità sarà la tappa al NOLA Park di Avondale, vicino a New Orleans, mentre l'ultima corsa si disputerà a Sonoma, mettendo fine alla tradizionale chiusura su ovale. Da sottolineare la presenza di una sola doppia gara, a Detroit, mentre ci saranno solo due gare a punteggio doppio: la Indy 500 e la finalissima in California.



Il calendario 2015

- 29 marzo - St. Petersburg
- 12 aprile - NOLA Motorsports Park
- 19 aprile - Long Beach
- 26 aprile - Barber Motorsports Park
- 9 maggio - Indianapolis Grand Prix
- 16/17 maggio - Qualifiche Indy 500
- 24 maggio - 500 Miglia di Indianapolis
- 30 maggio - Detroit
- 31 maggio - Detroit
- 6 giugno - Fort Worth
- 14 giugno - Toronto
- 27 giugno - Fontana
- 12 luglio - Milwaukee
- 18 luglio - Newton
- 2 agosto - Mid-Ohio
- 23 agosto - Pocono
- 30 agosto - Sonoma



Stefano
Coletti

I piloti Chevrolet

Will Power - Penske
Juan Pablo Montoya - Penske
Helio Castroneves - Penske
Simon Pagenaud - Penske
Stefano Coletti - KV Racing
Sebastien Bourdais - KV Racing
Luca Filippi/Ed Carpenter - CFH
Josef Newgarden - CFH
Scott Dixon - Ganassi
Tony Kanaan - Ganassi
Charlie Kimball - Ganassi
Sage Karam - Ganassi

I piloti Honda

James Hinchcliffe - Schmidt Peterson
James Jakes - Schmidt Peterson
Takuma Sato - Foyt
Jack Hawksworth - Foyt
Graham Rahal - Rahal
Francesco Dracone - Coyne
Carlos Huertas - Coyne
Carlos Munoz - Andretti
Marco Andretti - Andretti
Ryan Hunter-Reay - Andretti
Simona De Silvestro - Andretti
Gabby Chaves - Herta



Luca
Filippi

Fuoco si accende subito

Il pilota italiano del Ferrari Driver Academy è stato il più veloce nella prima giornata di prove in Portogallo. Sempre nelle prime posizioni Ghiotto mentre Ceccon ha incontrato qualche difficoltà, ma niente di preoccupante. Miglior crono assoluto al giovanissimo Boschung



Fuoco

Antonio Caruccio

Anche la GP3 ha finalmente acceso ufficialmente i motori per la stagione 2015. Dopo Formula 1, GP2, Auto GP e Formula Renault 3.5 e FIA F.3, l'ultima serie internazionale di alta fascia ha messo le ruote in pista per i primi test collettivi dell'anno. All'Estoril si è tenuta la prima due giorni di prove che ha visto molti nuovi accoppiamenti fare il loro debutto ufficiale lungo i 4360 metri dell'impianto portoghese. Il primo giorno si è dovuto aspettare parecchio prima di poter iniziare il lavoro preventivo, dato che la pioggia caduta nella notte aveva reso la pista scivolosa e umida per tutta la mattina. È servito quindi aspettare il pomeriggio per avere un primo rilievo veritiero montando gli pneumatici di mescola media portati da Pirelli, che ha visto subito Antonio Fuoco portarsi al vertice della classifica. Il diciottenne cosentino, dopo i test di Abu Dhabi dello scorso inverno in cui provò con ART, Koiranen e Carlin, ha deciso di legare il suo destino alla compagine inglese, che si aggiudicò sia il titolo a squadre sia quello piloti, grazie ad Alex Lynn. La squadra d'oltremarica ha annoverato tra i suoi ranghi altri due pezzi pregiati come Jann Mardenborough, parte del programma Nissan nell'Endurance e maggior esponente del GT Academy, oltre che Mitchell Gilbert, lo scorso anno saltuario protagonista della GP3 con Trident.



Trident non sfigura Ceccon in difficoltà

Proprio nella squadra italiana di Maurizio Salvadori, Oscar Tunjo ha rotto gli indugi il primo giorno prendendosi il miglior tempo nel primo turno, mentre Luca Ghiotto ha stabilmente occupato la Top-10. Più in difficoltà invece, il polacco Artur Janosz, che lo scorso novembre aveva girato con Arden. Netamente meglio è andata a Sandy Stuvik, che con Janosz si era giocato il titolo della EuroFormula Open nel 2014. Il thailandese, approvato da Status GP, non ha sfigurato nei confronti dell'esperto Alex Fontana, che dopo una travagliata annata in ART, ha deciso di ripuntare sulla GP3 con la squadra anglo-canadese. Forse un po' arrugginito, Kevin Ceccon ha faticato un po' in questa prima prova: "Sicuramente guardiamo con ottimismo al prossimo appuntamento di Valencia. Non conoscevo la pista di Estoril, perché in passato non mi era mai capitato di girarci, e non è stato facile prendere i giusti riferimenti all'inizio, visto che il primo turno è stato compromesso dall'asfalto bagnato. Poi, abbiamo provato una serie di assetti particolari che non hanno reso. Al secondo giorno, a causa di un problema elettrico, abbiamo passato lunghe ore ai box, non riuscendo mai a mettere due set di pneumatici nuovi e fare quindi una simulazione di qualifica", ha commentato il bergamasco, che resta comunque uno degli accreditati per la lotta al titolo.

Boschung la sorpresa Manor dà forfait

Molto positivo il bilancio di casa Jenzer. La squadra svizzera, cambiata colorazione, ha riconfermato Matheo Tuscher e Pal Varhaug, mentre al posto di Ceccon ha chiamato il giovane Ralph Boschung. Proprio con l'italiano era iniziata la rinascita tecnica della compagine elvetica da Abu Dhabi, che ha visto il giovane Boschung completare i due giorni di prove con il miglior tempo assoluto. Non ha impressionato la ART, che è stata comunque veloce con Marvin Kirchhofer, ma ha visto mancare l'annunciata rivelazione Esteban Ocon. Il campione della Formula 3 ha preso per la prima volta il contatto con la GP3, dato che sul finale dello scorso anno, dopo il brillante test in Formula 1, aveva girato con la GP2 di Dams. Se silenziosamente si è assistito alla scomparsa del team Manor, che già aveva abbandonato le competizioni dopo Monza 2014, il team Campos ha effettuato il suo debutto con Alex Palou e Zaid Ashkanani. Sulla griglia di partenza di quest'anno mancherà quindi un team, riducendo il numero dei partenti ad un massimo di 24 vetture. Dopo l'addio del team Mücke a fine 2011, questa di Manor è la seconda defezione che non viene "rimpiazzata" in GP3. Lavoro differenziato in casa Koiranen. Jimmy Eriksson, per questioni di budget che non gli hanno permesso di fare il salto in una categoria superiore, ha deciso di ripetere la serie con il chiaro obiettivo di puntare al successo. Al suo fianco sono arrivati Adderly Fong, cinese già protagonista in GP3 negli scorsi anni e addirittura sceso in pista ad Abu Dhabi con Sauber nel FP1 nel 2014. Sulla terza vettura si è visto invece Matt Perry, giovane inglese che dovrà dimostrare il proprio valore nei prossimi test collettivi di Valencia e Barcellona.



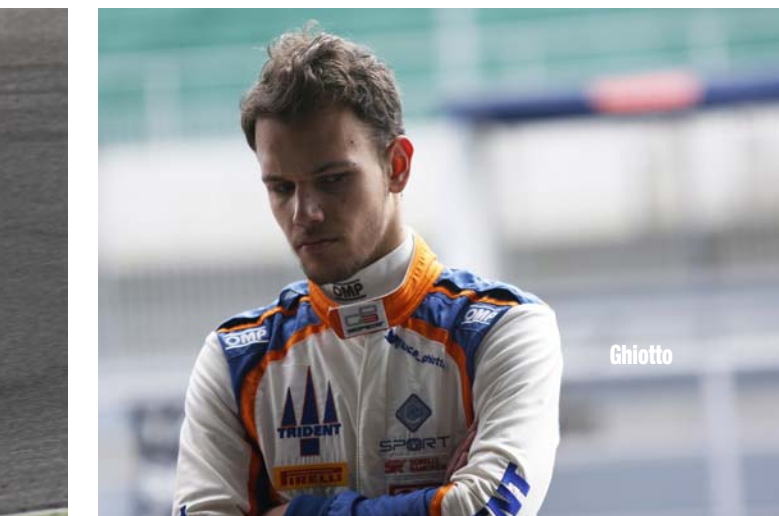
Kirchhofer



Ceccon



Boschung



Ghiotto



Così nei test di Barcellona

Mercoledì 18 marzo 2015, 1° turno

- 1 – Oscar Tunjo – Trident – 1'29"061 – 19 giri
- 2 – Alex Fontana – Status GP – 1'29"450 – 13
- 3 – Luca Ghiotto – Trident – 1'29"577 – 29
- 4 – Jann Mardenborough – Carlin – 1'29"680 – 14
- 5 – Jimmy Eriksson – Koiranen – 1'29"798 – 9
- 6 – Esteban Ocon – ART – 1'29"805 – 13
- 7 – Mitchell Gilbert – Carlin – 1'29"926 – 11
- 8 – Emil Bernstorff – Arden – 1'29"959 – 12
- 9 – Ralph Boschung – Jenzer – 1'30"000 – 12
- 10 – Marvin Kirchhofer – ART – 1'30"018 – 14

Mercoledì 18 marzo 2015, 2° turno

- 1 – Antonio Fuoco – Carlin – 1'28"410 – 36 giri
- 2 – Marvin Kirchhofer – ART – 1'28"411 – 35
- 3 – Emil Bernstorff – Arden – 1'28"433 – 30
- 4 – Luca Ghiotto – Trident – 1'28"516 – 26
- 5 – Jann Mardenborough – Carlin – 1'28"595 – 35
- 6 – Esteban Ocon – ART – 1'28"626 – 31
- 7 – Ralph Boschung – Jenzer – 1'28"638 – 34
- 8 – Jimmy Eriksson – Koiranen – 1'28"773 – 26
- 9 – Oscar Tunjo – Trident – 1'28"994 – 32
- 10 – Matheo Tuscher -. Jenzer – 1'29"001 – 37

Giovedì 19 marzo 2015, 3° turno

- 1 – Ralph Boschung – Jenzer – 1'27"789 – 36 giri
- 2 – Marvin Kirchhofer – ART – 1'27"967 – 36
- 3 – Emil Bernstorff – Arden – 1'28"049 – 39
- 4 – Jimmy Eriksson – Koiranen – 1'28"050 – 25
- 5 – Antonio Fuoco – Carlin – 1'28"268 – 36
- 6 – Mitchell Gilbert – Carlin – 1'28"312 – 35
- 7 – Luca Ghiotto – Trident – 1'28"366 – 38
- 8 – Jann Mardenborough – Carlin – 1'28"520 – 37
- 9 – Esteban Ocon – ART – 1'28"546 – 33
- 10 – Sandy Stuvik – Status GP – 1'28"594 – 37

Giovedì 19 marzo 2015, 4° turno

- 1 – Mitchell Gilbert – Carlin – 1'28"517 – 56 giri
- 2 – Matheo Tuscher - Jenzer – 1'28"628 – 29
- 3 – Emil Bernstorff – Arden – 1'28"751 – 39
- 4 – Luca Ghiotto – Trident – 1'28"786 – 35
- 5 – Pal Varhaug – Jenzer – 1'28"953 – 30
- 6 – Ralph Boschung – Jenzer – 1'28"962 – 46
- 7 – Kevin Ceccon – Arden – 1'29"120 – 35
- 8 – Alex Fontana – Status GP – 1'29"126 – 25
- 9 – Artur Janosz – Trident – 1'29"406 – 29
- 10 – Jann Mardenborough – Carlin – 1'29"611 – 66



Giovinazzi traccia la via

Nell'unica prova collettiva prima dell'avvio della stagione, il pilota italiano è stato il più veloce in assoluto. Ma attenzione al rookie Leclerc che nella seconda giornata si è fatto valere. Promettente avvio per Beretta e il debuttante Lorandi mentre si sono nascosti i piloti Prema



Massimo Costa

Antonio Giovinazzi ha risposto presente al primo e unico test collettivo del campionato europeo della F.3. Il pilota italiano ha lasciato la pista di Valencia, che non fa parte del calendario della categoria, con in tasca il primo tempo assoluto e la sensazione netta che è con lui che occorrerà fare i conti per la conquista del titolo finale. Giovinazzi è stato fortemente voluto da Volkswagen, di fatto bloccando il suo passaggio, che pareva cosa certa, in World Series Renault 3.5. Col team Carlin l'intesa è perfetta e Antonio, che gode del supporto KFC di Ricardo Gelael, ha recitato il ruolo di primo attore che tutti si aspettavano. La risposta Mercedes al pilota pugliese targato Volkswagen, ovvero quel Felix Rosenqvist accasatosi in Prema, non è arrivata. O meglio, la squadra italiana come d'abitudine nei test preferisce non mostrarsi mai completamente. Non deve quindi sorprendere ritrovare Rosenqvist ed i suoi compagni Jake Dennis, Brandon Maisano e Lance Stroll in posizioni che potremmo definire poco nobili.

Russell e Leclerc fanno già paura

Chi invece ha voluto spingere a fondo, e con successo, sono stati due ragazzi di cui sentiremo probabilmente parlare molto. George Russell e Charles Leclerc, rispettivamente dei team Carlin e Van Amersfoort, hanno confermato quanto di buono mostrato nel 2014 in F.Renault 2.0. Russell, che lo scorso anno ha anche gareggiato nella F.4 BRDC vincendola, è stato secondo assoluto nella graduatoria dei tempi risultando nella piazza d'onore anche il secondo giorno, più freddo e con la pista più lenta per la pioggia caduta in mattinata. Leclerc invece, terzo crono assoluto, ha dettato legge con la pioggia e con l'asfalto asciutto ma freddo del quarto turno finale.

**Michele Beretta****Charles Leclerc**

Mucke promette con Jensen e Gunther

Buone impressioni le hanno lasciate anche Alexander Albon con la rientrante Signature e Arjun Maini. Il thailandese dopo tre stagioni di F.Renault 2.0, pilota Junior Lotus, si è fatto vedere nel momento cruciale del secondo turno così come l'indiano di Van Amersfoort, che ha smaltito l'influenza che gli aveva fatto temere di dover saltare i test spagnoli. Tutti i piloti fino ad ora citati montano motori Volkswagen. La Mercedes, detto di Prema che ha preferito lavorare sotto traccia, si è quindi affidata a Mucke per trovare le prime posizioni. E la squadra tedesca ha portato in alto due ragazzi provenienti dalla F.Adac Masters, Maximilian Gunther e Mikkel Jensen, campione 2014 della serie tedesca. Con Mucke ha ben lavorato Michele Beretta. Per lui tanti giri e ottime prestazioni quando la pista era bagnata

Dal Karting bene Ilott e Lorandi

Sono due i ragazzi che hanno deciso di imitare la scelta di Max Verstappen dello scorso anno, salire direttamente dal karting alla F.3 europea. Callum Ilott e Alessio Lorandi hanno subito dimostrato di avere i numeri per ben figurare. L'inglese del programma Junior Red Bull, portato in pista da Carlin, è stato costantemente nella top 10 impressionando il secondo giorno quando nelle due sessioni non ha avuto remore nel piazzarsi secondo con le gomme rain e terzo nel finale con le slick e un asfalto freddo e umidiccio fuori traiettoria. L'italiano Lorandi invece, nel secondo turno è rimasto fermo per un problema al cambio che non gli ha permesso di percorrere più di 2 giri. Con la pioggia si è rifatto siglando il sesto crono e alla fine del quarto turno ha concluso buon undicesimo trovandosi nel traffico nei suoi giri migliori. Senza dubbio un incoraggiante test per i due ex kartisti.



Alessio Lorandi

La provenienza dei 27 rookie

Markus Pommer - F.3 tedesca, Auto GP
 Sam MacLeod - F.3 tedesca
 Nabil Jeffri - F.3 tedesca
 Matthew Rao - F.3 inglese
 Zhi Cong Li - F.3 inglese
 Hongwei Cao - F.3 inglese
 Nicolas Pohler - Euroformula Open
 Sergio Camara - F.3 brasiliana
 Charles Leclerc - F.Renault ALPS, Eurocup Renault
 George Russell - F.Renault ALPS, Eurocup Renault, F.4 BRDC
 Alexander Albon - Eurocup Renault
 Ryan Tveit - Eurocup Renault, Renault NEC
 Julio Moreno - F.Renault NEC
 Pietro Fittipaldi - F.Renault ALPS, Renault BARC
 Kang Ling - F.Renault ALPS, GP3
 Alexander Gunther - F.Adac Masters
 Fabian Schiller - F.Adac Masters
 Mikkel Jensen - F.Adac Masters
 Nicolas Beer - F.Adac Masters
 Arjun Maini - F.4 BRDC
 Mahaveer Ragunathan - F.4 Italia
 Brandon Maisano - F.4 Italia
 Lance Stroll - F.4 Italia
 Dorian Boccia - Formula Academy
 Matthew Solomon - F.Masters China
 Alessio Lorandi - Karting
 Callum Iott - Karting

Così nei test di Valencia

Martedì 17 marzo 2015, 1° turno

- 1 - Antonio Giovinazzi (Dallara-VW) - Carlin - 1'24"766 - 57 giri
- 2 - George Russell (Dallara-VW) - Carlin - 1'25"005 - 62
- 3 - Charles Leclerc (Dallara-VW) - Van Amersfoort - 1'25"164 - 52
- 4 - Maximilian Gunther (Dallara-Mercedes) - Mucke - 1'25"236 - 55
- 5 - Felix Rosenqvist (Dallara-Mercedes) - Prema - 1'25"267 - 56
- 6 - Callum Iott (Dallara-VW) - Carlin - 1'25"295 - 39
- 7 - Alexander Albon (Dallara-VW) - Signature - 1'25"432 - 57
- 8 - Gustavo Menezes (Dallara-VW) - Carlin - 1'25"480 - 59
- 9 - Dorian Boccia (Dallara-VW) - Signature - 1'25"490 - 55
- 10 - Jake Dennis (Dallara-Mercedes) - Prema - 1'25"522 - 51

Martedì 17 marzo 2015, 2° turno

- 1 - Antonio Giovinazzi (Dallara-VW) - Carlin - 1'24"755 - 33 giri
- 2 - George Russell (Dallara-VW) - Carlin - 1'25"043 - 29
- 3 - Charles Leclerc (Dallara-VW) - Van Amersfoort - 1'25"141 - 52
- 4 - Alexander Albon (Dallara-VW) - Signature - 1'25"245 - 36
- 5 - Arjun Maini (Dallara-VW) - Van Amersfoort - 1'25"296 - 39
- 6 - Mikkel Jensen (Dallara-Mercedes) - Mucke - 1'25"301 - 34
- 7 - Maximilian Gunther (Dallara-Mercedes) - Mucke - 1'25"326 - 38
- 8 - Callum Iott (Dallara-VW) - Carlin - 1'25"401 - 45
- 9 - Felix Rosenqvist (Dallara-Mercedes) - Mucke - 1'25"406 - 36
- 10 - Sergio Camara (Dallara-VW) - Motopark - 1'25"474 - 32

Mercoledì 18 marzo 2015, 3° turno

- 1 - Charles Leclerc (Dallara-VW) - Van Amersfoort - 1'36"530 - 62 giri
- 2 - Callum Iott (Dallara-VW) - Carlin - 1'37"264 - 56
- 3 - Fabian Schiller (Dallara-Mercedes) - West Tec - 1'37"473 - 26
- 4 - Matthew Solomon (Dallara-Mercedes) - Double R - 1'37"763 - 23
- 5 - George Russell (Dallara-VW) - Carlin - 1'37"765 - 61
- 6 - Alessio Lorandi (Dallara-VW) - Van Amersfoort - 1'38"005 - 67
- 7 - Markus Pommer (Dallara-VW) - Motopark - 1'38"042 - 61
- 8 - Lance Stroll (Dallara-Mercedes) - Prema - 1'38"044 - 47
- 9 - Arjun Maini (Dallara-VW) - Van Amersfoort - 1'38"185 - 60
- 10 - Maximilian Gunther (Dallara-Mercedes) - Mucke - 1'38"278 - 57

Mercoledì 18 marzo 2015, 4° turno

- 1 - Charles Leclerc (Dallara-VW) - Van Amersfoort - 1'29"534 - 50
- 2 - George Russell (Dallara-VW) - Carlin - 1'30"016 - 45
- 3 - Callum Iott (Dallara-VW) - Carlin - 1'30"588 - 53
- 4 - Gustavo Menezes (Dallara-VW) - Carlin - 1'30"645 - 32
- 5 - Alexander Albon (Dallara-VW) - Signature - 1'30"838 - 40
- 6 - Antonio Giovinazzi (Dallara-VW) - Carlin - 1'31"064 - 33
- 7 - Alexander Gunther (Dallara-Mercedes) - Mucke - 1'31"099 - 37
- 8 - Sean Gelael (Dallara-VW) - Carlin - 1'31"205 - 53
- 9 - Santino Ferrucci (Dallara-Mercedes) - Mucke - 1'31"320 - 36
- 10 - Fabian Schiller (Dallara-Mercedes) - West Tec - 1'31"654 - 57

Il 16enne romano, che era stato lanciato nel mondo delle monoposto da Italiaracing nel 2013, è pronto per affrontare la sua prima stagione completa in F.3 da protagonista e lo farà con la Dallara-Toyota del team DAV

Antonio Caruccio

A 16 anni, Leonardo Pulcini (selezionato Kartista Italiaracing 2013) è pronto a debuttare per la sua prima stagione completa con una monoposto di Formula 3. Il giovane romano, dopo aver disputato il campionato di F.4 Italia e le ultime due gare del 2014 con la DAV Racing nella EuroFormula Open, ha deciso di continuare il suo impegno con la compagine lombarda della famiglia Davenia, sempre nella serie organizzata da GT Sport.



Salto di qu



ualità



Pulcini si prepara a salire sulla Dallara del team DAV.



Che bilancio puoi trarre dei test pre-stagione completati con DAV Racing?

"Mi trovo bene con il team, soprattutto con il nuovo direttore tecnico Roberto Costa. Abbiamo fatto un grande lavoro nelle prove, facendo sia simulazioni gara sia di qualifica, per imparare ad usare al meglio la gomma nuova. Rispetto allo scorso anno abbiamo fatto tanto sviluppo sulla macchina".

Rispetto al 2014, in cui debuttasti con la F.3 Open, che passi in avanti pensi di aver fatto?

"Credo di essere migliorato molto, anche perché guidavo molto sporco, portando avanti lo stile del kart. Ho imparato a sfruttare la macchina al meglio ed in Formula 3 è fondamentale perché è una monoposto con un grande grip laterale ed un'elevata velocità di percorrenza. Ho cambiato molte cose anche intorno a me, concentrandomi al 100% su questo sport. Adesso vivo vicino alla squadra, mi alleno tutti i giorni e cerco di perfezionare anche le piccole cose, per poter fare la differenza".

Essere l'unico pilota del team, pensi ti abbia aiutato o svantaggiato fino ad ora?

"Sicuramente svantaggiato, perché avere un compagno di squadra con tanta esperienza, anche più forte di me, con più tecnica, mi avrebbe potuto aiutare molto. Mi avrebbe fornito più motivazione, ma anche nuovi riferimenti. D'altra parte è stato comunque bello avere tutto il team concentrato su di me e la macchina preparata intorno alle mie esigenze".

Rispetto allo scorso anno sono cambiati gli pneumatici. Hai avvertito questa differenza?

"Molto. Con le Michelin la macchina è più facile da guidare a gomme vecchie perché ha molto più grip. Questo aiuta ad aver maggiore confidenza sulle curve veloci, sfruttando al meglio la macchina. In qualifica è invece difficile perché se hai traffico o imprevisti hai solo un paio di giri al massimo dell'aderenza".

Che differenza c'è tra la F.4 e la F.3?

"La Tatuus di F.4 è una macchina addestrativa, che ti dà le prime sensazioni di guida di una monoposto e non è molto sviluppata. Ha basso carico e non puoi fare molte modifiche. La F.3 invece ti insegna a lavorare sulla vettura, a mio avviso si avvicina nettamente di più alla F.1".

Quali sono gli obiettivi per la stagione 2015?

"Visti i risultati dei test e il potenziale che abbiamo dimostrato, saremo in grado di lottare per la top-5".

Lavori con Enrico Toccacelo che ti segue e ti guida. In che modo il suo supporto influisce sul tuo operato?

"È la persona più importante per me, fondamentale. Mi aiuta con la sua esperienza, mi guarda in giro per la pista, nelle curve e mi dice dove sbaglia e come migliorare. È come un secondo padre, sto sempre con lui e lo vedo quasi ogni giorno, c'è un gran bel rapporto, di amicizia, e ci capiamo al volo".

Il team manager della squadra è Matteo Davenia, che fino a pochi anni fa correva. Che rapporto c'è tra voi?

"Se Enrico è come un padre, Matteo è quasi un fratello. Mi è molto vicino perché avendo corso fino a pochi anni fa sa quali sono le sensazioni della macchina e aiuta la coordinazione del lavoro con gli ingegneri".



TCR Series

Anteprima Sepang

Turismo

Scatta in Malesia, in concomitanza con la seconda prova del mondiale F.1, la categoria creata da Lotti che potrebbe sconvolgere il mondo delle ruote coperte. Gare in tutti i continenti, costi di gestione molto bassi



per tutti

Dario Sala

Il prossimo fine settimana a Sepang in Malesia, mentre gli occhi di tutti gli addetti ai lavori saranno puntati sul rientro di Fernando Alonso nel mondiale F.1, la TCR International Series muoverà i suoi primi passi ufficiali. Per farlo ha scelto la cornice più prestigiosa che esiste, ovvero quella della F.1 di cui sarà gara di contorno. La creatura di Marcello Lotti, che tanto ha fatto scrivere, parlare, discutere, durante la pausa invernale, avrà così un volto e dei protagonisti. Dalla teoria si passerà alla pratica e così ci si farà un'idea più precisa del peso e dell'impatto che questa serie avrà sulle gare Turismo del futuro e di come potrà segnare il mondo delle derivate di serie.



Al via anche Jordi Gené con una Seat

Idea semplice e coinvolgente

Lotti, dopo aver interrotto il suo rapporto con il WTCC, ha lavorato un anno per dar vita a quella che era la sua idea di vetture Turismo. Macchine semplici, bassi prezzi di acquisto e costi di gestione ridotti. In pratica una vettura dotata di unità motrice di 2 litri turbo (un motore che hanno tutte le Case) da 300 cavalli per un costo totale compreso fra 70.000 e 90.000 euro. Macchine insomma leggermente diverse da quelle utilizzate in alcuni monomarca come per esempio la Seat León Eurocup. Concetti semplici e chiari che sono stati recepiti subito da molti costruttori. In questo primo anno potremo vedere all'opera la stessa Seat León, la Opel Astra OPC, la Ford Focus e la Honda Civic. Più avanti arriveranno le Golf Gti e il prossimo anno molto probabilmente le Audi A3 costruite dalla Reiter Engineering e altri marchi. Non è un caso infatti che, non appena annunciato, questo tipo di regolamento è stato adottato da un gran numero di Paesi anche fuori dai confini europei. In questo modo il bacino di utenza sarà molto esteso e l'interesse che si verrebbe a creare potrebbe portare ad avere numeri altissimi, ricostruendo quindi un mercato globale forte per le Case che andrebbero a vendere più modelli. Sulla carta insomma la nuova serie sembra idee chiare e decisamente accattivanti. Adesso toccherà alla pista indicare se le scelte operate si riveleranno azzeccate.

Tre tappe con la F.1

Prima ancora di partire, la WSC ovvero la società che organizza la serie, un obiettivo lo ha già centrato. E' riuscita a creare attorno alla categoria una curiosità riuscita a pochi. Parte del merito è da ascrivere senza dubbio ad un calendario che toccherà quasi tutti i continenti e che prevede tre appuntamenti assieme alla F.1. Non tutti sono riusciti in un intento del genere, ma Lotti frequentando assiduamente il paddock di F.1 è riuscito a

Morbidelli ai nastri di partenza con la Honda JAS



convincere Bernie Ecclestone a cedergli uno slot del suo preziosissimo contenitore. Qualcuno mormora anche che lo stesso Mister E sia parte attiva in questa società. Rumors, ovviamente. Sia come sia, la prova di Sepang e quella successiva di Shanghai correranno con la F.1 così come avverrà a settembre per l'evento di Singapore, terz'ultimo appuntamento della stagione. Dopo le corse asiatiche, la TCR sbarcherà in Europa, a Valencia, a cui farà seguito la tappa di Portimao, prima di arrivare in Italia a Monza. Toccherà poi all'Austria sul circuito del Salzburgring, seguita dalla Russia a Sochi. Dopo la parentesi europea, si partirà per il Sud America con la tappa di Buenos Aires. E' stata purtroppo cancellata la gara cilena di Codegua per problemi legati all'impianto non ancora pronto, quindi la serie si svolgerà su undici appuntamenti anziché dodici. Si tornerà quindi in Asia con Singapore seguito dall'inedita tappa di Buriram in Thailandia per poi concludere nella splendida cornice di Macao che sarà ufficializzata a giorni.

Morbidelli e Belicchi i piloti top italiani

Inutile chiedersi ora chi vincerà. Un test collettivo per capire potenziale di piloti e vetture non è stato fatto. Al momento si può solo sottolineare uno schieramento che propone una buona qualità globale. Scorrendo l'elenco iscritti definitivo si possono notare nomi di un certo peso come quello di Gianni Morbidelli in gara con una Honda Civic della West Coast Racing, Michel Nykjaer già buon protagonista nel WTCC e "giovani" interessanti come Stefano Comini e Andrea Belicchi sicuramente nella lista dei candidati alla vittoria finale. Pepe e Jordi Oriola, Sergey Afanasiev, la new entry Diego Romanini in gara con una Ford Focus affidata al Proteam e Lorenzo Veglia in gara con una Seat León gestita dal Team Engstler. Saranno della partita anche Jordi Gené, Franz Engstler, René Munnich e altri piloti che completano uno schieramento che promette battaglia. Le squadre non sono da meno. Nomi come West Coast che userà la Honda Civic della Jas, Engstler che per queste prime gare userà delle Audi TT e poi avanti dovrebbe passare alle Golf, Target, Craft- Bamboo e Zengo con le Seat Leon, il Proteam con la Ford Focus e la Campos Racing in gara con le Opel Astra OPC. Bei nomi insomma. Chi sarà il primo pilota a scrivere il suo nome in questo albo d'oro ancora tutto bianco? Lo si saprà solamente sabato dopo gara uno. Una corsa che segnerà l'inizio di una nuova dinastia?



Il russo Afanasiev



L'elenco iscritti

- Team Engstler - Franz Engstler (GER) - Audi TT
- Team Engstler - Lorenzo Veglia (ITA) - SEAT León Racer
- Team Engstler - Mikhail Grachev (RUS) - Audi TT
- West Coast Racing - Gianni Morbidelli (ITA) - Honda Civic TCR
- West Coast Racing - Renè Münnich (GER) - Honda Civic TCR
- West Coast Racing - Kevin Gleason (USA) - Honda Civic TCR
- Target Competition - Stefano Comini (SUI) - SEAT León Racer
- Target Competition - Andrea Belicchi (ITA) - SEAT León Racer
- Target Competition - Michel Nykjær (DEN) - SEAT León Racer
- Campos Racing - Igor Skuz (UKR) - Opel Astra OPC
- Campos Racing - Jordi Oriola (ESP) - Opel Astra OPC
- Zengő Motorsport - Ferenc Ficza (HUN) - SEAT León Racer
- Proteam Racing - Diego Romanini (ITA) - Ford Focus ST
- Team Craft-Bamboo - Pepe Oriola (ESP) - SEAT León Racer
- Team Craft-Bamboo - Sergey Afanasyev (RUS) - SEAT León Racer
- Team Craft-Bamboo - Jordi Gené (ESP) - SEAT León Racer
- Team Craft-Bamboo - Frank Yu Siu Fung (HKG) - SEAT León Racer



Dal WTCC, Engstler nelle vesti di pilota e team principal, nella foto con Grachev



Skuz con la Opel Astra del team Campos

Il calendario 2015

- 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
- 20 settembre – Singapore
- 25 ottobre – Buriram
- 22 novembre – Macao

Lotti è il creatore della TCR





Formula SAE, con la passione del



osì nasce futuro



Andrea Toso

La "Formula SAE" nasce nel 1981 ed oggi comprende eventi specifici in USA, Brasile, Giappone, Germania, Italia, Gran Bretagna e finali mondiali di altissimo livello. Oltre 400 squadre, ciascuna in rappresentanza della propria Università, hanno negli anni partecipato a questa competizione

http://it.wikipedia.org/wiki/Formula_SAE

Il motto è "dagli ingegneri per gli ingegneri" perché lo scopo della Formula SAE è trasferire, su base volontaria e gratuita, la conoscenza e la passione per le automobili dagli esperti professionisti del settore agli ingegneri di domani. Nella Formula SAE gli studenti progettano, costruiscono e guidano personalmente delle macchine da corsa secondo un unico regolamento mondiale che premia in modo oggettivo l'innovazione del progetto, la pianificazione, l'organizzazione, la tecnica di presentarsi di fronte ad un pubblico, gli elementi base della gestione di costi e investimenti, la prestazione, l'affidabilità e i consumi. Questo regolamento è congegnato in modo ben bilanciato e riproduce le dinamiche che gli ingegneri di domani affronteranno nel mondo reale (ritardi, revisioni, problemi, discussioni, imprevisti, costi, prezzi, decisioni se costruire internamente o acquistare da fornitori, sviluppare il prodotto): il realismo è così elevato in un contesto sfidante che durante i tre giorni dell'evento tutti, studenti, giudici e organizzatori sono completamente immersi in un grande "gioco" sociale coinvolge più di 1000 persone..

Quanta invidia! Vorrei essere al posto loro! Davvero darei in cambio tutta la mia esperienza lavorativa, tutti i premi, tutte le 14 vittorie alla 500 Miglia di Indianapolis, per essere giovane con loro. In qualche modo spero che molti giovani studenti di ingegneria leggano questo mio passaggio perché l'occasione di partecipare alla Formula SAE è gratuita, arriva e passa una volta sola nella vita e vale più di tanti Master a pagamento o tirocini occasionali.

La responsabilità dell'industria nell'educazione dei giovani ingegneri

Da sei anni l'evento italiano è organizzato presso il circuito di Varano de' Melegari con il forte sostegno, gratuito e volontario di tecnici Dallara, con funzione di giudici e verificatori; nel mio caso particolare, io svolgo il servizio di responsabile dell'evento "Design" che valuta e premia la progettazione.

Negli anni mi capita spesso di osservare i ragazzi e di rimanere colpito da alcuni di loro e l'anno scorso la mia attenzione è stata catturata dai ragazzi della squadra di Malta: di loro mi hanno impressionato la buona organizzazione al debutto, come hanno superato le difficoltà da una patria lontana, le limitate risorse economiche, il grande spirito di corpo, la dignità, la disciplina che si sono tradotti in un brillante risultato finale nella parte alta della classifica pur con un amaro risultato nella prova di durata. Subito dopo l'evento li ho contattati e con mia sorpresa ho scoperto che presso il corso di Ingegneria Meccanica della loro università non sono previsti corsi di dinamica del veicolo.

Da lì il passo è stato breve e naturale ed ho offerto loro gratuitamente una settimana del mio tempo per svolgere a Malta un corso intensivo in questa materia: trenta ore di lezione in una settimana non sono poche ma i ragazzi non hanno mai ceduto nell'attenzione e nell'interesse.

A Malta per insegnare: ma soprattutto per imparare molto...

L'esperienza a Malta per me è stata intensa e fantastica: di fronte a me c'erano ragazzi molto preparati, determinati e ben guidati dai loro professori nelle discipline di base tanto che alcuni di loro già sono stati ammessi a partecipare dal prossimo Settembre il Master in Motorsport presso l'Imperial College o l'università di Cranfield.

Durante l'evento SAE 2014 i ragazzi di Malta sono stati esemplari: timorosi ma senza paura di fare brutta figura, si sono confrontati al meglio con il mondo esterno, ben consapevoli dei propri mezzi e dei propri limiti, con aspettative realistiche ma impegnative e sono convinto che grazie al mio corso intensivo in di-



namica del veicolo torneranno a Varano nel 2015 con risultati ancora migliori.

A lungo termine, terminati gli studi e rientrati in patria dalle esperienze all'estero, saranno il lievito per alimentare lo sviluppo della locale industria automobilistica e trasferiranno i metodi e le conoscenze acquisite a chi studierà e lavorerà dopo di loro: è molto interessante osservare le dinamiche di tale fermento in un "mini-mondo" come Malta perché nel piccolo è

più facile comprendere le dinamiche di una intera comunità.

Mi auguro che altri giudici della Formula SAE offrano una simile opportunità nei campi dei motori, della trasmissione, dei pneumatici, della costruzione di telai e carrozzerie agli studenti che meritano e che si impegnano, siano essi in India, in Iran, in Israele e innanzitutto in Italia.

Un grazie di cuore ai ragazzi di Malta, che hanno rinnovato in me la passione e risvegliato il senso del mio lavoro quotidiano. Loro non lo sanno, ma mi hanno insegnato molto!

Theory is when you know everything but nothing works.

Practice is when everything works but no one knows why.

In our Lab, Theory and practice are combined: nothing works and no one knows why.

Have a nice day!



Marco Cortesi

Uno dei migliori simulatori di guida sul mercato consumer è italiano. Chi l'avrebbe mai detto che un gruppo di sviluppatori indipendenti, una piccola casa, avrebbe potuto realizzare un prodotto, Assetto Corsa, non solo con le potenzialità giuste, ma anche con la completezza necessaria per fare concorrenza a delle vere e proprie multinazionali. A capo del progetto Stefano Casillo, nome noto nel mondo del sim-racing italiano, affiancato da un gruppo di giovani sviluppatori appassionati, con base negli uffici dell'Autodromo di Vallelunga. Un altro plus non da poco è stato quello di avere un canale diretto con la Ferrari, in una collaborazione che ha portato frutti reciproci. Assetto Corsa ha fatto il suo debutto ufficiale alla fine dello scorso anno, e la qualità è stata tale da lasciare a bocca aperta e non solo da superare buona parte dei simulatori commerciali, ma anche da reggere il confronto con alcuni prodotti professionali dedicati al training. Sia in termini di realizzazione dei contenuti sia di fisica di guida e di feedback. Un po' come

anni prima aveva fatto il "rivale" iRacing, ma con la differenza di un prezzo assolutamente ridotto e di essere italiano. Oltre alla presenza di tracciati creati in Laser Scan, ovvero "fotocopiati" dalla realtà sia nelle proporzioni sia nelle altimetrie e nelle sconnessioni, il simulatore offre un modello molto completo e realistico a livello di gomme, con una resa dinamica che simula anche gli spiattellamenti e gli sbalzi di temperatura dovuti agli impatti con i cordoli. In questi giorni, è poi arrivato un pacchetto che ha ampliato il numero delle vetture a disposizione, ma soprattutto ha inserito l'opzione del Nordschleife, in una realizzazione con pochi precedenti per accuratezza. Al momento, a mancare è l'organizzazione di eventi di alto profilo in multigiocatore, quelli che hanno reso gli americani di iRacing una realtà riconosciuta anche da serie come NASCAR, V8 Supercars e Blancpain. Il tutto verrà lasciato all'iniziativa di gruppi e portali, ma anche "in singolare". Col vantaggio di buone prestazioni sia senza particolari attrezzature sia per chi può e vuole dotarsi di volanti, schermi tripli e postazioni di alto livello.

Assetto italiano

Nel campo della simulazione commerciale, un prodotto italiano ha lasciato appassionati e addetti ai lavori favorevolmente impressionati. Sviluppato in autodromo a Vallelunga, Assetto Corsa rappresenta una ventata di aria fresca in un campo spesso dominato da grandi gruppi



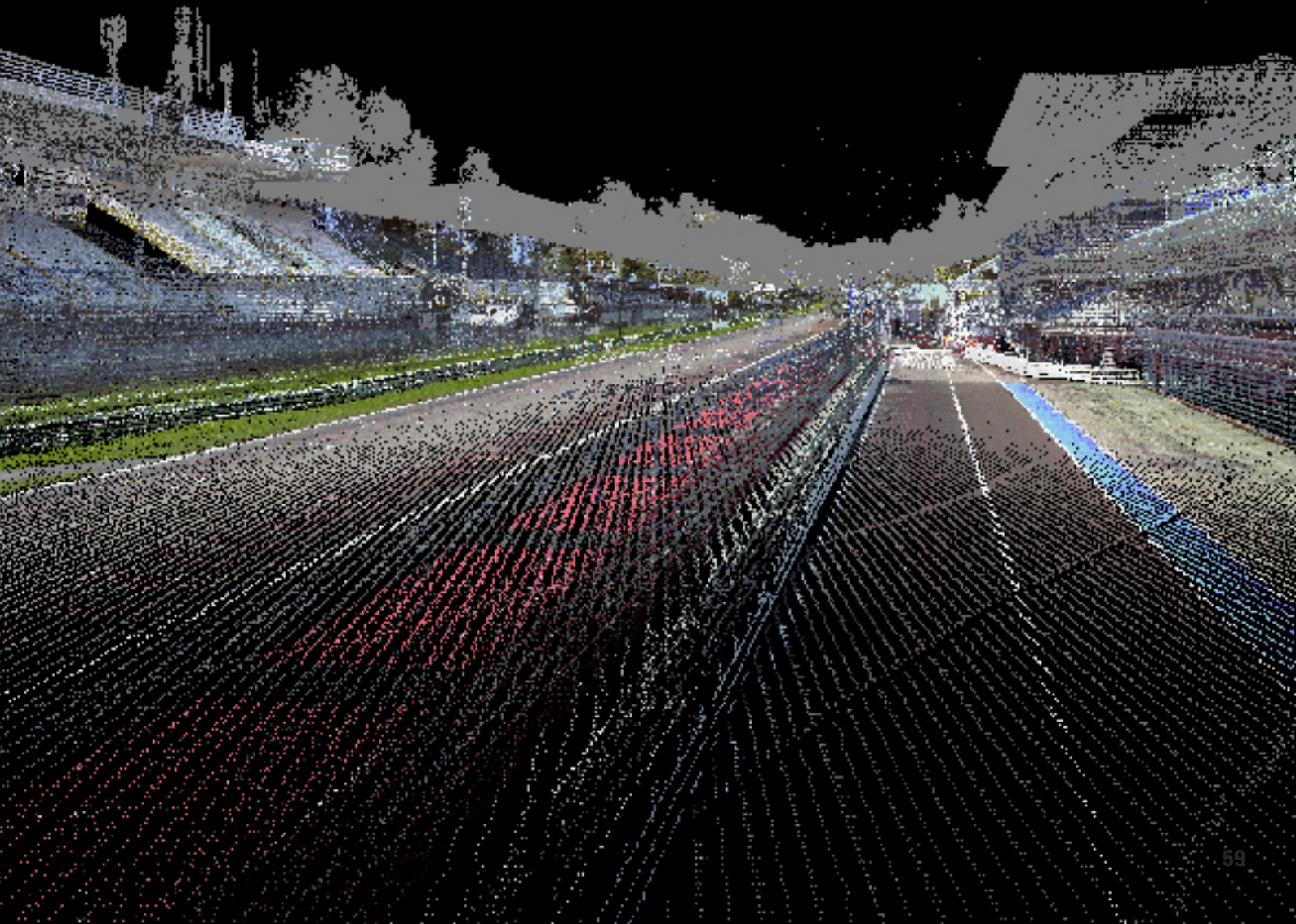
BMW Z4-GT3



LaFerrari



Lotus Type-49



Karting

Il punto WSK

Letta scon



Argo? Parola mosciuta...

Mentre tutti campionati professionistici del motorsport stanno debuttando, o sono scattati da poco, il karting internazionale è al suo secondo mese di piena attività. La stagione è iniziata già l'ultimo weekend di gennaio, con la prima gara della WSK Champions corsa a La Conca



Karol Basz guida il plotone della KF prima della gara vittoriosa della WSK Super Master ad Adria



Partenza della KF alla Winter Cup di Lonato. Guida il gruppo Litchfield (203), seguono Nielsen (220) e Tiene (208)



il podio della WSK Super Master ad Adria. Nielsen (sinistra), Basz (centro) e Van Leeuwen (destra)

KZ – Ardigò e i tanti rivali

La categoria dei professionisti ha visto primeggiare esclusivamente i Tony Kart-Vortex del Campione del Mondo Marco Ardigò e del suo vice, e compagno di squadra, Flavio Camponeschi, che ha vinto la Winter Cup e si è ripetuto alla Gold Cup di Adria. Ardigò ha morso il freno dopo qualche sfortuna di troppo e ha infilato due successi nelle prime due gare del campionato WSK Super Mster Series, disputatesi a Adria e 7 Laghi. A differenza di quanto avvenuto in KF, nella classe con il cambio la supremazia dei due Tony Kart è risicatissima e i competitor sono molto vicini e in gran numero. Come dei lupi sono pronti a dare battaglia nei prossimi eventi. A guidare la schiera di inseguitori c'è, in primis, il transalpino Antony Abbasse, al volante del francese Sodi Kart (motore Tm). Abbasse si è presentato in grande forma al via della stagione ed ha piegato, per il momento, il compagno di squadra, il piccante "Koko" Kozlinski. Anche il britannico Lennox-Lamb (BirelArt-Tm) ha grande entusiasmo, grinta e un compagno ostico come il Campione Europeo Rick Dreezen (Ricciardo-lame). L'olandese Kremers (BirelArt-Tm) è un altro di quelli che può esplodere e fare una stagione di alto livello, rilanciando in grande stile l'immagine della casa di Lissone. Proprio in tema di nuovi volti, non possiamo non sottolineare Jorge Pescador; il neo arrivato in casa Praga sta sgomitando, ha ottenuto un podio alla Super Matser di Adria ed una pole alla 7 Laghi. Per Hajek ed il senatore Thonon, lo spagnolo sarà una spina nel fianco per tutta la stagione.

Il terzetto di casa CRG, formato dal quarantenne Davide Forè, da Simo Puakka e dal pilota di Treviso Paolo De Conto, è tutto da scoprire. Sulla carta i tre hanno esperienza e velocità per fare sempre bene. Al momento è stato soltanto Puakka a raccogliere un podio (Adria, WSK Super Master). Forè e De Conto

Tutti pronti a scatenare i loro KZ. Sono i professionisti del karting, guidati dal campione del Mondo Marco Ardigò e Flavio Camponeschi



hanno fatto vedere piccoli sprazzi del loro talento. Oltre a Pescador, vanno ad inserirsi tra le new entry di spicco, anche Lorenzo Campese e Luca Corberi. Campese è già nel giro della KZ da alcune stagioni (salvo la parentesi in monoposto) e ha fatto ottime cose, quest'anno, il suo arrivo in Formula K, al fianco del mastino Bas Lammers, lo sta valorizzando. Puntiamo sull'abruzzese, convinti che sarà una piacevole sorpresa nei mesi prossimi. Corberi, appena sedicenne, sta correndo al fianco di due top driver del calibro di Ardigò e Camponeschi, senza sfigurare affatto.



Partenza della KF Junior alla Winter Cup di Lonato. Guida il gruppo l'americano Sargeant (346), marcato da Lungaard (301)



Cadono i musci ma non le teste

Il tema dell'inizio della stagione ha riguardato l'adozione del musetto con sgancio CIK-FIA. La denominazione ufficiale del sistema è "Front fairing mounting kit". Si trattava di un sistema di fissaggio del musetto anteriore che fa scivolare il musetto rasoterra in seguito ad un contatto, (vedi spinta). Ai piloti che giungevano al traguardo con il musetto rasoterra venivano aggiunti 30" al tempo finale. In alternativa il pilota si poteva fermare per ripristinare il muso, nella posizione corretta (Up). Il sistema ha fatto calare in modo vertiginoso spinte "anonime" al via e incidenti pretestuosi all'ultima curva. L'aspetto meno favorevole ha riguardato la possibilità che, una volta caduto, il musetto poteva finire sotto il telaio o, peggio, innescare pericolose catapulte. Così la CIK ha deciso, dopo la prima e controversa fase di utilizzo, di sospenderne l'uso a tempo indeterminato, sino a che non verrà migliorata la funzionalità dello stesso. Viene da domandarsi una cosa. Nel 2014 tale sistema "Front fairing mounting kit" venne adottato dalla categoria CIK Academy, mostrando gli stessi pregi e difetti di cui abbiamo parlato. Per quale motivo nessuno in CIK-FIA si è preoccupato di risolvere i problemi e consegnare ai piloti e team un sistema funzionante sicuro? Noi, come sempre, non ci nascondiamo e sosteniamo il "musetto che cade", o meglio, la filosofia del sistema. Con questo strumento si salvaguarda lo spettacolo (i piloti sorpassano in modo limpido), la sicurezza (la prima curva non si trasforma in un demolition derby) e il karting, nel suo piccolo lavora attivamente per costruire messaggi positivi. E' vero, però, che le solite approssimazioni di certe istituzioni fanno di idee dal potenziale costruttivo, dei boomerang.

POST SCRIPTUM: Vogliamo ricordare che questo sistema di sgancio del musetto fu sostenuto da Michael Schumacher, il quale prese parte a tutte le riunioni tecniche per definirne il progetto e ne portò avanti lo sviluppo, sino al suo tragico infortunio. Schumacher, con la sua meticolosità, lo avrebbe portato al perfetto funzionamento. Speriamo che la CIK voglia rendere il giusto merito a Schumi, chiudendo il cerchio e ri-mediando ad un lavoro non concluso.

KF – C'è il monopolio di Basz e Nielsen

Il faccia a faccia che si protrae da inizio stagione coinvolge due giovani dal futuro certo nel karting, Nicklas Nielsen e Karol Basz. I due sono "vecchi" per il salto in monoposto, essendo entrambi poco più che diciottenni. Corrono a colori invertiti rispetto alla passata stagione, Baz dalla Tony Kart è passato alla corte di Olivier Marechal, con i colori Kosmic Racing Kart. Nielsen ha percorso la strada inversa, da Kosmic a Tony Kart. Questo scorcio di stagione è stato tutto loro, si sono spartiti le vittorie in modo equilibrato. Nielsen ha vinto la WSK Champions Cup, torneo disputato al meglio delle due gare sul circuito La Conca. Lo stesso danese si è poi imposto nella gara internazionale Winter Cup, battendo i britannici Mark Litchfield (CRG-Parilla) e Oliver Hodgeson (Kosmic-Tm) e l'italiano Tiene (CRG-Parilla). All'Adria Karting Speedway, Basz ha confermato di non temere rivali, vincendo, a distanza di una settimana, la gara "secca" Gold Cup e la prova d'apertura della Super Master Series, entrambe targate WSK. In entrambe le gare, guarda caso, il rivale del polacco è stato Nielsen, sempre secondo.

La seconda prova della Super Master corsasi il 22 marzo alla 7 Laghi di Castelletto sotto una pioggia battente, l'ha dominata Basz, precedendo l'italiano Viganò (Top Kart-lame) e Nielsen. Per ora hanno deluso le attese piloti navigati del calibro dell'ex iridato Tom Joyner (Zanardi-Parilla-Vega), Pedro Hiltbrand (CRG-Parilla), Ben Hanley (Croc Promotion-Tm) e Felice Tiene, anche lui protagonista nelle passate stagioni di ottime prestazioni, ma al momento inconsistente. Qualche fiammata, in forma di podii, è stata concessa a Van Leeuwen (Crg-Tm), Armstrong (Tony Kart-Vortex), Verschoor (Exprit-Vortex). Lorenzo Trivisanutto e Leonardo Lorandi stanno lottando per emergere nella mischia alla loro prima stagione in KF.

KFJ – Novalak fa infuriare Sargeant

Il talento non manca in questa categoria, purtroppo la bandiera vicino ai nomi da tenersi a mente, non è mai il tricolore. Parte fortissimo il danese Christian Lundgaard (Tony Kart-Vortex), che vince la prima prova della Champions Cup a La Conca, la Winter Cup a Lonato e la Gold Cup WSK ad Adria. Non scherza affatto neanche lo statunitense Logan Sargeant (FA Kart-Vortex), vincitore della seconda prova alla WSK Champions e vincitore del trofeo assoluto. Dalla prova di apertura della Super Master di Adria si impone all'attenzione il britannico Clement Novalak, primo in entrambe le gare sin qui disputate (Adria e 7 Laghi).

Novalak alla 7 Laghi apre un confronto con Sargeant, risoltosi sul finale con una durissima chiusura in pieno rettilineo che manda in bestia l'americanino. Gli italiani Abrusci e Colombo si stanno facendo le ossa, al primo anno di esperienza in KFJ, ed è opportuno dar loro tempo. Entrambi stanno lavorando e lottando e potrebbero fare molto bene già verso la fine della stagione.

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 a 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 Vila Real
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
Coppa Italia 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
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
Clio Cup ad Adria
RS Cup 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