

Magazine

www.italiaracing.net

n. 299
12 gennaio
2015

46

37

105

76

18

10

44

LA FIA DÀ I NUMERI

63

Per ottenere la Superlicenza F.1 la Federazione Internazionale ha emesso un inedito sistema di assegnazione punti, dividendo in base a criteri sconosciuti le varie categorie per monoposto. Ma ha finito per suscitare un giusto vespaio di polemiche

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

italiaRacing.net

Direttore responsabile:

Massimo Costa
(info@italiaracing.net)

Redazione:

Stefano Semeraro
Marco Minghetti

Collaborano:

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

Produzione:

Marco Marelli

Fotografie:

Photo4
Actualfoto
Photo Pellegrini
MorAle

Realizzazione:

Inpagina srl
Via Giambologna, 2
40138 Bologna

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

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



10



48



34



56

Il graffio di Baffi



BAFFI



di Massimo Costa

NUOVO ANNO, NUOVE POLEMICHE

Comincia il nuovo anno ed è già polemica. In F.1, per la discutibile non concessione della FIA, alla rientrante Honda, di non potere godere dello sviluppo della power unit nel corso della stagione, come invece sarà permesso a tutti gli altri. Anzi, inizialmente doveva verificarsi il congelamento delle modifiche, poi si è deciso diversamente e come al solito, fatta la legge in F.1 poi si trovano sempre le scappatoie per aiutare questo e quell'altro.

TERZA VETTURA BYE BYE OCCASIONE PERSA

Purtroppo non avremo nel mondiale F.1 2015 la terza vettura. Certo non è una novità, ma ci avevamo sperato fino all'ultimo. Perché oltre ad incrementare il numero dei partecipanti alle gare, sarebbe stata la favolosa occasione per permettere ai tester e giovani piloti affiliati ai team di poter debuttare in F.1. Invece, per molti di loro si prospetta un anno in panchina, seduti nelle lussuose hospitality ad annoiarsi. Così avremo un mondiale con 18 piloti, 20 se ci sarà la Caterham, ma al momento appare molto improbabile. Un club ristretto che sta creando non poche disillusioni a quei piloti che stanno percorrendo il percorso formativo per arrivare in F.1, ma si trovano le porte inesorabilmente socchiuse. Quando poi vedono che il giovane Kevin Magnussen, dopo un solo anno di F.1, viene clamorosamente sacrificato per dare spazio a Jenson Button, in F.1 dal 2000, allora cadono le braccia e qualcos'altro...

IL PATERACCHIO DELLA SUPERLICENZA F.1

I primi giorni del 2015 sono stati turbati anche dalla decisione della FIA di assegnare punti per la concessione ai piloti della Superlicenza F.1. Una idea interessante che vuole fermare certi piloti che debuttano nel mondiale senza merito, anche se magari proprio questi sono decisivi per le finanze delle squadre. Quindi, occorre fare molta attenzione. Cosa che la FIA non ha fatto, volutamente o no occorrerà capirlo, nell'ordine con cui ha classificato le categorie. Ne è venuto fuori qualcosa di antipatico e in un certo senso anche antisportivo.

PILOTI ITALIANI GRAN FERMENTO

Buone notizie invece, arrivano dal versante piloti tricolori. Raffaele Marciello sarà il terzo pilota e tester della Sauber F.1 e lo vedremo nuovamente in azione in GP2. Al momento è l'unico italiano della serie. Luca Ghiotto ha firmato con Trident per correre in GP3 con il dichiarato intento di andare all'assalto del titolo dopo il non perfetto 2014 nella Renault 3.5. Michele Beretta non sarà il solo italiano nel FIA F.3. Lo raggiunge un giovanissimo al debutto nelle monoposto, Alessio Lorandi, mentre Antonio Giovinazzi che pareva proiettato verso la Renault 3.5 si è ritrovato con i programmi cambiati e probabilmente sarà ancora nel FIA F.3 fortemente voluto da Volkswagen.

LA FIA DÀ I NUMERI

La Federazione Internazionale ha deciso di assegnare una “patente” a punti per i piloti che intendono entrare nel mondiale della massima formula, scelta molto interessante, ma la divisione delle categorie ha creato parecchie perplessità

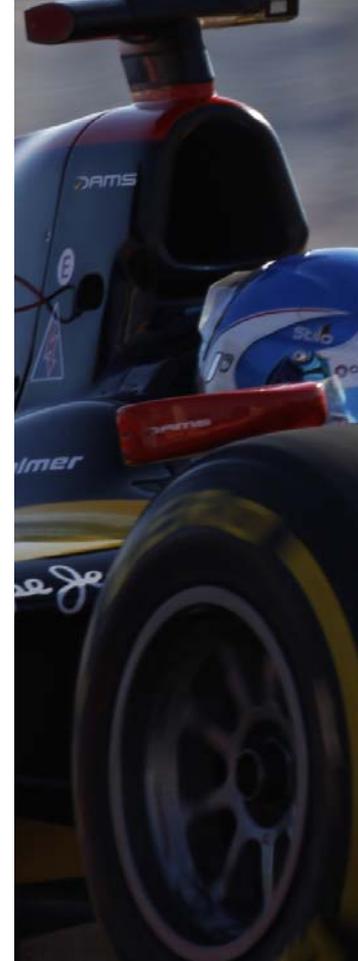


Massimo Costa e Antonio Caruccio

Ha suscitato un vespaio di critiche, di incredulità, anche di ilarità, da parte degli addetti ai lavori, di numerosi giornalisti di ogni nazionalità attraverso twitter, l'ordine delle categorie che, con un determinato punteggio, assegnerà presumibilmente dal 2016 la Superlicenza F.1. Si apprezza la volontà di creare una "patente" per merito tra i giovani che intraprendono il cammino verso il mondiale F.1, chiudendo così le porte ad eventuali avventurieri dotati di poco talento e tanti sponsor. Ma sorprende nel vedere come è stato scritto l'ordine delle serie, con un eccesso di zelo nei confronti della F.3 europea che è molto spinta dalla stessa FIA.

Basti pensare che la F.3 è stata considerato sullo stesso piano delle super tecnologiche vetture LMP1 del WEC e addirittura dei bolidi della IndyCar. Nonché, altro punto incomprensibile, davanti in graduatoria alla Renault 3.5. Scelta decisamente bizzarra, per non dire altro, da parte della Federazione internazionale che dovrebbe avere tra le proprie file i massimi esperti del motorsport. Altra stranezza, l'assenza totale nella graduatoria del DTM, campionato che nella storia delle corse

ha mostrato di poter promuovere piloti direttamente in F.1, da Giancarlo Fisichella a Paul Di Resta. Pochi punti anche per la giapponese Super Formula, serie molto interessante e di alta qualità tecnica. Totalmente assente come il DTM è anche l'Auto GP che proprio nel 2015 cercherà il rilancio attraverso l'unione con l'A1 Acceleration. Tornando al discorso di promozione delle categorie FIA, ecco che la F.4 si ritrova davanti in quanto a punteggio alla Renault 2.0. Ennesima bizzarra e a questo punto non si può non notare una certa volontà di qualche personaggio della FIA nell'ostacolare quelli che sono i campionati organizzati da Renault Sport Technologies. La Casa francese ha prontamente replicato inviando una lettera direttamente a Jean Todt, presidente FIA. Pare infatti, che a seguito di una riunione con la Federazione, Renault avesse ricevuto una graduatoria per categorie completamente diversa. Chi l'ha modificata? Chi l'ha messa sul website FIA? Renault avrà quindi un ulteriore incontro con la FIA, probabilmente verso la metà di gennaio e vi è l'augurio che si possa raggiungere una più equilibrata "classifica" delle categorie preposte a distribuire i punti per arrivare alla conquista della Superlicenza.



L'ordine delle categorie e i punteggi assegnati dalla FIA

FIA F2

60 – 50 – 40 – 30 – 20 – 10 – 8 – 6 – 4 – 3

GP2

50 – 40 – 30 – 20 – 10 – 8 – 6 – 4 – 3 – 2

FIA F3 European, WEC (LMP1), IndyCar

40 – 30 – 20 – 10 – 8 – 6 – 4 – 3 – 2 – 1

GP3, Formula Renault 3.5

30 – 20 – 15 – 10 – 7 – 5 – 3 – 2 – 1

SuperFormula

20 – 15 – 10 – 7 – 5 – 3 – 2 – 1

Formula 3 Nazionali e FIA F4

10 – 7 – 5 – 2 – 1

Formula Renault 2.0 (ALPS, Eurocup, NEC)

5 – 3 – 1





LA F.2 PRENDERÀ IL POSTO DELLA GP2?

Regna il più totale mistero sulla categoria F.2 che la FIA ha messo al primo posto nella propria graduatoria. Che serie sarà? Sicuramente andrà a posizionarsi tra GP2 e Renault 3.5, al momento le due categorie che meglio preparano i piloti per il passaggio in F.1. Ma la domanda che tutti si pongono è: in un periodo di crisi economica globale, nel quale GP2 e Renault 3.5 faticano a riempire gli schieramenti, che terremoto potrà provocare l'ingresso della F.2? E quali team vi andranno a correre? Squadre in fuga da GP2 e Renault 3.5, che così finiranno per aggravare la situazione nei suddetti campionati? Sembra che Jean Todt delibererà ogni cosa sulla F.2 verso il periodo estivo. Un po' tardi forse, per imbastire programmi futuri. Ma che macchina sarà? Di certo non sarà la F.2 della FIA diretta da Max Mosley, quando per qualche annata fu affidata a Jonathan Palmer la monogestione del campionato. Probabilmente sarà una macchina di grandi dimensioni, con potenze notevoli, proprio appunto come la GP2 o la Renault 3.5. Alcuni lasciano intendere che la F.2 potrebbe prendere il posto della GP2 quando questa vedrà scadere il contratto con la CVC, ovvero alla fine del 2016.



ENZO COLONI ORGANIZZATORE AUTO GP

“MERITIAMO DI ESSERCI ANCHE NOI”

“C'è stata un po' di sorpresa generale. L'Auto GP è una macchina molto performante, al pari della World Series Renault, e credo sia giusto che venga inserita in questa tabella di punteggi. Nel 2015 avremo 18 macchine, un numero di partenti notevole se ci guardiamo intorno, oltre al fatto che stiamo parlando di una seria riconosciuta dalla stessa FIA. Credo che qualcosa cambierà al riguardo in futuro e da parte nostra, grazie alla Federazione Italiana, ci siamo mossi per chiedere dei chiarimenti”.

TANCREDI PAGIARO LAZARUS GP2

“CON QUESTE REGOLE, PER RAIKKONEN NIENTE F1”

“Sono molto stupito da questa decisione della FIA. Tanti piloti in passato non avrebbero potuto correre, come Raikkonen. Lo stesso Massa arrivò subito in F1 dopo poche gare di Euro F.3000. Sono stati lanciati anche tanti piloti Red Bull come Ricciardo e Vettel dalla Renault 3.5. Non so se questo sinceramente sia più un problema di punteggi o di budget, perché con tanti soldi a disposizione si può rag-

giungere questo traguardo. Chi vincerà un campionato al quarto anno farà però fatica a raccogliere i punti sufficienti. C'erano tanti campionati e penso che questo in parte sia un modo per fare una selezione. I campionati FIA hanno avuto molta rilevanza. La F.3 è una delle migliori vetture in circolazione, con una velocità di percorrenza di curva molto elevata. Viene premiato il fatto, che anche a differenza di GP2 e GP3 non sia un monomarca. La F.4 forse è privilegiata rispetto alla Renault 2.0 perché chi prendeva parte a due campionati, ne trarrebbe un vantaggio”.

SIMONE GIGLIO DRACO RENAULT 3.5

“SITUAZIONE DELICATA PER I TEAM RENAULT”

“La situazione per noi è un po' delicata. Aspettiamo delle novità da Renault Sport. La cosa buffa è che abbiamo appreso, un po' tutti credo, di questa novità da voi di Italiaracing. Nella World Series Renault c'è un gruppo di lavoro dei team, di cui quest'anno faccio parte a nome di Draco insieme a Fortec e Arden. Ci siamo quindi mobilitati nei scorsi giorni sollecitando l'organizzazione. Il nostro è un campionato che ha portato in Formula 1 tanti piloti, e questi rappresentano in maniera indissolubile l'immagine di Renault stessa, essendo il frutto dei vivai del costruttore francese, tra Renault 2000 e 3500. Come categoria ne siamo usciti penalizzati, anche se penso sia stato giu-

sto regolarizzare in un certo senso le cose e stabilire dei criteri. Tutti i campionati Renault ne sono usciti malconci, mentre secondo me è strana l'assenza del DTM, un bacino che è una riserva per la F1, come dimostra la scelta di Esteban Ocon o l'arrivo in passato di Paul Di Resta. Spero che venga rivista questa graduatoria, non perché siamo in guerra con qualcuno, ma semplicemente credo che la nostra serie meriti qualcosa in più”.

MAURIZIO SALVADORI TRIDENT GP2

“FOLLE VEDERE NASCERE UNA NUOVA CATEGORIA”

“Sicuramente questa notizia è stata una bomba nel mercato. Mi sembra folle vedere nascere una nuova categoria, questa ipotetica Formula 2, considerando il momento di grande difficoltà e di fatica nel riempire tutti i sedili in griglia. Certo, invece, se nel futuro questo campionato fosse l'unione di GP2 e WSR, sarebbe una nuova chance per rilanciare la serie. Guardando i punteggi, i primi due classificati in GP2 hanno la possibilità di acquisire il massimo punteggio per accedere in Formula 1, mentre le cose si complicano per un debuttante assoluto, che deve impegnarsi per selezionare un alto punteggio. Mi sorprende un po' vedere la Formula 3 così tanto in alto, quando nell'idea generale di tutti è paritaria alla GP3”.

ANDREA BERGAMINI RAPAX GP2

“IMPORTANTE CREARE UN PERCORSO BEN DEFINITO”

“È interessante che sia stato ideato un percorso delineato per portare dei piloti in Formula 1, in modo da creare una selezione, dare un criterio di propedeuticità delle categorie minori che portasse alla massima serie. Ci sono ovviamente persone contente e scontente, ognuno ha il suo modo di valutare e rischia di essere soggettivo. Non conosco il principio con cui siano stati attribuiti i punteggi e verosimilmente questi verranno forse aggiornati, ma è giusto aver gettato le basi”.



ANTONIO FERRARI EUROINTERNATIONAL FIA F.3

“SORPRESO DALLE REGOLE FIA”

“Le nuove regole FIA mi hanno sorpreso molto e penso siano il primo passo per la ristrutturazione delle varie serie automobilistiche. La FIA vuole la F.4, F.3 e forse F.2 in futuro quali passaggi obbligati per la F.1. Forse la GP2 e WSR sono viste come serie simili e la GP3 continua a lasciare dubbi anche se sforna vincitori che approdano in F1. La Formula Renault 2.0 ha da sempre un valore indiscusso per la formazione dei piloti e le F.4 nazionali sono sicuramente inferiori, sia come campionati che livello piloti. La miglior serie in assoluto di svezamento dal kart è stata in passato la F.BMW, da cui noi come team abbiamo lanciato Kvyat, Sainz e Nasr, ora in Formula 1. Non penso però sia giusto avere dei grossi divari in termine di punteggi sui campionati, anche se la F.3 FIA ha avuto molta credibilità grazie soprattutto al lavoro di Gerhard Berger. Nel 2015 sarà però inflazionata per il fenomeno Verstappen che porterà molti debuttanti in pista, con un generale abbassamento del livello. Tuttavia la competitività di un campionato ogni anno varia dalla qualità di piloti e team, di conseguenza preclassificarli potrebbe essere un errore per il futuro. Personalmente aggiungerei una giuria formata da piloti, team manager e responsabili FIA che possano selezionare dei piloti eleggibili per la SuperLicenza”.

FORMULA 1

ANTEPRIMA 2015



CHE

Tra venti giorni la pista di Jerez accoglierà le nuove monoposto che si contenderanno il titolo 2015 in un campionato denso di novità con Vettel alla Ferrari, Alonso alla McLaren dove ritorna l'Honda, Ricciardo prima guida Red Bull e....

MONDIALE

SARÀ?

Stefano Semeraro

2015, Anno Secondo dell'Era Mercedes? Usando il buonsenso e ascoltando in queste settimane i pareri di addetti ai lavori, piloti, 'gole profonde' e opinionisti vari, la risposta sembra scontata. Sì, a meno di cataclismi (tecnici o umani) imprevedibili, vivremo un nuovo campionato incardinato sulla rivalità fra Lewis Hamilton e Nico Rosberg, sulla lotta fra il desiderio feroce di Lewis di fare tris e raggiungere il suo idolo Ayrton Senna e la voglia pazza di Nico (e presumibilmente di qualcuno all'interno della casa di Stoccarda) di dimostrare di essere un pilota davvero vincente. La querelle sui motori, il vero nodo di questa F.1 e una vicenda ormai degna di una fiction tv su Sky Atlantic, probabilmente sposterà al 2016 l'allargamento per la battaglia per il primato assoluto, ma prevedibilmente quest'anno ci saranno altri temi capaci di mantenere vivo l'interesse per il mondiale.

VETTEL E LA ROSSA BINOMIO DA SOGNO

Primo fra tutti l'arrivo di Sebastian Vettel a Maranello, la sua capacità di integrarsi con la squadra del suo idolo Michael Schumacher e di riuscire dove Fernando Alonso ha fallito. L'esito dipenderà soprattutto da come James Allison e Maurizio Arrivabene riusciranno a rimettere in sesto il team dopo l'annus horribilis, ma a Maranello non era mai arrivato prima un pilota con in tasca ben quattro titoli Mondiali e una passione così dichiarata per la Rossa: l'entusiasmo di Seb potrà essere se non il carburante almeno la scintilla capace di rimettere in moto i sogni di Maranello. Con la variabile impazzita del rendimento di Kimi Raikkonen, chiamato anche lui al riscatto dopo il grigiore sconcertante degli ultimi 12 mesi.

MCLAREN RITROVA L'HONDA ALONSO AVRA PAZIENZA?

Il trasferimento di Alonso alla McLaren, dove si è ricomposto il binomio leggendario con la Honda, rappresenta l'altra grande punto interrogativo della stagione. Il motorista giapponese prevedibilmente dovrà affrontare difficoltà superiori a quelle dei concorrenti, e dalla capacità di superarle in fretta dipenderà anche il destino di Nando in questa sua seconda carriera a Woking: se la Honda ingranerà, Alonso potrebbe puntare davvero nelle prossime stagioni a un terzo titolo chez Ron Dennis, diversamente il 2015 sarà per lui un altro anno di transizione, o forse di parcheggio, in attesa di trovare un sedile più competitivo.





Le nostre profezie (semiserie) sul prossimo campionato

- Hamilton rivincerà il campionato, e alla fine ad emigrare nel 2016 sarà Rosberg.

- La Honda faticherà a trovare la chiave giusta per il propulsore e Alonso passerà un'altra stagione a borbottare, rincuorato da Button.. Poi nel 2016 si ritroverà con Hamilton alla Mercedes.

- Vettel si ambienterà bene a Maranello, ma non andrà oltre qualche podio, e Raikkonen gli darà più filo da torcere del previsto. Ma prima di chiudere la carriera, Seb riuscirà a prendersi un titolo alla guida della Ferrari.

- La Red Bull continuerà a non vincere, o a vincere poco, e Herr Mateschitz inizierà a pensare se ne vale poi la pena...

- Caterham e Marussia troveranno i finanziatori: qualche sceicco arabo stanco del calcio. Ecclestone ne approfitterà per appoggiare l'idea del GP cittadino in Qatar, e magari anche in Yemen e in Sudan («guerra? Quale guerra? Sono solo manie di voi giornalisti...»)

- Sainz, a sorpresa, svernicherà regolarmente Verstappen, mentre i due padri si accorderanno per correre insieme la Dakar.

- Massa verrà regolarmente battuto da Bottas, ma darà la colpa alle gomme, alla strategia sbagliata, alla temperatura delle pista, al cibo della mensa e in generale a una macumba fattagli anni fa da un indio amazzonico amico di Timo Glock.

- La F.1 perderà di nuovo ascolti, e Ecclestone darò la colpa alla controprogrammazione sleale della Rai, che con i programmi di Magalli sottrae spettatori ultrasettantenni ai GP.

- A fine anno Susie Wolff debutterà in F.1 al posto di Massa e attaccherà suo marito: “se non fosse per lui, avrei già un sedile alla Mercedes...”.

- Maurizio Arrivabene darà le dimissioni dalla Ferrari. Al suo posto un volto nuovo: Mauro Forghieri.



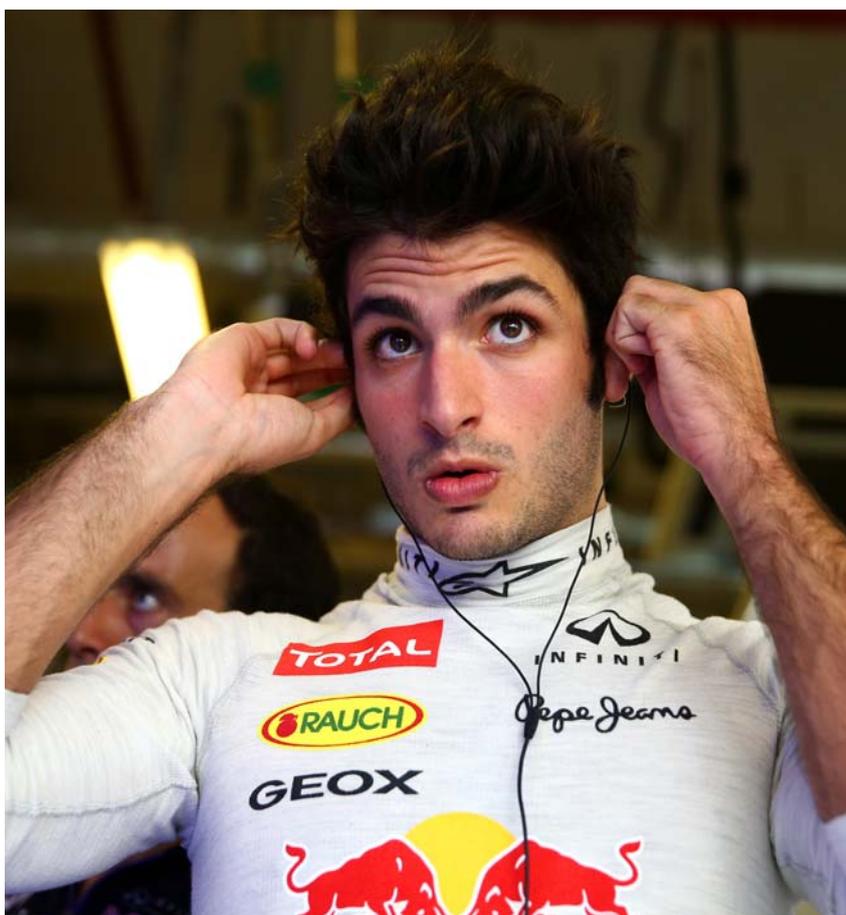


LA RED BULL È RICCIARDO MA ATTENZIONE A Kvyat

Alla Red Bull l'osservato speciale sarà Daniel Ricciardo, che nel primo anno in cui il mago Newey non sarà così presente in pista dovrà dimostrare, opposto alla furia adolescente di Daniil Kvyat, che il 2014 non è stato un caso, e che è lui il vero erede di Vettel. La stagione dei bibitari dipenderà anche dalla capacità dei figliocci di Newey di iniziare a raccogliere l'eredità del super progettista, dai progressi fatti dal propulsore Renault – uno dei grandi accusati della scorsa stagione – e dalla capacità di Horner di tenere unito un team abituato a stravincere e poco a incassare sconfitte ripetute.

WILLIAMS CREDE IN BOTTAS LA LOTUS NEL MERCEDES V6

La Williams si annuncia come il vero outsider della stagione, anzi, come qualcosa di più – e va dato atto a Claire Williams, una delle poche donne del Circus, di aver fatto sin qui un ottimo lavoro – e Valtteri Bottas parte con grandissime ambizioni, visti che in molti gli hanno dipinto addosso un futuro da campione del mondo. Con il cambio di motore, da Renault a Mercedes, la Lotus punta a riconquistare invece quella posizione nell'élite della F.1 che un 2014 decisamente opaco le ha sottratto. Basterà?



IL DUELLO TRA RAGAZZINI IN CASA TORO ROSSO

Il dubbio in casa Toro Rosso riguarda invece l'affidabilità di Max Verstappen, il bebè del Circus, chiamato secondo alcuni ad un compito troppo duro per i suoi inesperti 17 anni. Il Circus in realtà si è già pentito di averlo ammesso, visto che nell'ultima riunione della FIA è stata inserita la regola che in futuro impedirà ai minorenni di correre nella massima serie, ma la coppia più giovane di sempre formata dall'olandese e dal 20enne Carlos Sainz è sicuramente un punto di interesse per molti. Per gli altri piloti e team, dalla Force India alla Sauber alla Marussia, aspettando di capire se la Caterham ci sarà o no, si tratterà di sopravvivere. In attesa che la F.1 scelga finalmente ciò che vuole essere, se una vetrina per grandi marchi o una categoria sportiva aperta a chiunque abbia mezzi, capacità, e voglia di competere ad alti livelli.

Il graffio di Baffi



HO



HONDA D'URTO

La FIA ha escluso il motorista giapponese dalla possibilità di sviluppare le power unit nel corso del 2015, vista la libertà d'azione che ha avuto fino ad ora non facendo parte del Circus, ma a Suzuka – e a Woking – temono di non riuscire a tenere il passo di una concorrenza già fortissima come quella della Mercedes. Questa settimana un incontro con la Federazione per trovare un compromesso

Stefano Semeraro



La Honda non ci sta. Il regolamento che riguarda lo sviluppo delle power unit per il 2015 studiato dalla FIA non va giù ai giapponesi. Da quest'anno infatti, tutti potranno spendere nel corso della stagione un certo numero di "crediti" per lo sviluppo dei propulsori (cambiare motore al 100 per cento corrisponde a 66 crediti), mentre la Honda dopo il 28 febbraio, data dell'omologazione, non potrà più toccare nulla. E' vero che a parziale compenso i giapponesi potranno usare 32 crediti nel corso della stagione 2016, mentre i concorrenti non potranno superare i 25 crediti, ma ai giapponesi la soluzione non piace, tanto che di comune accordo con la McLaren i responsabili nipponici hanno chiesto un incontro con la FIA che avrà luogo questa settimana per tentare di trovare un compromesso. La Honda, va detto, ha la possibilità di intervenire sui V6 turbo-ibridi senza nessun tipo di restrizione e di controllo fino alla fine di febbraio, mentre Ferrari, Mercedes e Renault si sono dovuti attenere all'omologazione dello scorso anno, ma il timore di Woking è di trovarsi poi con le mani legate una volta partita la stagione e di non essere in grado di tenere testa alla concorrenza, finendo per scontare l'handicap di partenza addirittura fino al 2020. Senza contare che lo scorso anno, non correndo nel campionato, la Honda non ha potuto certo accu-

mulare nei soli test statitici tutta l'esperienza da cui partiranno i suoi rivali (e infatti pare sia in netto ritardo per quanto riguarda efficienza e affidabilità).

In teoria la McLaren potrebbe anche fare reclamo ad ogni GP, ma nessuno vuole arrivare agli estremi rimedi, quindi meglio evitare in partenza il "male estremo" che per la Honda sarebbe il divieto allo sviluppo. «La Honda crede in una competizione leale per il bene dello sport – ha dichiarato un portavoce della Casa – per questo abbiamo contattato la FIA e al momento non possiamo rilasciare dichiarazioni in merito». Bocche cucite fino all'incontro, ma la sensazione è che si stia preparando l'ennesimo papocchio causato da regole poco chiare e non condivise da tutti, e sulle quali già si sta innestando la discussione attorno a una parziale modifica dei regolamenti nel prossimo biennio. Come si sa, la Mercedes lotta per congelare il più possibile la situazione, mentre la Ferrari vorrebbe un ritorno all'antico, caldeggiato anche da Ecclestone, e comunque più libertà d'intervento. Si parla ad esempio di abolire i limiti di consumo (con relativo flussometro), di consentire l'inserimento di una doppia turbina negli attuali V6, ma anche di standardizzare alcune componenti elettriche allo scopo di limitare i costi: l'ennesimo tira e molla fra evoluzione e risparmio. Le variazioni comunque entrerebbero in opera solo a partire dal 2017, anche perché, come suggerisce sornione Niki Lauda, «diversamente vorrebbe dire che la Honda ha investito un sacco di soldi per un motore destinato a durare una sola stagione. Se non ci diamo un po' di stabilità, tutto diventa costoso in maniera assurda». Gattopardesco, se volete, visto che viene dalla sponda di chi è interessato a che cambi poco o nulla nei prossimi anni. Ma vero.

QUANTO MI C

Per far parte del prossimo campionato ogni team, come da prassi, ha dovuto mettere mano al portafoglio. Vediamo come e perché

Stefano Semeraro

Correre in F.1 costa, si sa. Tanto, anzi troppo se pensiamo alle sfortunate vicende di Marussia a Caterham. Ma anche solo iscriversi al campionato servono un sacco di soldi, specie per chi l'anno precedente ha fatto molti punti. La "tassa" complessiva che i vari team devono versare ammonta infatti a circa 15 milioni di euro, ed è divisa fra i vari team in maniera direttamente proporzionale ai successi ottenuti. Per fare un esempio chiaro: la Mercedes per difendere il suo titolo nel 2015 ha sborsato oltre 4,1 milioni di euro, la Red Bull 2,2, mentre la Ferrari – purtroppo... - 'solo' 1,3. Un costo che scende ad appena più di mezzo milione nel caso di Toro Rosso, e a soli 435.790 euro per Sauber e Caterham. Una imposta progressiva, che chiede di più a chi più può dare, anche se a pensarci bene per un colosso come quello di Stoccarda si tratta di autentiche 'nocioline'. Nel terzo trimestre dello scorso anno, ad esempio, il fatturato della Daimler è aumentato del 10 per cento rispetto allo stesso periodo del 2013, con un utile netto di 2,8 miliardi di lire (fonte Quattroruote), contro l'1,9 del 2013. Merito sicuramente della qualità delle vetture di Stoccarda, degli investimenti sulla ricerca e sui nuovi modelli, ma è innegabile che anche solo la pubblicità fornita dai successi di Lewis Hamilton e Nico Rosberg stia ripagando la Casa tedesca delle energie e dei fondi investiti nell'avventura F.1 (e che vanno ben oltre la piccola tassa d'iscrizione). Per dare una piccola idea prendiamo solo il 'ritorno' che le vittorie dello scorso anno hanno generato sui social media. Secondo un sondaggio promosso da Repucom, che monitora le realtà industriali, nel corso del 2014 le Freccie d'argento hanno raccolto il 30 per cento di tutta l'attività che ha riguardato i team di F.1, davanti a Ferrari (19 per cento), McLaren (12) e Lotus (10), mentre la Red Bull si è fermata all'8 per cento. Non sempre quindi i tweet o i click seguono la classifica, ma una annata da "pigliatutto" come quella della Mercedes paga benissimo anche in termini di comunicazione. E' stato poi calcolato che la foto di Hamilton vittorioso ad Abu Dhabi è stata taggata con un "like" 2,9 milioni di volte, e questo si è tradotto in un valore commerciale di 55mila dollari per la Mercedes (e il flusso di interazioni totale della scorsa stagione si è aggirato attorno agli 8.9 miliardi). Insomma, la Mercedes paga apparentemente molto in tasse, ma in realtà il suo ritorno è enorme. In proporzione per la povera Caterham, costretta a sborsare poco più di 400mila euro, o la Lotus che ha versato in ritardo i suoi 479mila facendosi anche rampognare dalla FiA, si tratta di soldi sudatissimi.



COSTI

La spesa team per team

Team	Tassa
Mercedes	4.101.931 €
Red Bull Racing	2.200.644 €
Williams	1.837.841 €
Ferrari	1.377.045 €
McLaren	1.224.527 €
Force India	1.111.228 €
Toro Rosso	566.520 €
Lotus	479.366 €
Manor	444.233 €
Sauber	435.790 €
Caterham	435.790 €

UN ITALIANO NEL SALOTTO BUONO

Il ragazzo del Ferrari Driver Academy è stato nominato il 31 dicembre 2014, il giorno meno mediatico dell'anno (!), terzo pilota e tester della Sauber e ridisputerà il campionato GP2 con l'intento di cancellare una prima stagione non positiva

Massimo Costa

C'era un tempo in cui dire "c'è un pilota italiano in F.1" era quasi una prassi, un dovere, un diritto. Non tanti anni fa, se ne contavano anche più di dieci nello stesso weekend, nel paddock la lingua tricolore aveva schiacciato quella britannica. Oggi la musica è brutalmente cambiata e i piloti italiani sono relegati a un ruolo secondario, abbandonati dalla Federazione, dagli sponsor che contano, da tutti. Ebbene, una scarpa nella porta d'accesso al paradiso l'ha infilata Raffaele Marciello che grazie al Ferrari Driver Academy ha potuto scalare tutti i gradini che portano alla F.1. Certo, per lui ci sarà il ruolo di tester e terzo uomo della Sauber e non si capisce bene perché non sia stato integrato direttamente nel team di Maranello, come ha sempre fatto la Red Bull con i suoi giovani per esempio. Ma tant'è, se dalle parti di Modena hanno tempi elefantiaci per porta-

re avanti i ragazzi del programma Junior, bisogna comunque far buon viso a cattivo gioco. La notizia di un italiano presente nella lista ufficiale di un team di F.1 è una gran cosa, ma sembra che sia stato fatto il possibile per nascondersela. Qual è il peggior giorno per dare un qualsiasi annuncio sportivo e non? Basta prendere un calendario: la vigilia di Natale, il giorno di Natale, l'ultimo e il primo dell'anno. Ebbene, il comunicato relativo a Marciello è partito drammaticamente il 31 dicembre, quando la gente ha ben altro a cui pensare che a controllare internet e tutti i giornali del mondo sono chiusi. Una mossa degli uffici stampa Ferrari e Sauber francamente incomprensibile. Ma come dicevamo sopra, occorre fare buon viso a cattivo gioco. Marciello ci auguriamo possa effettuare qualche giornata di prove al venerdì, come del resto annunciato, mentre avrà la possibilità di rifarsi in GP2 dopo un 2014 non propriamente positivo.



NO





DALLE STELLI



Il neo campione FIA F.3 doveva correre in GP2 col team Dams e la sua carriera pareva proiettata verso il mondiale senza tanti intoppi. Invece, con grande sorpresa, il programma Junior Lotus non è stato in grado di garantire il budget per proseguire nelle formule e dovrà ripiegare nel DTM, in un programma comunque ufficiale con la Mercedes



LE ALLA STELLA

Massimo Costa
Photo 4

Sembrava che dopo la vittoria nel FIA F.3 tutto fosse divenuto estremamente facile per Esteban Ocon. Il simpatico francese infatti, parte del programma Junior Lotus, era salito sulla E22 nel turno libero del venerdì del GP di Abu Dhabi, aveva partecipato ai test collettivi e prima ancora era stato a Maranello per guidare la Ferrari di due anni fa, premio per la vittoria nella serie cadetta. Insomma, sembrava che il percorso di Ocon verso la F.1 fosse tutto in discesa. A questo si aggiunge che il francese era ormai ben saldo sul sedile della Dallara GP2 del team Dams, velocissimo nei test dello scorso novembre ad Abu Dhabi.

Si erano anche lette dichiarazioni roboanti in arrivo dalla Lotus dove si prediceva per Ocon un glorioso futuro in F.1. E francamente abbiamo pochi dubbi su questo. Ma la carriera di Esteban è stata gestita fin dal karting dalla Lotus che lo ha seguito passo dopo passo con intelligenza, facendolo correre due anni in F.Renault 2.0, poi in F.3. Ma proprio sul più bello qualcosa si è rotto; non nel rapporto tra Ocon e la Lotus, bensì nel... portafoglio di Genii Capital, ovvero la società di Gerald Lopez, proprietario del team di F.1 e di tutto quello che lo circonda, programma giovani compreso. Bloccate le uscite economiche, tanto che la Lotus non ha ancora pagato l'iscrizione al mondiale F.1, a farne le spese per primo è stato proprio Ocon. Buon per lui che grazie

alla vittoria nel FIA F.3 aveva anche partecipato a un test organizzato dai costruttori presenti nel DTM. A Ocon era toccata in sorte la Mercedes e ovviamente è andato molto forte. E proprio la Casa tedesca è divenuto il rifugio di Esteban per il 2015. Certo, è cascato in piedi perché un programma ufficiale nel DTM con la Mercedes sarebbe il sogno di tantissimi piloti, ma Ocon già si vedeva proiettato in GP2 e in F.1 nel giro di pochi mesi, ora le cose saranno diverse. Il campionato DTM è complicato, ne sa qualcosa Antonio Felix Da Costa, ultimo tra i giovani approdati nella serie, e si fa presto a finire se non bruciati, quanto meno "scottati" se le cose non girano come devono. Tra l'altro, la Mercedes nel DTM ha disputato nel 2014 una delle sue peggio-



LA G SORP

Pierre Gasly

Alex Lynn

GRANDE PRESA

Gasly e Lynn saranno la coppia del programma gestito da Marko nel team Dams. Un ritorno clamoroso quello dei piloti "bibitari" nella serie che affianca la F.1 e che, dopo tanti anni, lascia a secco la Renault 3.5



Massimo Costa

Non accadeva dal 2007, con la coppia composta da Sebastien Buemi e Michael Ammermuller nel team ART, di avere un team completamente Red Bull nel campionato GP2. Helmut Marko infatti, se fino a quella stagione divideva i propri piloti tra GP2 e Renault 3.5, successivamente aveva dirottato gli interessi del programma Junior da lui gestito solamente verso la World Series Renault: Sebastian Vettel, Jean-Eric Vergne, Robert Wickens, Daniel Ricciardo, Jaime Alguersuari, Antonio Felix Da Costa, Carlos Sainz, Pierre Gasly sono soltanto alcuni dei nomi che, con il marchio della Red Bull sulla tuta sono transitati nel campionato Renault 3.5 con un certo successo. E proprio Gasly è stato il pilota che la Red Bull già nel corso del 2014 ha portato in GP2 per fargli disputare qualche gara di fine stagione con la Caterham. Il francese, vice campione Renault 3.5 e campione Eurocup Renault 2.0 nel 2013, si è quindi visto stilare un programma inte-

ressante per partecipare nel 2015 alla serie GP2 col team Dams campione in carica. Gasly ha partecipato con eccellenti risultati ai test di fine anno ad Abu Dhabi e pareva certo che il suo compagno di squadra dovesse essere Esteban Ocon, campione FIA F.3 e parte del programma Junior Lotus. Ma come avete letto nelle pagine precedenti, Genii Capital ha bloccato ogni investimento diretto ai giovani piloti che allevava attraverso il suo programma e Ocon si è visto dirottare nel DTM come pilota ufficiale Mercedes. Di conseguenza, alla Dams si sono aperte le porte per l'altro pilota Red Bull sul mercato, il campione in carica della GP3 Alex Lynn. L'inglese ad Abu Dhabi era salito per la prima volta su una Dallara GP2 provando per Carlin ed ART. Resta da capire come mai la Renault si sia fatta scappare i piloti della Red Bull, come è possibile che non si sia intervenuti preventivamente; una coppia Gasly-Lynn avrebbe certamente innalzato la qualità del campionato 3.5 che ora deve fare i conti con questa "fuga" certamente inaspettata.



Ammermuller nel 2007 con la Dallara ART quando era pilota Red Bull

Gasly con la Dams



Buemi nel 2007
con i colori Red Bull

DA COSTA, IL QUARTO UO

Il portoghese si è imposto nella tappa argentina dopo i clamorosi ritiri di Buemi e Di Grassi e la penalità comminata ad Heidfeld. Il brasiliano rimane comunque il leader del campionato

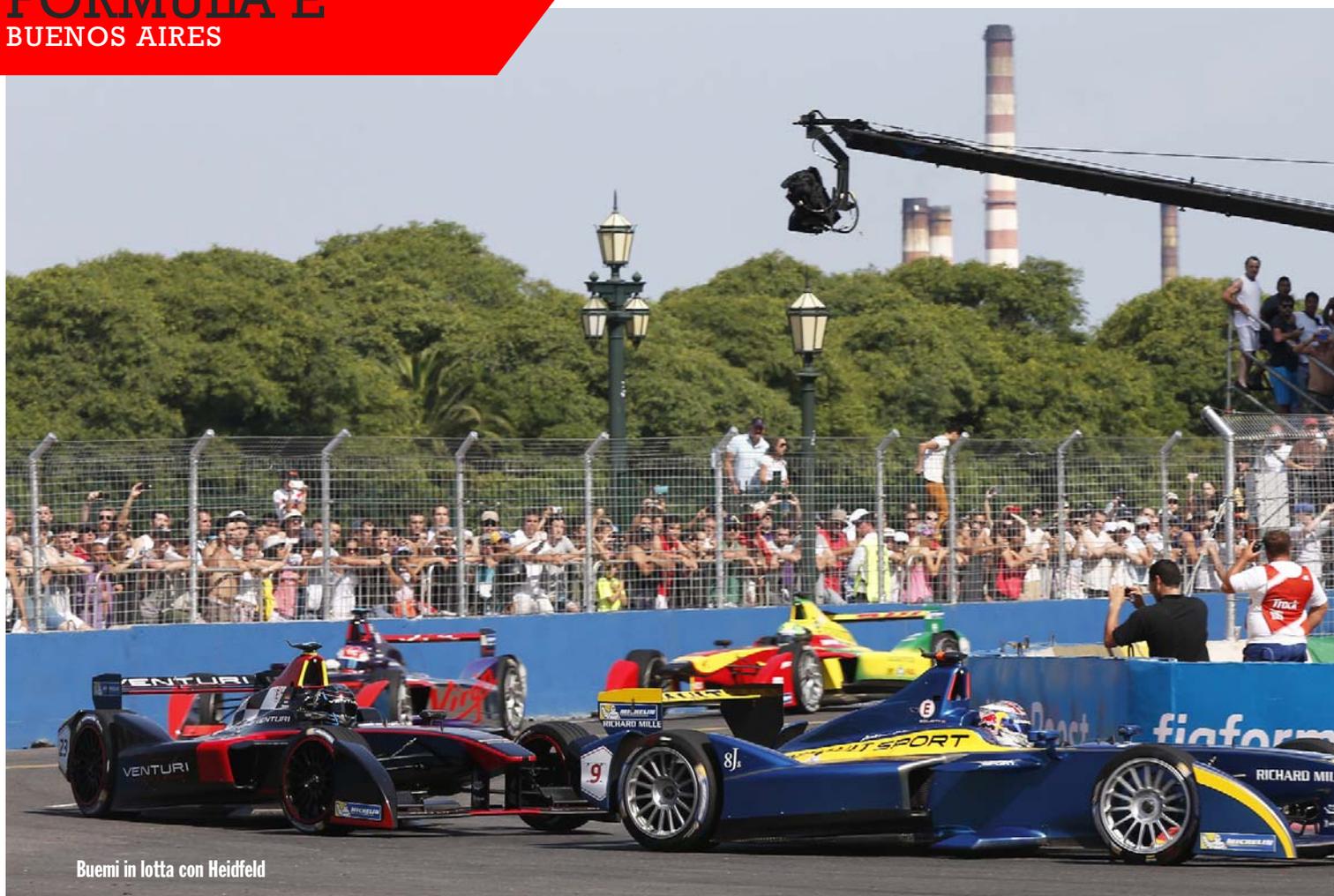


Antonio Felix Da Costa

OMO



▶▶ HIGHLIGHTS



Buemi in lotta con Heidfeld

Massimo Costa

Si fa sempre più divertente la Formula E. Partita tra lo scetticismo generale, e non poteva essere altrimenti considerando la mancanza di rumore, il cambio vettura a metà gara, le velocità da Formula Renault 2.0, gara dopo gara il campionato si fa invece sempre più interessante. Grazie soprattutto all'elevata qualità del parco partenti, la cui maggioranza vanta esperienze in F.1 o quantomeno nelle categorie per monoposto di alto ranking, e all'idea di far disputare tutte le gare su brevi tracciati cittadini che ovviamente nascondono sempre diverse incognite. Ecco quindi che a Buenos Aires, nella quarta prova della serie, si è registrato un quarto vincitore, Antonio Felix Da Costa. Il portoghese è arrivato al successo dopo che Lucas Di Grassi, Sam Bird e Sebastien Buemi si erano imposti nelle tre precedenti gare svoltesi a Pechino, Putrajaya e Punta del Este.



Di Grassi rimane leader del campionato



Nelson Piquet



Il neo arrivato Andretti intervistato da Franchitti

DA COSTA IL PIU ACCORTO

Da Costa, del team di Aguri Suzuki, ha fatto suo il primo posto grazie ad una condotta di gara estremamente accorta. Partito ottavo, si è ritrovato sesto e dopo la sostituzione della vettura era quarto. Per lui sarebbe comunque stato il miglior risultato in Formula E dopo l'ottavo posto di Putrajaya, ma la buona sorte ha profondamente cambiato la sceneggiatura della corsa. Sebastien Buemi, partito dalla pole, pareva avviato a un facile trionfo nonostante la pressione di Lucas Di Grassi. Ma lo svizzero a 11 giri dal traguardo ha colpito il muretto alla variante finale e si è dovuto ritirare. Poco dopo, il brasiliano leader del campionato ha subito il cedimento della sospensione posteriore sinistra ed è finito a muro nello stesso punto di Buemi. Tutta da vedere la scena, inquadrata dalle telecamere, nella quale gli uomini di Di Grassi del team Audi Abt avevano gioito per il botto di Buemi... Il primo posto lo ha quindi ereditato Nick Heidfeld, ma ha dovuto immediatamente scontare un drive through per velocità eccessiva in pit-lane. Sam Bird, che era alle spalle di Heidfeld, aveva già dovuto fare una visita ai box per un drive through comminato per essere uscito dai box con la luce del semaforo rosso accesa.



ALGUERSUARI QUARTO DOPO LE "BOTTE" PRESE

Tra errori sciocchi, incidenti, rotture meccaniche, ecco che è spuntato Da Costa, primo nei minuti conclusivi della gara. Ha fatto tutto bene il ragazzo della Red Bull che è pilota ufficiale BMW nel DTM e anche se un po' fortunata, la sua prima vittoria in Formula E è certamente stata meritata. Al secondo posto ha concluso un regolare Nicolas Prost, che nei convulsi giri finali ha prima respinto un attacco di Daniel Abt, finito contro Jaime Alguersuari, poi ha portato all'errore un nervoso Jean-Eric Vergne, che aveva speronato Alguersuari per sopravanzarlo. Lo spagnolo comunque deve ringraziare la robustezza della sua monoposto in quanto, nonostante tutte le "sberle" prese, ha chiuso quarto dopo esse-

re partito dalla prima fila. Terzo invece, un buon Nelson Piquet che aveva terminato al secondo posto la precedente gara di Punta del Este.

GARA NEGATIVA PER TRULLI E CERRUTI

Weekend da dimenticare per Jarno Trulli: l'abruzzese ha subito picchiato in qualifica partendo quindi ultimo, mentre in gara, quando era dodicesimo, si è dovuto fermare per noie al motore. Peggio è andata a Michela Cerruti che si è subito girata, poi si è dovuta fermare a metà gara per la batteria inevitabilmente scarica. Michela infatti, non aveva a disposizione la seconda monoposto, andata a Trulli dopo l'incidente in qualifica, e il suo destino era comunque segnato.





Primo podio per Prost

L'ORDINE DI ARRIVO SABATO 11 GENNAIO 2015

- 1 - Antonio Felix Da Costa - Aguri - 35 giri 48'52"100
- 2 - Nicolas Prost - e.dams Renault - 5'354
- 3 - Nelson Piquet - China - 8'552
- 4 - Jaime Alguersuari - Virgin - 11'148
- 5 - Bruno Senna - Mahindra - 11'535
- 6 - Jean-Eric Vergne - Andretti - 13'319
- 7 - Sam Bird - Virgin - 13'617
- 8 - Nick Heidfeld - Venturi - 15'464
- 9 - Oriol Servia - Dragon - 19'334
- 10 - Stephane Sarrazin - Venturi - 28'973
- 11 - Ho Pin Tung - China - 37'858
- 12 - Marco Andretti - Andretti - 1 giro
- 13 - Danie Abt - Audi Abt - 2 giri
- 14 - Jerome D'Ambrosio - Dragon - 2 giri

Giro più veloce: Sam Bird 1'11"540

Escluso
Salvador Duran

Ritirati
30° giro - Jarno Trulli
26° giro - Lucas Di Grassi
23° giro - Sebastien Buemi
20° giro - Michela Cerruti
15° giro - Karun Chandhok

Il campionato

1.Di Grassi 58; 2.Bird 48; 3.Buemi 43; 4.Prost 42; 5.Piquet 37; 6.Da Costa 29;
7.Alguersuari 26; 8.D'Ambrosio 22; 9.Montagny, Chandhok, Senna 18.



Alguersuari davanti a Bird



Antonio Felix Da Costa



“UN SOLO OBIETTIVO: IL TITOLO”

Non usa mezze parole il giovane vicentino per spiegare il motivo per cui è sceso di categoria, firmando per il team Trident, dopo una stagione nella WSR 3.5 andata così così, come con grande onesta intellettuale ha ammesso. Scopriamo quali sono i suoi progetti





Antonio Caruccio

Luca Ghiotto prenderà parte al campionato 2015 della GP3. Una scelta a sorpresa quella del diciannovenne vicentino, che sembrava essere orientato verso la ripetizione della Formula Renault 3.5, ma che ha invece trovato nella Trident di Maurizio Salvadori la propria nuova casa. Una scelta dettata da fervide convinzioni, con il dichiarato obiettivo di vincere, non solo qualche gara, ma il titolo.

Come mai la scelta di correre in GP3?

“Ci sono tante ragioni che mi hanno portato a propendere per questa scelta. Sicuramente il budget ha avuto una rilevanza notevole, ma soprattutto è una motivazione sportiva. Voglio raccogliere dei risultati, delle performance di alto livello, e le volte in cui ho guidato la GP3, ho dimostrato di poterlo fare”.

Hai preso parte a tutte le sessioni di test collettivi e privati della Formula Renault 3.5, sembrava tu fossi intenzionato a ripetere l'esperienza. Cosa è cambiato?

“Avevo già pianificato le prove da mesi ed il mio obiettivo era quello di ripetere il campionato. Poi, è arrivata a sorpresa la chiamata di Trident per Abu Dhabi, e visti i risultati abbiamo iniziato a pensare all'opzione GP3. Parlando con il management della compagine lombarda ho avuto l'im-

pressione di essere per loro il pilota di punta, e questa per me sarà una grande opportunità”.

Che giudizio daresti alla tua stagione 2014 disputata con Draco?

“È stato un anno mediocre. Ho fatto tanti errori, in partenza, al pit-stop... La maggior parte dei problemi è dipesa dalla mia inesperienza, mi accolgo il 70% delle responsabilità in questo. Dovessi dargli un voto, penso sarebbe un cinque, con la prima gara che forse alza la media”.

Già lo scorso anno hai disputato qualche gara della GP3. Ti saresti aspettato di ottenere subito la pole a Spa?

“Penso che nessuno oggettivamente se lo sarebbe aspettato. Non avevo mai visto la macchina, ma mi sono trovato bene. Devo dire che aver debuttato a Spa-Francorchamps, una pista su cui sono sempre stato naturalmente veloce, e in condizioni di asfalto umido, su cui mi esalto, ha sicuramente aiutato. Questo mix di combinazioni ha fatto in modo che venisse azzerato il divario con gli altri, che nel migliore dei casi guidavano la macchina da inizio stagione”.

Hai continuato anche nella gara di casa a Monza. Lì però le cose sono andate in maniera un po' diversa, che cosa non ha funzionato?

“Abbiamo avuto tanti problemi di set-up in qualifica ed avendola compromessa, di conseguenza anche in gara non c'era la possibilità di puntare al vertice. In più, rispetto al Belgio, avevo cambiato monoposto e tecnici, quindi i riferimenti non erano propriamente gli stessi”.

Sei poi tornato con Trident nei test di Abu Dhabi. Che bilancio puoi trarre di questa esperienza?

“Sono stato molto felice. Trident, per molte ragioni, non ha avuto una buona stagione, mentre nei test abbiamo dimostrato di poter essere tra i più veloci. Questo è stato possibile sicuramente grazie al loro potenziale, ma anche alle mie capacità, motivo per cui sono convinto che insieme costituiamo un buon pacchetto”-

Che importanza ha avuto poter lavorare con Giacomo Ricci, ex apprezzato pilota e dal 2014 team manager Trident?

“Giacomo non ha mai guidato la GP3, quindi tecnicamente non è stato forse così rilevante, ma mi ha tanto aiutato nella gestione dell'intero fine settimana, o della manifestazione, se consideriamo i test. Essendo stato un pilota, uno vincente, sa in che maniera vanno gestite le cose. Poi mette tanto entusiasmo in quello che fa, si impegna, e questo è un elemento che traspare a chi gli sta intorno. È stato il primo a volermi in Trident e per questo lo devo ringraziare”.



Hai avuto modo di provare con tanti team in Formula Renault 3.5. Con quale hai avuto il feeling migliore?

“Penso che i valori della classifica rispecchino in un certo senso anche il potenziale delle squadre. Dams, Arden e Fortec sono tra i più vincenti e competitivi, e questo è un valore che viene passato a tutti i componenti della squadra. Penso che il miglior feeling per me sia stato con Fortec, ma aver avuto riferimenti diversi, anche a livello di pista, sicuramente non rende facile il paragone”.

Quali sono gli obiettivi per il 2015?

“Vincere il campionato GP3, senza mezzi termini. Con la mia esperienza non posso ambire solo ai primi cinque o alla top-10, l'obiettivo è molto chiaro”.

Cambierai il tuo approccio alle corse per il prossimo anno?

“Non credo. La WSR è la macchina più difficile da guidare in circolazione in questo momento, anche fisicamente. Le corse della GP3 durano praticamente la metà, quindi c'è meno sforzo. Varia totalmente invece, l'approccio al campionato. C'è molto meno tempo per girare, una sola qualifica che compromette l'intero fine settimana. Ti

sposti su uno stile simile alla Formula 1, dove non serve molto andare all'attacco, ma devi iniziare a giocare di strategia per raccogliere più punti possibili”.

Da pilota, che impressione ti sei fatto della nuova tabella dei punteggi diramata dalla FIA negli scorsi giorni?

“Ha creato molto scalpore, soprattutto il fatto che la WSR sia stata messa al pari della GP3, e che entrambe siano uno scalino sotto la F.3 europea. Mi ha un po' sconcerato se devo essere sincero, perché la Formula Renault 3.5 è un campionato al pari alla GP2, ma a parte questo, e alcune altre modifiche che credo verranno fatte in futuro, penso sia giusto aver istituito un percorso attraverso cui i piloti devono passare per arrivare in Formula 1, ed arginare situazioni come quella di Verstappen, catapultato in F.1 dal kart”.

Tuo papà è stato un pilota sino allo scorso decennio, in che modo questo ti ha aiutato?

“Sicuramente il livello dei campionati in cui ha corso lui non è pari a quelli cui sto prendendo parte io, ma non è estraneo alla

situazione. Mi ha aiutato molto perché, molti genitori quando sono all'interno di un team tendono ad essere sovraeccitati, a volte pesanti ed opprimenti. Lui invece mi ha sempre lasciato tranquillo, sapendo bene quanto fosse importante non mettere pressione in certi momenti topici. Dal punto di vista tecnico invece, è stato fondamentale nei primi anni, quando correvo in Abarth, e mi ha insegnato a guidare, oltre ad occuparsi dell'intera gestione della mia carriera, motivo per cui devo ringraziarlo”.

Nei tuoi primi anni di attività, quando correvi in Formula Abarth, fosti protagonista di un'insolita vicenda riguardante l'uso dei social network, a seguito della quale vennero anche presi provvedimenti disciplinari da parte della Federazione. Da allora è cambiato il tuo rapporto con i media e i social?

“Quello è stato un episodio tanto stupido quanto enfaticizzato. Si è trattato di un malinteso, ed è infatti stato poi successivamente chiarito. Il mio rapporto con i social network o i giornalisti non è cambiato, ho ottime interazioni con tutti, Federazione Italiana compresa”.



Il campione 2014 Lopez si difende dall'attacco della Honda di Bennani. Quest'anno i due correranno entrambi con una Citroen C-Elysée

PARTENZA LANCIATA

Nonostante la nascita della TC3 Series che potrebbe essere una scomoda rivale, il campionato Mondiale Turismo prosegue imperterrito verso l'avvio della stag



Dario Sala
Photo 4

E' un mare calmo, quello che ha portato e sta riportando nelle varie officine le vetture del WTCC dall'ultima gara di Macao. E' un po' più agitato quello ad Eurosport che in questi giorni sta vivendo l'insediamento dei nuovi vertici di Discovery. Non si aspettano rivoluzioni nell'immediato, ma è chiaro che gli americani vorranno guardare in maniera approfondita in Eurosport Event e capire cosa sono i campionati WTCC ed ERC di cui sono proprietari. Qualche figura importante è già stata cambiata, ma questo (si spera) non dovrebbe turbare in maniera rilevante il WTCC 2015 che si sta delineando.

AUMENTANO LE CITROEN IN PISTA

Lo schieramento definitivo è ancora ben lontano dall'essere composto, ma i numeri delle vetture in pista dovrebbero ricalcare quelli visti quest'anno, fermo restando il

fatto che nel 2015 potranno correre solamente vetture TC1. La Citroen, ovvero la regina della stagione appena conclusa, sarà la macchina da battere e aumenterà il parco vetture al via. La squadra francese ha confermato la sua line-up con il Campione del Mondo José-Maria Lopez (che continuerà a correre con il 37 e non con il numero 1) affiancato da Yvan Muller e Sébastien Loeb. La leggenda dei rally si è doppiamente legato alla Citroen visto che proprio con la sua squadra, il Sébastien Loeb Racing, debutterà nel mondiale schierando due C-Elysée. Si tratterà di due macchine che hanno corso nel 2014 e che saranno aggiornate con le modifiche che la Casa introdurrà sul modello 2015. Sulle vetture della SLR correranno il cinese Ma Qing Hua, già visto in azione in cinque gare lo scorso anno, e il marocchino Mehdi Bennani che, un po' a sorpresa, ha lasciato il Proteam e la Honda per passare alla Citroen. Dopo la vittoria ottenuta quest'anno a Shanghai, Mehdi ha ricevuto offerte dai francesi e si è deciso a trasferirsi. Sarà la mossa giusta? Solo il tempo potrà dirlo.

Sébastien Loeb
sarà presente
nel doppio ruolo
di pilota e
team manager





HONDA ATTESA AL SALTO DI QUALITÀ

Il 2015 dovrebbe finalmente mostrare il duello che tutti avrebbero voluto vedere lo scorso anno e cioè lo scontro al vertice fra Citroen e Honda. La squadra italo-giapponese, ha cominciato un intenso programma di test che hanno già consentito alla Civic di crescere e migliorare le sue prestazioni. I punti chiave dove agire sono stati individuati e i pezzi nuovi hanno dato i risultati sperati. Va sottolineato che, da quando è entrata nel WTCC, la Honda potrà finalmente lavorare su un modello conosciuto senza cambi regolamentari o altre interferenze. Gli uomini della JAS stanno dando il massimo e anche i giapponesi sembra abbiano capito che debbono spingere di più sul motore per recuperare il terreno sulla Citroen. Le Honda in gara al momento saranno quattro. Le due ufficiali affidate a Tiago Monteiro e Gabriele Tarquini, quella della Zengo per Norbert Michelisz e quella della rientrante Nika Racing che tornerà con Rickard Rydell. L'esperienza dello svedese sarà sicuramente di aiuto. Resta da capire cosa farà il Proteam, rimasto orfano di Bennani. Si mormora di un abbinamento con Dusan Borkovic, ma al momento non si è andati più in là di qualche dichiarazione generica. Nei mesi scorsi inoltre, era girata la voce che i nipponici potessero affidare una terza vettura ad un pilota giovane proveniente dalle formule.



La Cruze
di Coronel

LA CRUZE NON STA A GUARDARE

Citroen e Honda ruberanno la scena, ma la RML non starà a guardare. La struttura inglese sta apportando dei correttivi importanti alla Cruze. Sospensioni, aerodinamica e il già ottimo motore verranno evoluti per provare ad inserirsi nella lotta di vertice. I team dovrebbero essere confermati con la Roal Motorsport che sembra certa di riproporre il duo Tom Chilton e Tom Coronel. La Campos Racing ha già confermato Hugo Valente e spera di tenere Borkovic. Qualche dubbio grava sulla Munnich, ancora indecisa se restare o affidare le sue Cruze ad altri. Della partita non dovrebbe però far parte Gianni Morbidelli (che guarda alla TCR) anche se tutto ovviamente resta aperto. In orbita Chevrolet sembra gravitare anche Stefano D'Aste che ha ammesso di avere contatti sia per un ritorno nel WTCC sia per correre nella neonata TCR Series.

La nuova
Lada Vesta



LADA VUOL STUPIRE VOLVO SALUTA TUTTI

Molta curiosità c'è attorno alla Lada. Nessuno avrebbe scommesso un cent sui russi e invece Rob Huff ha centrato due vittorie nel 2014 nonostante una vettura decisamente non all'altezza della concorrenza. La Granta però, verrà pensionata per far posto alla Vesta la cui livrea è stata mostrata in questi giorni. La vettura russa, che andrà in pista a fine mese, godrà sempre della partnership con l'Oreca e della preziosa collaborazione con la Exathron dell'Ingegnere Marco Calovolo per lo sviluppo in pista. James Thompson, Rob Huff e Mikhail Kozlovskiy non vedono l'ora di scoprire una macchina che finalmente sembra avere tutto per potersela giocare con gli avversari. Senza sorrisetti ironici e sguardi di compassione. Vedremo. Nel frattempo il WTCC ha dovuto incassare una rinuncia. La Volvo, per bocca del suo direttore marketing, Alan Visser, ha fatto sapere che il motorsport non è più un ve-

colo nel quale il marchio svedese si riconosce. Questo significa lo stop di tutte le attività in pista al termine dei contratti in essere in capo ad uno o due anni e niente ingresso nel mondiale con la Polestar come ormai tutti davano per scontato. Le voci però di un interessamento della Skoda continuano a girare.

TANTE LE NOVITÀ DEL CALENDARIO

In attesa di capire i valori in campo, chi ci sarà e chi no, il calendario è stato svelato. Anche in questo caso si è assistito ad un rimpasto con tante gare nuove che si affacceranno al mondiale. Dopo alcuni anni, il campionato partirà ancora dal Sud America e più precisamente da Termas de Rio Hondo in Argentina, l'8 marzo. Gara questa che si disputava tra luglio e agosto. Si tornerà poi in Marocco e in Europa. L'Hungaroring aprirà le danze nel Vecchio Continente, prima che i riflettori si accendano sulla gara della Nordschleife la prima vera

grande novità del 2015. Gara che si disputerà il sabato prima della partenza della 24 Ore locale. Seguiranno Mosca, Slovacchia e il Paul Ricard spostato a fine giugno. Il 12 luglio un altro debutto: il WTCC correrà sul cittadino portoghese di Vila Real. Poi il lungo stop estivo con il mondiale che si trasferirà in Asia. Si ripartirà a settembre con Motegi che ha preso il posto di Suzuka per poi passare alla confermata Shanghai e chiudere con altre due novità assolute. Una è la Thailandia con il neonato circuito di Buriram in programma il primo novembre per poi terminare la stagione sul circuito di Losail in Qatar con due gare in notturna. Si perde così la chiusura tradizionale di Macao e questa, checché se ne dica, è davvero una grande perdita considerato che ci correrà la neonata TCR che tanto interesse sta attirando. I team in ogni caso stanno lavorando. Le vetture infatti dovranno essere pronte per il 13 febbraio. A Barcellona infatti è in programma una giornata di test collettivi nonché la giornata dedicata alla stampa. Per allora molti tasselli si saranno incastrati al loro posto.



Dalla Honda
e Tarquini si aspettano
segnali di riscossa



Kaetan Kajetanowicz, con una gara esente da errori, ha dominato la prima prova della serie continentale. In difficoltà Breen e Lefebvre

FIOR

Trentasei anni il prossimo 5 marzo, Kajetan Kajetanowicz il regalo più bello se lo è fatto da solo. Dominando fin dall'inizio la sfida sull'abbondante neve dello Janner. Iniziando la sua ricorsa al titolo continentale con un pieno di punti e intascando i settemila euro che quest'anno Eurosport Events assegna al miglior privato in ciascun appuntamento della serie. Non è un novellino, il polacco, ha alle spalle già undici stagioni di corse e in bacheca due titoli nazionali vinti nel 2011 e nel 2013. Oltre a tre vittorie rastrellate sulle strade amiche del Poland Rally e un paio di piazzamenti di rilievo ottenuti nella scorsa annata a Cipro e all'Acropoli. Ma il modo quasi insolente con il quale s'è guadagnato il diritto ad occupare l'attico del primo podio importante del 2015 sorprende: primo con oltre sette minuti su Robert Consani – e quasi otto minuti e mezzo su Alexey Lukyanuk – ha rifilato al meno lontano dei suoi inseguitori mediamente un secondo e settantanove al chilometro. Tanta, tantissima roba...



DI LOTOS



Guido Rancati

Si scusa. Ha dominato, Kajto Kajetanowicz, ma si scusa di non aver vinto anche l'ultima prova speciale: "Gli ultimi ventun chilometri e cento metri di gara li ho affrontati con in mente solo il pensiero di mettermeli alle spalle senza danni per poter essere qui fra voi...", dice il polacco appena gli porgono il microfono. Poi ripete quello che aveva detto sul finire della prima giornata, quando seguiva a inanellare successi parziali anche se il suo vantaggio sul meno lontano degli avversari era già più che rassicurante: "Capisco che un rally nel quale è sempre lo stesso a essere il più veloce possa sembrare noioso, ma vi assicuro che nell'abitacolo della Fiesta non ci siamo affatto annoiati: il continuo alternarsi di neve, ghiaccio e, di tanto in tanto, asfalto, ha offerto a me e a Jaroslaw (Baran, il suo complice) una serie infinita di emozioni". C'è da credergli: su un fondo ad aderenza estremamente variabile, tenere alto il ritmo senza commettere errori non è un'impresa da ridere. Lui l'ha fatto mettendo sul tavolo una notevole capacità di adeguare il passo alle condizioni contingenti e, ovviamente, sfruttando alla grande le doti della

Fiesta R5 in livrea Lotos. Che, fa notare, è stata perfetta dall'inizio alla fine: "Merito della gente della M-Sport che ha davvero fatto un ottimo lavoro". Dev'essere per forza così. E se non può sorprendere che a vincere sia stato il (quasi) trentaseienne di Cieyszyn, sorprende invece il modo con il quale ha costruito il suo primo successo importante al di fuori dai patrii confini. Più veloce in qualifica, ha ipotecato il successo fin dal primo dei diciotto tratti in programma. Quello nel quale sono naufragate tutte le speranze di Craig Breen e gran parte di quelle di Stéphane Lefebvre, diciassettesimo tempo a tre minuti e quarantuno dopo esser finito nella neve a bordo strada, e di Alexey Lukyanuk, ventitreesimo a cinque minuti e trentotto dopo una divagazione campestre e i capricci del motore della sua Fiesta. Miglior tempo a settantatre di media, Kajto s'è trovato di colpo quasi solo. Certo: a braccarlo c'era Robert Consani con la 207, secondo a sei secondi e quattro, ma con il terzo, Jaromir Tarabus, a oltre un minuto e mezzo. Troppo lontano anche per sognare di impensierirlo sul serio. Non s'è rilassato. Forse perché anche all'est pensano che il ferro è sempre meglio batterlo finché è caldo, ha tenuto giù il piede e

dopo altre due piasse s'è trovato con un margine di mezzo minuto abbondante sul francese. Al quale è bastato fare una botta di conti per regolare la sua gara su quelli che lo seguivano: "Il secondo posto – spiega – era il mio obiettivo alla vigilia e ho deciso di conservarlo evitando ogni rischio". Così è stato, anche se qualche brivido gli è corso lungo la schiena: "Per quanto mi sforzassi di restare a centro strada, in qualche occasione ho perso la necessaria concentrazione e ho finito per urtare una pietra e distruggere un pneumatico". Problema archiviato senza tanti problemi: per quanto lui andasse con cautela, il suo più diretto avversario, il céco con la Fabia, scivolava sempre più lontano... E difatti a sera, dopo le prime dieci prove, il suo argento era garantito da un vantaggio di oltre due minuti e mezzo. Inferiore al suo ritardo dal leader e tuttavia più che rassicurante.

"Mi piace correre sulla neve", ricorda a cose fatte il vincitore. Per giustificare il distacco inflitto ai rivali. Non è l'unico dei protagonisti annunciati della serie continentale a esaltarsi sul manto bianco, pure Lukyanuk lo fa. E fra i due si prospetta un bel testa a testa al Liepaja.



Alexey Lukyanuk

LUKYANUK FA SEMPRE RIMA CON McRAE

“Avevo tre opzioni, la scelta non è stata facile...”. Jean-Pierre Nicolas spiega che l’assegnazione del Colin McRae ERC Flat Out Trophy l’ha impegnato più del solito: “Quello che ha fatto Kajetan Kajetanowicz è stato eccezionale, ma anche Slawomir Ogryzek, più veloce in ERC-3 in dodici prove e alla fine nettamente primo, è stato autore di una gara maiuscola e pure Alexey Lukyanuk con la sua grande rimonta s’è fatto notare”. Alla fine, un po’ a sorpresa, il marsigliese ha deciso proprio di premiare il russo che batte bandiera bielorusa, risalito dalla ventitreesima posizione nella quale i capricci del motore della Fiesta l’avevano fatto precipitare nella prima pieve al terzo posto. “Devo ammettere che non me lo aspettavo”, dice Lukyanuk. Aggiunge: “Ricevere per la terza volta il trofeo che ricorda il grande scozzese mi fa comunque un enorme piacere anche perché cerco sempre di gratificare con la mia guida gli appassionati a bordo strada”.

L'ORDINE DI ARRIVO MARTEDÌ 6 GENNAIO 2015

1. Kajetanowicz-Baran (Ford Fiesta R5) in 2.50'52"6
2. Consani-Vilmot (Peugeot 207 S2000) a 7'07"4
3. Lukyanuk-Chervonenko (Ford Fiesta R5) a 8'28"1
4. Tarabus-Trunkat (Skoda Fabia S2000) a 8'48"8
5. Fischerlehner-Unterweger (Mitsubishi Lancer Evo IX) a 22'38"6
6. Hirschi-Landais (Peugeot 208 T16) a 27'26"9
7. Tlustak-Kucera (Skoda Fabia S2000) a 27'29"7
8. Vojtech-Rajnoha (Subaru Impreza Sti) a 28'18"6
9. Botka-Mihalik (Mitsubishi Lancer Evo IX) a 30'38"5
10. Raoux-Escartefigue (Ford Fiesta R5) a 35'00"5



Robert Consani

PER BREEN È UNA FALSA PARTENZA...

“Diciamo che è stato un buon allenamento in vista del Monte-Carlo e del Liepaja”. Craig Breen conclude la sua avventura austriaca con un incolore quarto tempo, ma cerca comunque di vedere il bicchiere mezzo pieno. Guarda avanti, l'irlandese. Per non farsi travolgere dalla delusione e dai rimpianti, prova a pensare ai due prossimi impegni con la Peugeot 208 T16. E tuttavia è chiaro che dallo Janner si aspettava assai di più. In difficoltà già in qualifica per una scelta non felice di “scarpe” che non gli ha permesso di andare oltre l'ottavo tempo, è caduto in uno dei mille trabocchetti intorno a Friestadt prima ancora di vedere il primo dei diciotto controlli-stop della gara. E, ripartito grazie al Super-Rally, neppure nella seconda giornata ha trovato il modo di mandare segnali incoraggianti. La campagna continentale è appena iniziata, di cose ne succederanno ancora tante. Ma per lui la strada verso il titolo è già in salita.



... E LEFEBVRE NON LASCIA TRACCIA

Il Campionato d'Europa non è nei suoi programmi: il suo 2015 sarà incentrato nel Wrc-2. Ma non serve la sfera di cristallo per sapere che dallo Janner si aspettava molto di più. Quello che avrebbe dovuto essere un premio alla sua bella stagione con una DS3 R3, s'è subito trasformato in un incubo. In grande difficoltà in qualifica, Stéphane Lefebvre s'è trovato ad affrontare la neve austriaca subito dietro a tal Lukas Kabacinski e ha subito pagato pegno. Innevandosi e lasciando una manciata di minuti nella prima delle diciotto prove in programma. La resa del polacco con l'Impreza l'ha messo in condizione di mettere le ruote della sua DS3 R5 su strade vergini, complicandogli la vita più di quanto già non facesse una dotazione di “scarpe” non felice. Il ragazzo francese ha comunque provato a reagire e per un po' la sua risalita verso una posizione decente in classifica è stata simile a quella di Alexey Lukyanuk. Poi problemi vari lo hanno un po' rallentato e alla fine il ritiro, provocato a due passi dall'arrivo dalla rottura della cinghia dei servizi.



TEMPESTINI CENTRA L'OBIETTIVO

Obiettivo numero uno: macinare il massimo di chilometri per fare esperienza sulla neve, per preparare al meglio il Monte-Carlo. Simone Tempestini l'ha centrato alla grande: in coppia con Matteo Chiarcossi, il figlio d'arte non ha solo tenuto botta fin alla fine aumentando progressivamente il ritmo. Non è riuscito a impensierire Slawomir Ogryzek, veterano polacco con una Peugeot 208, ma gli è stato davanti in varie occasioni e alla fine ha chiuso al posto nella classifica dell'Erc-3. A poco meno di quattro minuti e mezzo dal vincitore, ma con undici minuti e passa di vantaggio sul terzo piazzato, Kristof Klausz. Più che incoraggiante, per uno che compierà ventun anni il prossimo agosto.





Simone
Tempestini

STAJF "APRE" CON UN'IMPREZA

Ottavo assoluto e primo in Ere-2. Vojtech Stajf archivia il primo round della stagione europea con un risultato importante che, spera, sia solo il primo di una lunga serie. Alle spalle del pilota dell'est con la Subaru Impreza, a ragionevole distanza, David Botka salva in qualche modo l'onore della Mitsubishi.

A BAUMSCHLAGHER IL NAZIONALE

Hanno corso per due giorni sulle stesse strade, ma dietro al gruppo europeo e con pneumatici diversi. Insomma, il confronto fra i protagonisti dello Janner internazionale e quello nazionale non s'è svolto ad armi pari. A imporsi nel secondo è stato il veterano Raimund Baumschlagher con la Fabia che in un'ipoteca classifica comune sarebbe secondo a poco più di sei minuti e mezzo da Kajto Kajetanowicz. Alle sue spalle, a nove minuti e mezzo, Simon Wagner con una Mazda 323Gt-R. Più indietro gli italiani superstiti: Marco Colombo, nono nel nazionale con una Peugeot 207 Super2000, Carlo Valinotti, quattordicesimo con un'altra Mazda 323 e Andrea Polato, ventitreesimo con la Nissan Micra. Meno fortunati gli altri tricolori in trasferta dall'altra parte delle Alpi: subito fuori Gabriele Noberasco il cui debutto con la Fiesta R5 è durato solo una speciale, Gianluca Tavelli ha finito la sua gara nella neve con la Mitsubishi Lancer Evo IX nel terz'ultimo impegno.

PIRELLI STRAVINCE CON LE GOMME DA 15"

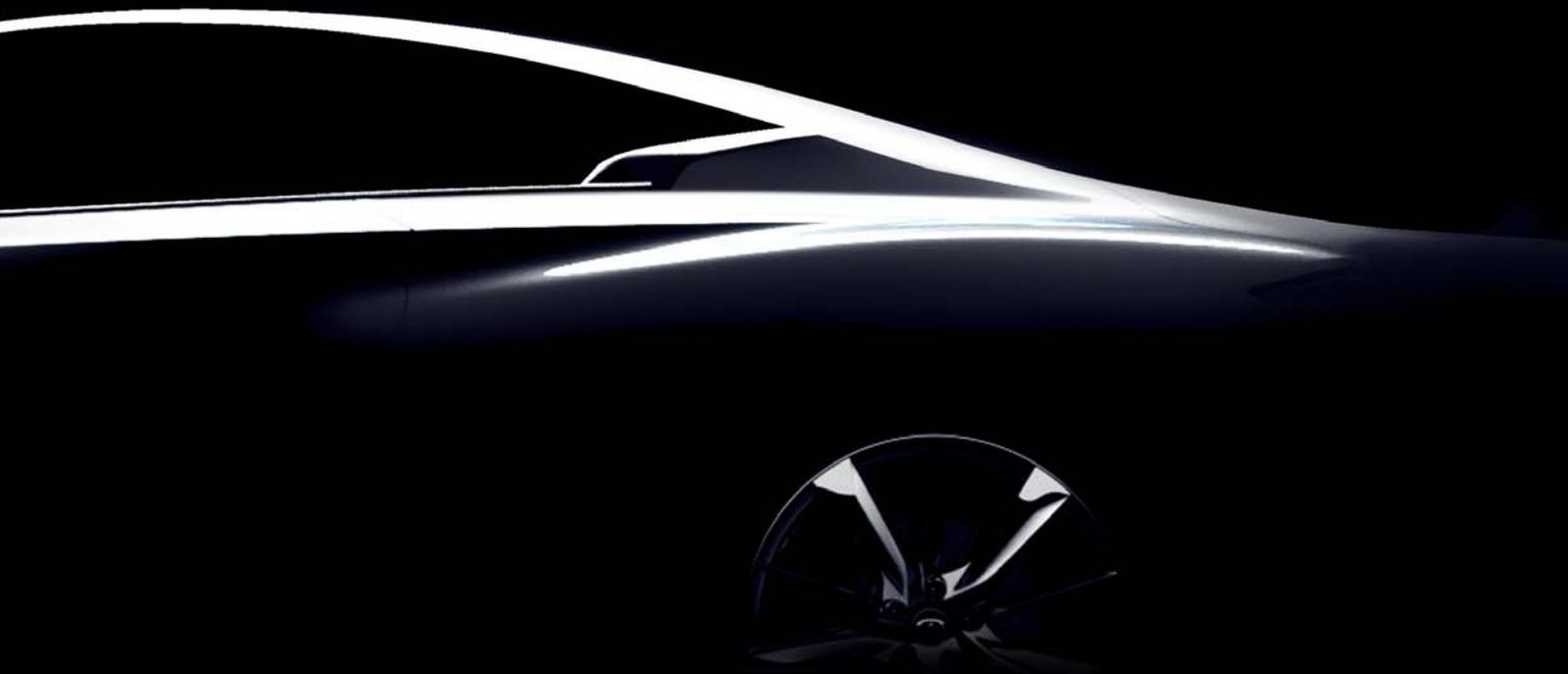
Come e perché la Fia abbia deciso di bandire dalle gare titolate gli pneumatici stretti da 16 pollici resta un mistero. La tesi che vorrebbe che la decisione sia stata presa per contenere i costi regge poco e quella che tira in ballo la presunta mancanza di assetti adeguati per le auto dell'ultima generazione è a dir poco risibile. Sia come sia, la scelta è stata fatta e anche gli organizzatori dello Janner sono stati costretti ad adeguarsi, inventandosi un rally nazionale parallelo nel quale accogliere chi non voleva (o non poteva) accollarsi la spesa necessaria a dotarsi dei cerchi da 15 pollici. Anche alla Pirelli si sono adeguati e, forti dell'esperienza accumulata negli ultimi anni Novanta con le coperture destinate al Gruppo N, non hanno lasciato senza "scarpe" i loro assistiti. Qualcuno ha tentennato: Kajto Kajetanowicz, forse impressionato da una video-intervista proposta alla vigilia della gara nella quale Craig Breen esaltava le doti delle nuove Michelin – una studiata per la neve, l'altra per il ghiaccio – ha affrontato il primo passaggio sui due chilometri scarsi della prova di qualifica con le gomme francesi. L'essersi beccato una manciata di secondi da Robert Consani l'ha convinto a tornare alle Pirelli con le quali ha poi ottenuto la pole e dominato il rally. Davanti al francese e ad Alexey Lukyanuk, loro pure gommati dalla multinazionale milanese.

Apri questa settimana a Motor City il primo salone internazionale dell'automobile del 2015. Nel 2009 era crisi nera a Detroit, oggi nel 2015, si festeggiano i 16,5 milioni di auto vendute, 6 milioni in più degli anni horribilis ma soprattutto il ritrovato benessere dell'industria automobilistica mondiale che con il petrolio in calo torna a proporre grandi vetture

DAL BARATRO



AL PARADISO



Le linee del concept Infinity Q60

Non è una novità: l'industria automobilistica tedesca è da tempo sugli allori. E quest'anno anche a Detroit recita il ruolo dell'ape regina. Due le vedette: la nuova **Audi Q7** e la **Mercedes GLE**. Due maxi suv. Un po' goffa nello stile l'Audi Q7, un po' copia carbone della BMW X6 la Mercedes GLE, nonostante ciò catturano l'attenzione anche perché con il petrolio così basso tutti sono tornati a desiderare automobili grandi e potenti. Non è quindi un caso che anche Ford sveli a Detroit e in questo momento due autentiche belve come la **Shelby GT 350 R** e un super pick up. In tema di supersportive non vanno poi trascurate la nuova Honda NSX con motore turbo e tre motori elettrici, la Lexus GS-F e la Cadillac CTS-V da ben 649 cavalli. Sempre per quanto riguarda i

marchi premium si segnala anche la Volvo S60 cross country e la Infiniti con una degna antagonista della BMW Serie 4. E BMW? Il terzo marchio di lusso tedesco aggiorna la Serie 6 porta la piccola Mini in versione JCW con 239 cavalli e mostra una piattaforma per vetture alimentata a idrogeno con sistema a celle combustibili.

Delle tre Case americane, FCA è quella con il maggior incremento, +16%; GM continua a rimanere leader del mercato, Ford registra un segno meno. Sempre forti invece i giapponesi tutto con segni +, Nissan addirittura con un +11%. Record di Maserati con +171%, deciso tonfo invece per Volkswagen con un -10%. Infine ciliegina sulla torta: prima passerella americana per l'Alfa Romeo 4c spider.



Ford Shelby GT 350 R





Mercedes GLE



Audi Q7



Alfa Romeo 4C Spider

STUPEFACENTE

La Ford lascia di stucco appassionati e addetti ai lavori presentando a Detroit la GT "Reborn" che sogna le corse

Un bellissimo mostro, dalla tecnologia avanzatissima, che anticipa il ritorno della Ford alla 24 Ore di le Mans. La GT "Reborn", presentata dalla casa dell'ovale blu al salone di Detroit, ha lasciato di stucco tutti gli addetti ai lavori intervenuti all'evento per forme e soluzioni tecnologiche. Una vettura che, anche rispetto all'antenata, non si limita a colpire l'occhio, ma che offre una serie di caratteristiche di primissimo livello tutte finalizzate alla performance pura. A partire dall'aerodinamica, che è bella ma anche estremamente curata e radicale con un alettone attivo e dalla configurazione personalizzabile. Tante le soluzioni "di rottura" come l'abitacolo estremamente rastremato, staccato dai passaruota posteriori e collegato al tetto da una sottile superficie alare. Lo chassis è in carbonio (interamente per quanto riguarda la cellula dell'abitacolo) e di materiali compositi si è fatto largo uso anche per componenti strutturali dei sotto-telai anteriori e posteriori, realizzati in alluminio. L'impianto frenante è carboceramico, mentre le sospensioni sono push-rod con barre di torsione attive. Anche all'interno è evidente la fedeltà del progetto alla filosofia del "performance oriented". Tutto studiato in funzione dell'utilità, e i sedili sono... non regolabili, fissati al telaio. Sotto il cofano un 3,5 litri V6 centrale da 600 cavalli dotato di doppio turbocompressore e doppia iniezione. Molto simile al propulsore montato sulle Riley Daytona Prototype schierate dal team Ganassi nello United SportsCar Championship. E proprio del team Ganassi si parla insistentemente come partner per lo sviluppo della versione GT che, secondo le voci provenienti da oltreoceano, sarebbe già in avanzato stadio di sviluppo. Per correre sugli autodromi a stelle e strisce, ma soprattutto per tornare a calcare la Sarthe, magari riportando in vita la storica tradizione delle battaglie targate Ferrari.



TE GT



Mondiale F.1

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

Mondiale Rally

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

Europeo Rally

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

Italiano Rally

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

Italiano WRC

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

Trofeo Rally Terra

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

Indycar

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

GP2

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

World Series Renault

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

Super Formula

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

Auto GP

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

GP3

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

Formula E (stagione 2014/2015)

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

FIA F.3

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

Euroformula Open

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

Formel 3

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

Eurocup F.Renault

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

F.Renault ALPS

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

F.Renault NEC

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

F.4 Italia

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

Adac Formel 4

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

F.4 Academy

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

BRDC F.4

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

F.Toyota Racing Series

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

Eurocup Renault RS01

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

WEC

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

ELMS

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

USCC

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

DTM

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

Blancpain GT Endurance

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

Blancpain GT Sprint

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

GT Open

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

Adac GT Masters

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

V8 Supercars

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

Stock Car Brasil

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

WTCC

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

ETCC

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

TC3 Series

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

Nascar

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

Super Trofeo Lamborghini

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

Targa Tricolore Porsche

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

Porsche Carrera Cup Italia

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

GT Italia

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

Clio Cup Italia

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

Coppa Italia

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

RS Cup

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

3 Ore Endurance Championship

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

F.2 Trophy

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

Italiano Montagna

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

18 gennaio

F.Toyota a Ruapuna

25 gennaio

Mondiale Rally a Monaco
USCC a Daytona (24 Ore)
F.Toyota a Teretonga

1 febbraio

F.Toyota ad Hampton Downs

8 febbraio

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

13 febbraio

Test WTCC a Montmelò
F.Toyota a Manfeild

15 febbraio

Mondiale Rally in Svezia

19-22 febbraio

Test F.1 a Montmelò

20-21 febbraio

Test Euroformula Open a Jerez
Test GT Open a Jereza

26 febbraio-1 marzo

Test F.1 a Montmelò

1 marzo

V8 Supercars ad Adelaide

5-6 marzo

Test Renault 3.5 a Jerez

6-7 marzo

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

8 marzo

Mondiale Rally in Messico
Indycar a Brasilia
WTCC a Termas de Rio Hondo

12-13 marzo

Test Euroformula Open a Montmelò
Test GT Open a Montmelò

15 marzo

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

16-17 marzo

Test FIA F.3 a Valencia

18-19 marzo

Test GP3 a Estoril

22 marzo

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

24 marzo

Test ELMS a Le Castellet

27-28 marzo

Test WEC a Le Castellet

29 marzo

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

30-31 marzo

Test Renault 3.5 ad Alcaniz

1 aprile

Test Porsche Carrera Cup Italia a Misano

5 aprile

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

7 aprile

Test FIA F.3 a Silverstone

9-10 aprile

Test GP3 a Valencia

12 aprile

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

19 aprile

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

22-23 aprile

Test GP3 a Montmelò





26 aprile

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
 Formel 3 a Oschersleben
 Adac Formel 4 a Oschersleben
 Stock Car Brasil a Brasilia
 Clio Cup a Varano
 RS Cup a Varano
 Coppa Italia a Varano

28-29 aprile

Test Porsche Carrera Cup Italia a Imola

3 maggio

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

10 maggio

F.1 a Montmelò
 GP2 a Montmelò
 GP3 a Montmelò
 Indycar a Indianapolis (road)
 F.E a Monte Carlo
 GT Open a Estoril
 Euroformula Open a Estoril

Blancpain GT Sprint a Brands Hatch
 TC3 Series a Portimao
 3 Ore Endurance al Mugello
 RS Cup ad Adria
 Coppa Italia ad Adria

12-13 maggio

Test F.1 a Montmelò

17 maggio

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

24 maggio

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

28 maggio

Test FIA F.3 a Monza

31 maggio

Indycar a Detroit
 USCC a Detroit
 DTM al Lausitzring
 Test 24 Ore Le Mans
 World Series Renault a Spa

Eurocup F.Renault a Spa
 Renault RS01 a Spa
 F.E a Berlino
 TC3 Series al Salzburgring
 Stock Car Brasil a Curitiba
 FIA F.3 a Monza
 F.4 Italia a Monza
 GT Italia a Monza
 Porsche Carrera Cup Italia a Monza
 BRDC F.4 a Silverstone
 Italiano WRC – Salento
 a Monza
 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
 Adac GT Masters a Spielberg
 Formel 3 a Spielberg
 Adac Formel 4 a Spielberg
 WTCC a Mosca
 F.Renault ALPS a Spa
 F.Renault NEC a Spielberg
 ERC nelle Azzorre – Sata Rallye Acores

14 giugno

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

21 giugno

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

23-24 giugno

Test F.1 a Spielberg

28 giugno

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

5 luglio

F.1 a Silverstone
GP2 a Silverstone
GP3 a Silverstone
Mondiale Rally in Polonia
Euroformula Open a Spielberg
GT Open a Spielberg
Blancpain GT Sprint a Mosca
Adac GT Masters al Lausitzring
Formel 3 al Lausitzring
Adac Formel 4 al Lausitzring
GT Italia a Imola
F.Renault ALPS a Monza
Clio Cup a Monza
RS Cup a Monza
Coppa Italia a Monza
Italiano WRC – Lanterna

12 luglio

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

19 luglio

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

26 luglio

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

2 agosto

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

9 agosto

USCC a Elkhart Lake
TC3 Series a Codegua

16 agosto

Adac GT Masters al Nurburgring
Formel 3 al Nurburgring
Adac Formel 4 al Nurburgring
Stock Car Brasil a Goiania

23 agosto

F.1 a Spa
GP2 a Spa
GP3 a Spa
Mondiale Rally in Germania
Indycar a Pocono
Super Formula a Motegi
V8 Supercars a Sydney
BRDC F.4 a Snetterton

30 agosto

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

6 settembre

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





13 settembre

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

20 settembre

F.1 a Singapore
 TC3 Series a Singapore
 WEC ad Austin
 USCC ad Austin
 Blancpain GT Endurance al Nurburgring
 Super Trofeo Lamborghini al Nurburgring
 F.Renault NEC al Nurburgring
 Adac GT Masters a Zandvoort
 Formel 3 a Zandvoort
 F.4 Italia a Imola
 Italiano Rally – Roma
 Trofeo Rally Terra – Roma

27 settembre

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

4 ottobre

Mondiale Rally in Francia
 Blancpain GT Sprint a Misano
 GT Open a Monza
 Euroformula Open a Monza
 USCC a Braselton – Petit Le Mans
 F.Renault NEC a Hockenheim
 Adac GT Masters a Hockenheim
 Formel 3 a Hockenheim
 Adac Formel 4 a Hockenheim
 Stock Car Brasil a Santa Cruz do Sol
 ETCC a Pergusa
 F.4 Italia a Misano
 F.2 Trophy a Misano
 Porsche Carrera Cup Italia a Misano

11 ottobre

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

18 ottobre

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

25 ottobre

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

1 novembre

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

8 novembre

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

15 novembre

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

22 novembre

WEC ad Al Sakhir
 WTCC a Losail
 V8 Supercars a Phillip Island

29 novembre

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

6 dicembre

V8 Supercars a Sydney

13 dicembre

Stock Car Brasil a San Paolo

Torino - Lingotto Fiere
13 - 14 - 15 Febbraio 2015



**AUTOMOTO
RACING**

L'evento dedicato a chi ama la competizione



aessepi.com

Con il Patrocinio di

TORINO 2015
CAPITALE EUROPEA DELLO SPORT



In contemporanea



CAMERA DI COMMERCIO
INDUSTRIA, ARTIGIANATO E AGRICOLTURA
DI TORINO



AUTOMOTORETRO

