

Magazine

www.italiaracing.net

n. 300
19 gennaio
2015



Non sarà solo l'epica sfida tra Ogier e Loeb a caratterizzare l'ottantatreesima edizione del rally più famoso del mondo. Tra gli outsider che cercheranno il colpaccio, il ritorno della Pirelli, e un manipolo di italiani in cerca di gloria

UN MONTE DI SPERANZE



6



38



42



30

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

italiaRacing.net

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

Redazione:
Stefano Semeraro
Marco Minghetti

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

Produzione:
Marco Marelli

Fotografie:
Photo4
Actualfoto
Photo Pellegrini
MorAle

Realizzazione:
Inpagina srl
Via Giambologna, 2
40138 Bologna

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

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

Il graffio di Baffi



BAFFI



di Massimo Costa

LE MARCE INDIETRO DELLA FIA

La scorsa settimana verrà ricordata come quella in cui la Federazione Internazionale dell'Automobilismo ha compiuto una serie di piroette mica da ridere. Prima ha fatto la voce grossa con la Honda cercando di metterla dietro la lavagna dei cattivi non concedendole alcun credito per lo sviluppo delle power unit, poi resasi conto che non era certo il miglior modo per attrarre i tanti ricercati costruttori e davanti alle proteste vivaci e assolutamente comprensibili dei giapponesi, l'ineffabile Charlie Whiting ha ricambiato le regole. La stessa cosa sarà fatta per quanto concerne l'ordine delle categorie che assegnano i punteggi che permetteranno ai piloti di ottenere la Superlicenza. L'assurda graduatoria uscita nei primi giorni dell'anno è stata ampiamente criticata da tutti i Media che contano del motorsport, mai visto un'ondata di proteste così unitaria in tutta Europa. A queste si aggiunge la lettera di fuoco inviata da Renault Sport Technologies che ha ricordato alla FIA come ben altre fossero state le loro rassicurazioni in merito. Sembra proprio non esserci soluzione: ogni volta che i federali mettono le manine sui regolamenti, non ne fanno mai una giusta.

LOEB RIPORTA I RALLY AL CENTRO DEL MONDO

Il rientro di Sebastien Loeb nel Mondiale Rally, nella prima prova che si terrà questo fine settimana a Monte-Carlo, rimette la categoria al centro del motorsport offrendo un duello che nel 2014 è mancato visto il dominio di Sebastien Ogier. Ovviamente fedele al marchio Citroen per il quale continuerà a gareggiare in pista nel WTCC, Loeb proverà a innervosire il connazionale e la Volkswagen che stanno avendo vita fin troppo facile. La presenza del pluri-iridato francese servirà anche per capire quale è il valore della Citroen che nel 2014 era passata con troppa rapidità dal ruolo di mangia gare e campionati a semplice presenza in passerella senza troppe ambizioni.

300 DI QUESTI NUMERI

E intanto siamo arrivati a quota 300. Francamente non lo avrei mai pensato. 300 Magazine dalla fine dell'agosto 2008 a oggi significano 300 lunedì in prima linea da ogni parte del mondo per soddisfare sempre più, ogni lunedì e gratuitamente, i nostri lettori che oltre alle notizie, alle cronache e ai commenti che trovano abitualmente sul nostro website, possono ricevere ulteriori approfondimenti e tanti inediti articoli sulla rivista elettronica. Uno sforzo notevole e unico nel panorama italiano dei media dedicati al motorsport e che forse, dall'esterno, può non essere compreso. I numeri gratificanti delle visite, i vostri positivi commenti anno dopo anno, ci hanno sempre convinto a spingere sull'acceleratore per accontentarvi cercando di raccontare ogni angolo, ogni sfaccettatura (e con occhio sempre critico e attento nel raccontare le ingiustizie e le cose che non funzionano), del motorsport grazie ai servizi appassionati dei nostri preziosi colleghi, firme rinomate che potete anche leggere su altri media nazionali di spessore e che hanno reso Italaracing un punto di riferimento fondamentale per le categorie di tutto il mondo.



L'edizione numero 83 della gara, che da sempre vale una stagione, passerà alla storia per l'ultimo testa a testa tra Ogier e Loeb i due piloti che hanno monopolizzato l'ultimo decennio del mondiale

SFI



DA FINALE

Guido Rancati

Nessuno dei due dice chiaramente di affrontare i trecentocinquanta e passa chilometri di prove speciali del Monte-Carlo numero ottantatré per vincere, nessuno dei due dice chiaramente di considerare l'altro l'unico in grado di rovinargli la festa. Ma non serve una fantasia sfrenata per immaginare che il primo appuntamento del mondiale duemilaquindici vivrà sul testa a testa fra i due assi francesi. Che tornano a sfidarsi dopo un anno consumato battendo strade diverse: il Seb più anziano cercando e trovando stimoli nuovi in pista, quello più giovane cercando e trovando conferme sulle strade dei rally. Impreziosendo il suo secondo titolo iridato con altre otto vittorie. Che sono tante e tuttavia non abbastanza da mettere in pericolo uno dei tanti primati dell'Extraterrestre, capace, nel duemilaotto, di imporsi undici volte.

Non sono uguali, Loeb e Ogier. Ma i tratti che li accomunano sono tanti: la classe e l'orgoglio, certo, ma non solo. Per dire, uno e l'altro hanno iniziato a farsi vedere anche grazie all'operazione Rallye Jeunes. Sempre per dire, né uno, né l'altro avrebbero avuto modo di dimostrare il loro immenso valore senza l'appoggio dalla federazione transalpina. E hanno la stessa, inesauribile voglia di vincere che, insieme all'intelligenza, è parte integrante del bagaglio dei campioni veri, totali, assoluti. I due adesso si ritrovano un contro l'altro armato in un duello che tutto lascia pensare sarà l'ultimo di una serie già esaltante. Difficilmente faranno follie, di certo ce la metteranno tutta, ma proprio tutta, per imporsi in una gara nella quale saper fiutare l'aria conta più di tutto. Nella quale l'uomo ha ancora la possibilità di giocare un ruolo determinante.



La Volkswagen Polo Wrc è cambiata anche esteticamente





Sébastien Ogier
vincitore nel 2014

INCERTEZZA OGIER: MEGLIO L'UOVO O LA GALLINA?

A cosa punta non ha neppure bisogno di dirlo. Lo sanno anche i sassi che l'obiettivo di Sébastien Ogier è confermarsi per la terza volta consecutiva campione del mondo e non s'ha da saper leggere i fondi di caffè per intuire che per riuscire a centrarlo è pronto a lasciare qualche successo parziale ai suoi veri o presunti avversari nella lunga corsa al titolo. Anche a Jari-Matti Latvala che, è noto, sa essere dannatamente veloce quasi dappertutto. Almeno fino a quando riesce a restare connesso. Allora ci sta che a Sébastien Ogier di tanto in tanto passi per la testa l'idea di impostare la sua gara nell'ottica del campionato. Forse lo farà, ma solo se gli eventi lo convinceranno che il gioco non vale la candela. E comunque non prima di aver provato a vincere. Perché questo che va a cominciare non è un rally come gli altri e, per lui, neppure un Monte-Carlo come gli altri. Non può esserlo, non dopo che gli

organizzatori lo hanno omaggiato inserendo una serie di prove speciali che attraversano i luoghi dove è nato e cresciuto. Non dopo che Sébastien Loeb ha accettato di rimettersi ai comandi di una DS3.

“Quando s'è iniziato a parlare di una sua possibile presenza, ero scettico”, fa il campione delle Hautes Alpes. Aggiunge: “Il fatto che abbia invece deciso di riprendere sia pure occasionalmente servizio nella serie iridata fa comunque bene a tutto il movimento e l'attenzione dei media è lì a dimostrarlo”. A chi gli chiede cosa si aspetta che riuscirà a fare l'Extraterrestre al ritorno nel mondiale, offre una risposta chiara: “Andrà forte come sempre e, come sempre, saprà adattarsi molto bene ai probabili cambiamenti anche repentini delle condizioni ambientali. Insomma, sono certo che sarà un avversario molto pericoloso, uno da tenere particolarmente d'occhio”.

Anche quest'anno la scelta degli pneumatici sarà determinante, e l'esperienza decennale di Leob ed Elena potrebbe fare la differenza



LOEB NON FA PROCLAMI, ELENA PUNTA SULLA TRANQUILLITÀ

Daniel Elena non ha dubbi: “Anche se l'anno passato ha affrontato sfide diverse, Seb sa ancora molto bene come usare al meglio un'auto da rally”. Co-protagonista con l'Extraterrestre di stagioni esaltanti e forse irripetibili, ancor prima di affrontare i test pre-gara il monegasco era certo che il tempo speso sui circuiti non avesse appannato le doti di stradista del suo compare. I primi chilometri macinati accanto a lui nell'abitacolo di una DS3 sulle strade francesi non gli hanno fatto cambiare idea. E a chi gli chiede se le sgambate sono servite anche a ritrovare quella complicità che era stata fondamentale per proiettarli al vertice, risponde con un disarmante sorriso: “Siamo amici veri – ricorda – e ovviamente abbiamo continuato a frequentarci: no, fra noi non è cambiato niente e non avevamo bisogno di ritrovarci uno accanto all'altro con con tuta e casco per saperlo”.

L'alsaziano è più cauto. I proclami non gli sono mai piaciuti, alle parole ha sempre preferito i fatti. Informa che quando gli è stata prospettata l'idea di tornare a essere protagonista in un rally che ha vinto sette volte – e sarebbero state otto, se nel 2002 l'inge-

nuo errore della squadra e l'eccessiva severità dei commissari sportivi non avessero spianato la strada a Tommi Makinen – non ha esitato neppure un istante. Ma dice anche di non saper bene cosa aspettarsi: “Difficilmente – osserva – andrò più forte di due anni fa, resta da vedere se sarò in grado di essere veloce come allora”. Ricorda che il suo primo obiettivo stagionale è fare bene nel Wtcc e per quel che riguarda il Monte, evita di avventurarsi nel terreno sempre minato dei pronostici. Parla di feeling, l'uomo dei tanti primati. Quello che ha ritrovato abbastanza in fretta con la compatta delle sue ultime grandi imprese. “Però – aggiunge cauto – sarà come sempre il confronto con gli avversari a dire se le mie impressioni sono giuste”. E scuote la testa quando Elena afferma che rispetto alla concorrenza avranno il vantaggio di affrontare le prove speciali senza essere condizionati dalla necessità di rastrellare comunque qualche punto: “Gran parte degli altri – spiega Danos – partiranno sapendo che un eventuale passo falso potrebbe compromettere tutta la loro stagione. Un fardello che noi non avremo”.



ANCHE IL METEO IN AIUTO AL NOVE VOLTE IRIDATO?

D'accordo: la meteorologia non è, non ancora, una scienza esatta. Ma le previsioni per i prossimi giorni fanno pensare che sarà un Monte di neve. La lunga tregua che il cielo ha concesso è finita proprio mentre protagonisti e comprimari hanno iniziato le ricognizioni e con il freddo anche sulle Alpi francesi è arrivata la neve. Che dovrebbe continuare a scendere anche nei prossimi giorni, aggiungendo altra incertezza a una gara che si annuncia vibrante come poche.

Più o meno intense, precipitazioni nevose sono attese intorno a Gap anche mercoledì in concomitanza con lo shakedown e, il giorno dopo, a Digne che sarà il palcoscenico delle prime sfide iridate della stagione. Il sole dovrebbe tornare a farsi vedere venerdì, in

concomitanza con la seconda tappa. E con lui il gelo. Insomma, le condizioni annunciate sono quelle giuste per immaginare un rally persino più complicato del solito da interpretare. Per piloti e copiloti, ma anche per i ricognitori che, al solito, avranno un ruolo particolarmente delicato da svolgere. Che dovranno usare tutta la loro esperienza per fornire le dritte giuste a chi li ha reclutati e, ovviamente, ai gommisti. "Non credo che il meteo sarà determinante...", informa Sébastien Ogier osservando che Sébastien Loeb affronterà le prime pisse solo pochi minuti dopo di lui. Forse sarà proprio così, ma non è insensato ipotizzare che essere il primo sulla strada dovrebbe creargli qualche problema in più. In teoria è così. In pratica è tutto da vedere...



La nuove livrea Citroën
che omaggia i sessant'anni
della storica DS



A sinistra, Mads Ostberg durante i test pre Monte-Carlo.
Sotto, Max Rendina e Mario Pizzuti

PRONOSTICI SCONTATI CON TANTI OUTSIDER

Sébastien Loeb contro Sébastien Ogier. E anche se al Monte i pronostici sono scritti sulla sabbia come quel "T'amo" incautamente scritto tanti anni fa da una coppia di italiani canterini, la presenza dei due giganti pare lasciare ben poco spazio agli altri. Che comunque ci sono e hanno qualche carta da giocare sulle strade del rally più celebre e celebrato del mondo. Le ha Dani Sordo, spessissimo particolarmente pimpante sull'asfalto ad aderenza variabile delle valli francesi e le ha Bryan Bouffier che nel Principato ha già respirato l'aria frizzante dell'attico del podio. Il francese e lo spagnolo sono due sui quali possono tranquillamente puntare quelli che non vogliono rischiare tanto. Gli altri, quelli che amano le emozioni forti, hanno un bel ventaglio di piloti sui quali scommettere, da Robert Kubica a Kris Meeke, due che dovranno sfruttare le quindici prove speciali offerte dal menù per dimostrare di saper essere grandi protagonisti non occasionali, dall'eterno ondivago Jari-Matti Latvala, a Mads Ostberg, da Andreas Mikkelsen a Thierry Nueuville. Da Elfyn Evans a Ott Tanak ai quali nessuno chiede di vincere, ma dai quali in tanti si aspettano cose egregie. Il gruppo degli outsider l'via è al solito numeroso: inevitabilmente qualcuno di loro si perderà per strada, ma è possibile e financo probabile che qualcun altro alla fine si trovi più alto di quanto in molti pensino alla vigilia.



Questi i principali protagonisti



Tanti i possibili outsiders in una gara che da sempre ha riservato possibili sorprese: tra questi gli ufficiali della Hyundai e, perché no, anche Robert Kubica a cui le gomme Pirelli potrebbero essere un aiuto in più



1	OGIER-INGRASSIA	VOLKSWAGEN POLO R	WRC
2	LATVALA-ANTTILA	VOLKSWAGEN POLO R	WRC
3	MEEKE-NAGLE	CITROEN DS3	WRC
4	LOEB-ELENA	CITROEN DS3	WRC
5	EVANS-BARRITT	FORD FIESTA RS	WRC
6	TANAK-MOLDER	FORD FIESTA RS	WRC
7	NEUVILLE-GILSOUL	HYUNDAI i20	WRC
8	SORDO-MARTI	HYUNDAI i20	WRC
9	MIKKELSEN-MARKKULA	VOLKSWAGEN POLO R	WRC
12	OSTBERG-ANDERSSON	CITROEN DS3	WRC
21	PROKOP-TOMANEK	FORD FIESTA RS	WRC
37	BERTELLI-BERNACCHINI	FORD FIESTA RS	WRC
14	SOLBERG-MINOR	FORD FIESTA RS	WRC
15	BOUFFIER-PANSERI	FORD FIESTA RS	WRC
16	KUBICA-SZCZEPANIAK	FORD FIESTA RS	WRC
17	PROTASOV-CHEREPIN	FORD FIESTA RS	WRC
18	CHARDONNET-DE LA HAYE	CITROEN DS3	WRC
32	LEVEBVRE-PREVOT	CITROEN DS3 R5	WRC2
33	GIORDANO-SERREAUD	CITROEN DS3 R5	WRC2
34	BREEN-MARTIN	PEUGEOT 208 T16 R5	WRC2
35	SERDERIDIS-MERGNV	CITROEN DS3 R5	WRC2
36	MAURIN-KLINGER	FORD FIESTA R5	WRC2
38	VALLARIO-PASCALE	MITSUBISHI LANCER EVO X	WRC2
39	CAMILLI-VEILLAS	FORD FIESTA R5	WRC2
40	HIRSCHI-LANDAIS	PEUGEOT 208 T16 R5	WRC2
41	KREMER-WICHA	SKODA FABIA S2000	WRC2
42	LATEGAN-WHITE	SKODA FABIA S2000	WRC2
43	KOCI-KOSTKA	FORD FIESTA R5	WRC2

52	TEMPESTINI-CHIARCOSSI	CITROEN DS3	RC3
56	A. RE-CIUCCI	CITROEN DS3	RC3

24	GAMBA-ARENA	FORD FIESTA R5	RC2
26	F. RE-BARIANI	FORD FIESTA R5	RC2
28	SILVA-PINA	FORD FIESTA R5	RC2
71	MARCHETTI-SCALMANI	PEUGEOT 207 S2000	RC2
77	COVI CAMPESAN	MITSUBISHI LANCER EVO IX	RC2
89	DI LUIGI-DIODATO	FIAT ABARTH 500	RC3
92	MARCHETTI-CRESTA	RENAULT CLIO	RC3
109	FABIANI-AMOROS	RENAULT TWINGO	RC4

* In rosso gli italiani al via



IN CASA PIRELLI FIDUCIOSI DEL PRODOTTO

Sì, vabbè: una rondine non fa primavera e ogni gara fa storia a sé. Ma lo strapotere mostrato dalle Pirelli sulla neve e il ghiaccio dello Janner sulla Fiesta di Kajetanowicz (sotto), pare proprio un bel viatico per il Monte-Carlo. E se il rapporto di forze fra l'azienda italiana e la Michelin (che anche quest'anno gomma tutte le squadre ufficiali) resta sproporzionato, l'accordo raggiunto con Robert Kubica consente a Paul Hembrey e ai suoi appassionatissimi – e preparatissimi – collaboratori di affrontare la trasferta dall'altra parte delle Alpi con la più che ragionevole speranza di mostare al mondo di essere sempre in grado di fornire un prodotto altamente competitivo.





Messa alle spalle una buona stagione nel WRC2 Lorenzo Bertelli, affiancato da Giovanni Bernacchini, tenta il grande salto

ITALIANI IN AUMENTO NEL PRINCIPATO

Fra le tante incognite, una certezza: vada come vada, neppure quest'anno l'inno italiano risuonerà davanti al Palazzo dei Grimaldi mentre il Principe Alberto stringerà la mano al vincitore. Però questa volta la presenza dei rallyisti di Bel Paese è più consistente di quanto non lo sia stata nel recente passato. E non solo perché Lorenzo Bertelli, al debutto con il pluridecorato Giovanni Bernacchini, ha finalmente scelto di giocare nel cortile dei grandi. Oltre all'aretino, a rappresentare una scuola che in tem-

pi ormai remoti sfornava campioni in serie, c'è Matteo Gamba e ci sono due veterani come Felice Re e Marco Silva ai quali va il (grande) merito di non aver rinunciato a mettersi in discussione in una gara mai semplice. Poi ci sono gli altri, con il loro bel bagaglio di speranze. Fra loro anche un paio di ragazzini di belle speranze con dentro una gran voglia di iniziare bene l'avventura nel mundialito Junior: Alessandro Re e Simone Tempestini.



Elfyn Evans ora prima punta della Ford

LA NOVITÀ TACI, I FEDERALI T'ASCOLTANO

Nelle foreste gallesi s'è chiusa un'era, quella in cui i piloti, quelli di punta, potevano seguire in tempo reale l'avanzare (o il non avanzare) dei loro avversari e regolarsi di conseguenza. Il silenzio-radio imposto dai federali riporta al passato, quando pilota e copilota erano davvero isolati dal resto del mondo e potevano solo basarsi sulle loro sensazioni per decidere se andare a fuoco o prendersela un tantino più comoda. L'intenzione è buona, resta solo da vedere come verrà controllato che tutti rispettino integralmente la norma.

I numeri del Monte

1911 l'anno in cui si disputò la prima edizione del Rallye Monte-Carlo. A idearlo, ispirato da un raduno ciclistico in voga in Italia, fu Gabriel Vialon; ad organizzarlo, l'associazione Sport Automobile et Vélocepedique de Monaco presieduta da Alexandre Nogues.

1 equipaggio interamente monegasco alla partenza, quello composto da Marc e Vanessa Dessi.

60 il numero disegnato in oro sulle tre DS 3 vuerreci ufficiali per celebrare il sessantesimo anniversario della mitica DS.

22 gli anni in cui il Monte-Carlo non sé disputato: undici per la prima guerra mondiale, nove per la seconda, uno per la crisi di Suez e uno per la prima crisi energetica globale.

10.000 i franchi (in oro) il premio destinato al vincitore del primo Monte-Carlo. Ad intascarli fu Henry Rougier, primo classificato malgrado avesse impegnato quindici ore più del capitano Von Esmach a raggiungere il Principato.

2 le auto italiane iscritte: la 500 Abarth di Giovanni Di Luigi e l'Alfa Romeo 147 del céco Martin Rada.

355,48 il chilometraggio totale delle quindici prove speciali in programma.

13 i gettoni di presenza già raccolti al Monte-Carlo da Daniel Elena che alle dieci presenze con Sébastien Loeb somma le tre rastrellate da pilota.

177 i rally iridati già disputati da Denis Giaruadet, debuttante nel mondiale al Monte-Carlo dell'81. Trentaquattro anni fa...

1997 l'anno dell'ultimo successo italiano nel Principato, quello esultante di Piero Liatti e Fabrizia Pons con la prima Impreza vuerreci.

4 i piloti al via che hanno già scritto il loro nome nell'albo d'oro del rally-chevale-una-stagione: Sébastien Loeb, recordman con sette vittorie, Sébastien Ogier, Bryan Bouffier e François Delecour.

51,70 il chilometraggio della prova Lardier et Valença-Faye, la più lunga del Monte-Carlo 2015, in programma sabato mattina. Solo dieci chilometri e centosessanta, invece, la lunghezza della Power Stage che domenica chiuderà la sfida.

404 le auto al via (da sette città diverse) del Monte del 1953 vinto da Gastonides con una Ford Zaphir.

96 il numero degli equipaggi che hanno formalizzato la propria iscrizione.

3 i rallyisti che sulle strade del Monte-Carlo si giocheranno la prima vittoria nella neo-istituita Coppa Fia per le Gt: Romain Dumas, Marc Duez e François Delecour, tutti su Porsche.

900 le prove speciali iridate fin qui vinte da Sébastien Loeb, le ultime due anni fa in Alsazia prima del ritiro.

17 le Fiesta attese alla partenza: otto vuerreci, sette in versione R5 e due in versione R2.

3520 la lunghezza in metri del tratto di strada scelto dagli organizzatori monegaschi per lo shakedown in programma mercoledì.

12 gli italiani pronti ad affrontare il primo appuntamento stagionale del mondiale: Matteo Gamba, Marco Silva, Lorenzo Bertelli, Marco Vallario, Simone Tempestini, Felice e Alessandro Re, Alberto e Sergio Marchetti, Carlo Covi, Giovanni Di Luigi e Lorenzo Fabiani.

46,4 la percentuale di gare iridate vinte fin qui dalla premiata Loeb & Elena.

21 le nazioni rappresentate, fra esse anche il Sudafrica grazie a Hendrik Lategan e Barry White iscritti con la Fabia Super2000 che un paio di anni fa avevano usato (bene) anche all'Adriatico.



2014 82^e 2014
RALLYE MONTE-CARLO

FIA

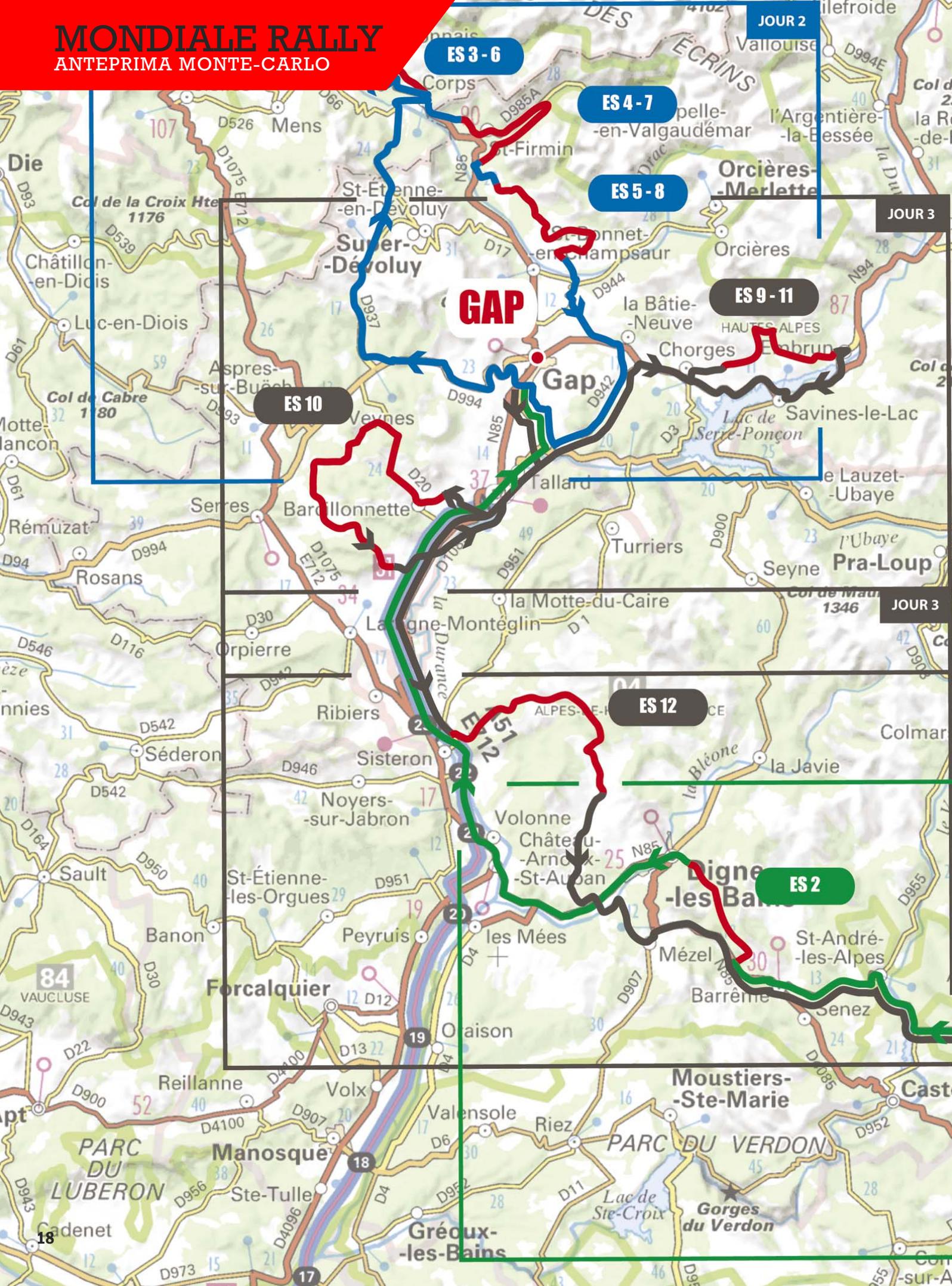
HOTEL DE PARIS

HOTEL DE PARIS

4
CITROËN
Abu Dhabi
TOTAL
Abu Dhabi
OLUZA

MONDIALE RALLY

ANTEPRIMA MONTE-CARLO



Il programma completo



Giovedì 22 gennaio

ore 18.30	Partenza da Monaco	
ore 20.21	PS 1	Entrevaux - Rouaine 21,31 km
ore 21.29	PS 2	Norante - Digne Les Bains 19,68 km
ore 00.14	Parco Chiuso - Gap	

Venerdì 23 gennaio

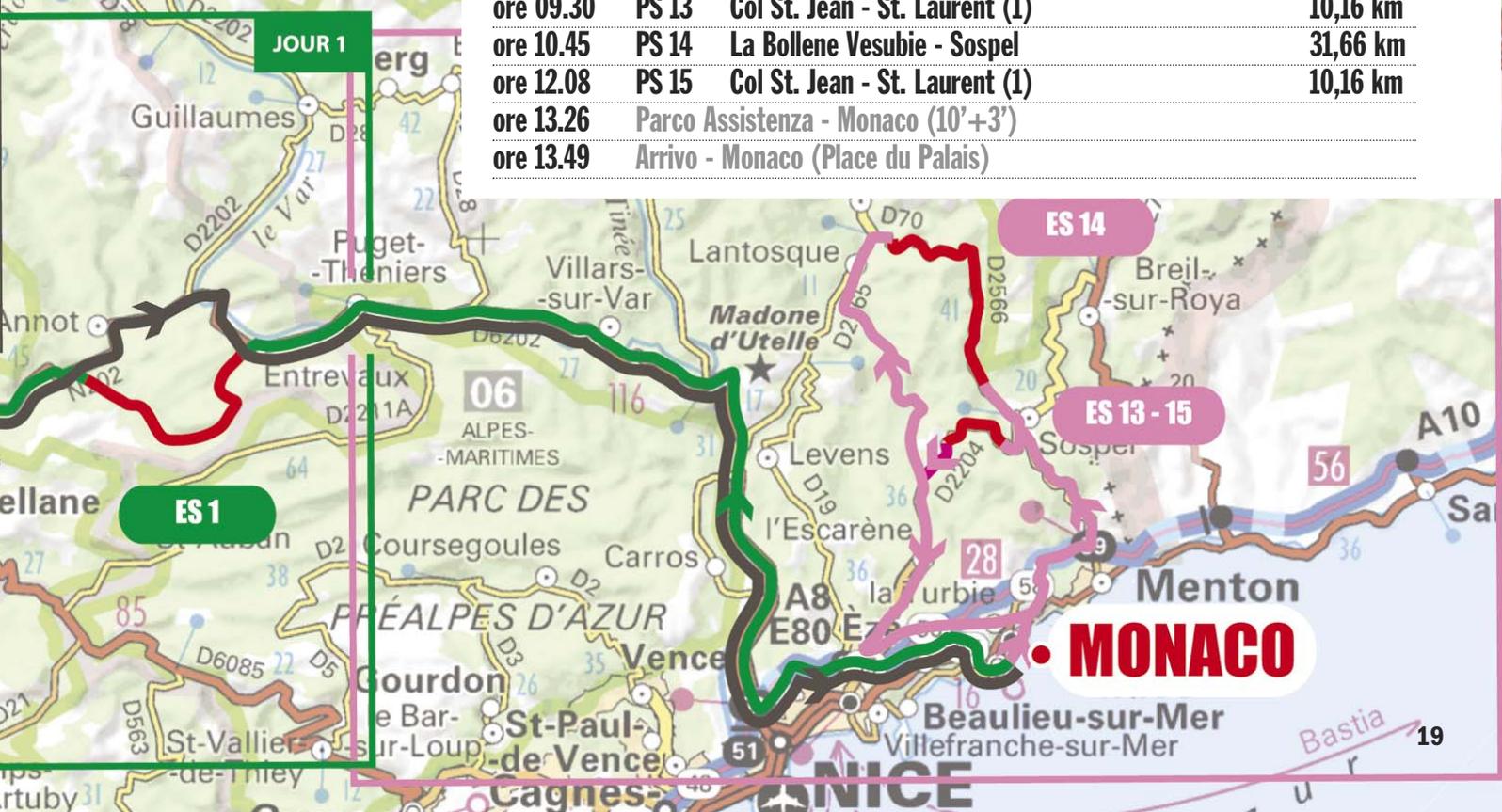
ore 08.10	Parco Assistenza Gap (15'+3')	
ore 09.56	PS 3	La Salle en Beaumont - Corps (1) 15,84 km
ore 10.29	PS 4	Aspres Les Corps - Chauffayer (1) 25,81 km
ore 11.07	PS 5	Les Costes - St. Julien en Champsaur (1) 25,40 km
ore 12.37	Parco Assistenza - Gap (30'+3')	
ore 14.38	PS 6	La Salle en Beaumont - Corps (2) 15,84 km
ore 15.11	PS 7	Aspres Les Corps - Chauffayer (2) 25,81 km
ore 15.49	PS 8	Les Costes - St. Julien en Champsaur (2) 25,40 km
ore 17.14	Parco Assistenza - Gap (45'+3')	

Sabato 24 gennaio

ore 08.10	Parco Assistenza Gap (15'+3')	
ore 09.16	PS 9	Prunieres - Embrun (1) 19,93 km
ore 10.49	PS 10	Lardier et Valenca - Faye 51,70 km
ore 12.34	Parco Assistenza - Gap (30'+3')	
ore 13.55	PS 11	Prunieres - Embrun (2) 19,93 km
ore 15.43	PS 12	Sisteron - Thoard 36,85 km
ore 18.58	Parco Chiuso Monaco	

Domenica 25 gennaio

ore 07.34	Parco Assistenza - Monaco (45'+3')	
ore 09.30	PS 13	Col St. Jean - St. Laurent (1) 10,16 km
ore 10.45	PS 14	La Bollene Vesubie - Sospel 31,66 km
ore 12.08	PS 15	Col St. Jean - St. Laurent (1) 10,16 km
ore 13.26	Parco Assistenza - Monaco (10'+3')	
ore 13.49	Arrivo - Monaco (Place du Palais)	



JOUR 1

ES 1

ES 14

ES 13 - 15

MONACO

MARCIA INDIETRO

Dopo le critiche ricevute da tutti i media europei che si occupano di motorsport e dopo la lettera di protesta targata Renault, la FIA ha comunicato che modificherà la graduatoria delle categorie che assegnano i punti per ottenere la “patente” per entrare in F.1

Massimo Costa

La tempesta mediatica scatenatasi contro la FIA per l'assurda classifica, chiamiamola così, delle categorie e conseguente assegnazioni punteggi per il rilascio della Superlicenza F.1, ha avuto il suo effetto. La FIA compirà una marcia indietro modificando alcune “voci”. Anche la lettera che la Renault, i cui campionati erano stati incredibilmente penalizzati, aveva inviato al presidente Jean Todt ha sicuramente dato i suoi frutti. Dunque le cose cambieranno e vedremo se la Renault 3.5 salirà di un gradino, o anche due come logica vorrebbe, nella graduatoria targata FIA, e se anche la Renault 2.0 compirà un passetto in avanti. Vedremo se saranno inserite l'Auto GP e il DTM, se il FIA F.3 (ma sarà piuttosto difficile) verrà retrocessa. Sarebbe anche curioso sapere chi ha disegnato quella graduatoria che ha messo in cattiva luce l'intera Federazione costringendola a una marea di critiche da ogni angolo del mondo del motorsport.



La graduatoria FIA che però verrà modificata

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

GETTONE DI



PRESENZA

La Honda ha vinto il braccio di ferro con la Mercedes e gli altri motoristi: anche lei potrà sviluppare la sua power-unit dopo l'omologazione del 28 febbraio. Ma la percentuale dei "token", dei gettoni di sviluppo, a sua disposizione probabilmente non consentirà grandi interventi durante la stagione

Stefano Semeraro

Se la FIA fosse la BCE, e la Mercedes la cancelliera Angela Merkel, la linea del rigore in Europa sarebbe già sconfitta. Oddio, l'Europa c'entra fino a un certo punto, visto che a far deragliare le regole che parevano ferree sullo sviluppo dei motori a stagione in corso è stato un partner giapponese, la Honda, e comunque certi paragoni è meglio farli solo per sorridere. Sta di fatto che il motorista orientale, partner della McLaren, alla fine l'ha spuntata. Come Renault, Ferrari e Mercedes potrà mettere mani alla propria power-unit nel corso del prossimo campionato, come in un primo tempo invece, pareva essergli stato proibito. Il motivo del divieto faceva riferimento al fatto che la Honda, non avendo gareggiato lo scorso anno, e quindi avendo potuto progettare la nuova unità con le mani più libere, avrebbe in teoria goduto di un beneficio

rispetto ai concorrenti. Ipotesi teoricamente sostenibile, ma in realtà praticamente molto debole, e soprattutto difficilissima da far digerire alla new-entry made in Suzuka. Tanto più che in una F.1 in crisi di team e di finanze (oltre che di audience), che pare aver puntato tutto sulla presenza dei grandi nomi, il tacito accordo è quello di darsi da fare per accontentare tutti e sperare che altri marchi si facciano convincere nell'immediato futuro piuttosto che irritare quelli che ci sono. Così, in base al concetto delle pari opportunità, anche la Honda, dopo l'omologazione dei propulsori ibridi, fissata per il 28 febbraio, avrà un margine di manovra per migliorarne l'efficienza e l'affidabilità. «Poiché ognuno dei quattro costruttori avrà una power unit omologata a inizio stagione – ha comunicato ufficialmente la FIA – crediamo sia corretto garantire che ognuno abbia pari opportunità di sviluppo nel corso della stagione».

Il sistema, come si sa funziona a "token", ovvero gettoni che rappresentano percentualmente i componenti del motore. In totale i gettoni sono 32, a rappresentare il 48 per cento del propulsore. Alla Honda, seguendo la un po' pilatesca decisione della Federazione sarà consentito durante la stagione di "spenderne" un numero pari alla media di quelli che sono rimasti a disposizione degli altri costruttori, dopo le modifiche compiute sull'unità dello scorso anno. Secondo i rumors la Ferrari di gettoni ne avrebbe già utilizzati 27, come la Mercedes, la Renault tutti e 32, quindi ai giapponesi rimarrebbero le briciole, o quasi: 3 gettoni ovvero più o meno un 5 per cento di possibili interventi. Con una power unit tutta nuova, mai testata in gara - e a quanto trapela dai test non esattamente affidabile - non ci sarebbe insomma molto da sorridere. Il pericolo giallo, al momento, appare un po' sbiadito. Ma non discriminato.



VIA LE PROBOS

Con una variazione del regolamento tecnico, la FIA ha finalmente cancellato le assurde "protesi" che si sono viste nel 2014 e adottate da ben sette squadre. Quest'anno i musetti dovrebbero ricordare quello della Ferrari F14-T

Massimo Costa

Dimenticatevi i musi delle monoposto 2014, i più brutti della storia della F.1. Da quest'anno le cose cambieranno in meglio, l'estetista è intervenuto a dar consigli, il chirurgo plastico ha fatto il resto. Le proboscidi, per non usare altri termini molto in uso..., sono state tagliate e avremo musetti decenti, normali, da macchina da corsa. La scorsa stagione soltanto Ferrari, Mercedes e Red Bull ci avevano

risparmiato le proboscidi che invece erano state adottate da Caterham, Force India, McLaren, Sauber, Toro Rosso, Marussia e Williams. La FIA ha modificato il regolamento tecnico al punto 15.4.3; oltre la sezione finale del muso di 9.000 millimetri quadrati, dalla quale partivano le proboscidi, è stata introdotta una ulteriore sezione di 20.000 millimetri quadrati. In pratica, le nuove monoposto dovrebbero ricordare la Ferrari F14-T, con musetti lunghi a coprire le ali anteriori.

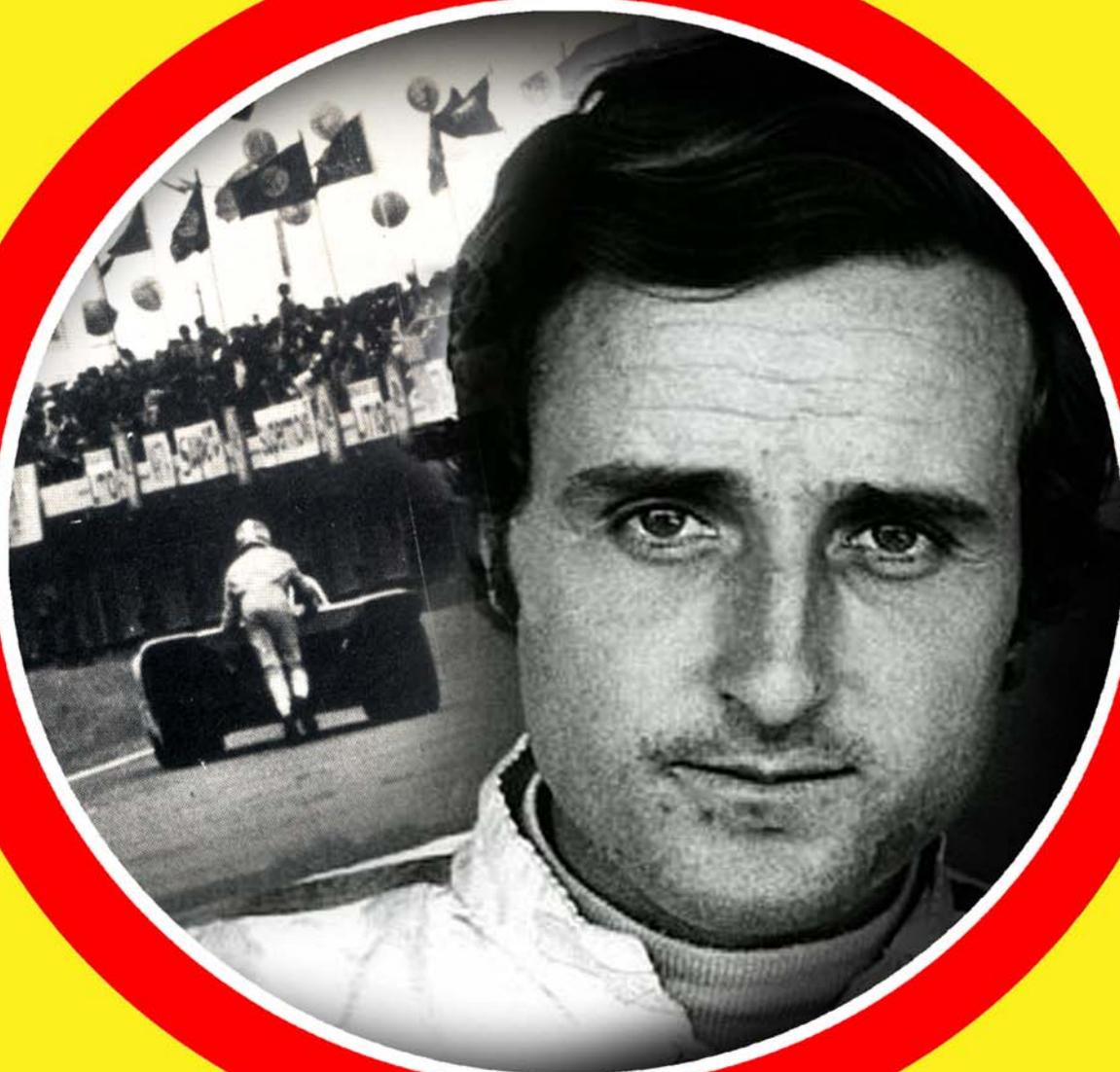


SCIDI

ri. Forse non c'entra nulla, ma va ricordato che proprio le squadre che avevano scelto di realizzare monoposto prive del "tubetto da dentifricio" penzolante sono state le più competitive nell'arco del campionato. Per non parlare dell'assurdo musetto asimmetrico, a doppia punta, della Lotus. Avremo quindi diciotto vetture (sempre che Caterham e Marussia non ci sorprendano) gradevoli nell'aspetto e di sicuro chi la F.1 non l'ha mai gradita... potrà smettere di ridere.

IL GIALLO

UN'ASSURDA TRAGEDIA



Ecco quel che è successo quel drammatico 10 gennaio 1971 quando una pericolosa manovra di Beltoise innescò l'incidente che risultò fatale al giovane italiano

Carlo Baffi

Buenos Aires, 10 gennaio 1971. Sono le 9 e 55' locali, mentre è in corso di svolgimento la "1000 Chilometri di Buenos Aires", prima prova del Trofeo Internazionale Marche, riservato alla categoria sport prototipi. Da circa un'ora e mezza i concorrenti si stanno dando battaglia sui 6.121 metri dell'Autodromo Municipale della capitale argentina. Al comando c'è la Ferrari 312P della coppia Giunti-Merzario, che cerca di allungare sulla favorita Gulf-Porsche 917 del duo Rodriguez-Oliver, partita dalla pole. Dietro, le altre due Porsche 917 pilotate da Larrousse-Elford e Bell-Siffert. Al box della Matra è attesa la 660 pilotata dal 34enne francese Jean-Pierre Beltoise, che partito col 6° tempo, occupa la sesta piazza. L'equipe transalpina, ha previsto una sosta dopo il 38° passaggio, per rifornire e far salire in vettura l'altro pilota: il francese Jean-Pierre Jabouille. Anche la Ferrari aspetta il rientro del leader Giunti, che dovrà cedere il volante a Merzario. La Matra però, tarda ad arrivare, segno che è successo qualcosa. La marcia di Beltoise procede infatti a rilento, il suo motore Simca tossisce ed il segnalatore della pressione è sullo zero: si trova a secco. Il francese si affida alla riserva, sperando così di raggiungere i box: innesta la marcia, ma il carburante non arriva e la Matra si ferma a

metà della curva a gomito che immette sul rettilineo delle tribune. Se il cambio fosse stato in folle, la vettura non si sarebbe bloccata e si sarebbe portata sulla destra. I box distano qualche centinaio di metri ed il transalpino non ha alcuna intenzione di alzare bandiera bianca. Vuole riprendere la gara, quindi esce dall'abitacolo ed inizia spingere da dietro la sua 660. Deve portarsi da sinistra verso destra per procedere in direzione della pit-lane. Spinge per un poco, si ferma, si porta in prossimità dell'abitacolo per correggere lo sterzo e torna in coda alla vettura a spingere. Tutto ciò per duecento metri zigzagando al fine di sfruttare la pendenza, mentre sfrecciano gli altri concorrenti, tra i quali Giunti. Una scena allucinante di crescente pericolo, che ha luogo sotto gli occhi di tutti, organizzatori compresi.

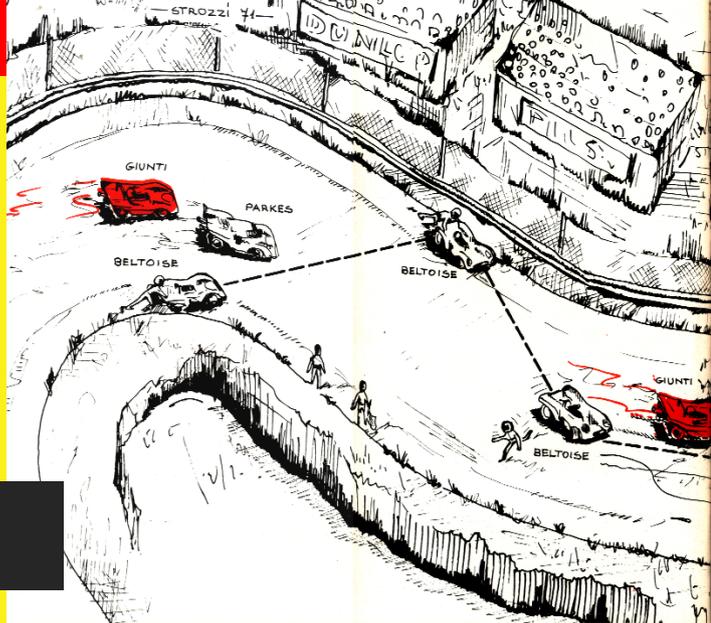
URTO INEVITABILE FERRARI NELLE FIAMME

L'azione di Beltoise prosegue fino a quando sopraggiunge la Ferrari 512M di Mike Parkes della scuderia Filipinetti, tallonata dalla rossa ufficiale Giunti. Entrambi procedono ad oltre 200km/h. Il francese si accorge delle due macchine e per timore di essere investito, si sposta immediatamente verso destra abbandonando la

660 ferma in mezzo alla pista. Parkes, essendo davanti, vede la Matra e riesce ad evitarla scartandola. Giunti invece no e si trova improvvisamente davanti la 660: l'urto è inevitabile. La parte anteriore destra della Ferrari colpisce la parte posteriore sinistra della Matra. La 312P, inizia a girare su se stessa, andando a sbattere a sua volta a destra poi arrestandosi al centro della pista, vicino alla linea d'arrivo, avvolta dalle fiamme. Il vapore presente nei serbatoi quasi vuoti, ha causato l'esplosione. Giunti è bloccato all'interno dell'abitacolo, dalle distorsioni del telaio e delle cinture. Quando i vigili del fuoco domano l'incendio, i soccorritori riescono ad estrarre il pilota dalle lamiere. Purtroppo non respira più. Si cerca allora di rianimarlo ed ecco che ricomincia debolmente a respirare. Viene allora deciso il trasporto al Policlinico Fernandez. Ma una volta sull'ambulanza, la situazione precipita nuovamente e quando Giunti arriva all'ospedale intorno alle 14.40 (ora italiana) è privo di vita. I medici cercano di tenere nascosta la notizia, ma devono ufficializzare il decesso. Secondo il referto, il pilota presenta ustioni di terzo grado per oltre il 60% del corpo; altrettanto gravi sono le fratture subite alle vertebre cervicali. Ma si parla anche di uno scompenso cardiaco provocato dallo choc.



IL FILMATO DELLO SCHIANTO



MUORE ANCHE UN FOTOGRAFO

La tragica notizia piomba subito in Italia. Franco Lini illustre giornalista di Autosprint ed ex direttore sportivo della Ferrari, invia un telex al proprio direttore Marcello Sabbatini: "Giunti è morto, chiamatemi subito." Intanto sul circuito regna la confusione, il fuoco si è esteso lungo la pista per via dell'olio fuoriuscito dalle vetture, costringendo i concorrenti ad arrestarsi. In corsia box, si verifica un secondo incidente mortale. Il fotografo argentino Carlos Solari, dopo essersi sporto eccessivamente dalla tettoia del box Matra, precipita a terra e muore sul colpo. Beltoise nel frattempo si aggira sconvolto nei box col casco in mano. Non parla e l'ingegnere capo della Matra, Georges Martin cerca di calmarlo. I giornalisti sono intorno a lui, ma nessuno osa porgli alcuna domanda sull'accaduto. Qualcuno sostiene pure che alcuni spettatori abbiano lanciato insulti al francese. E che i meccanici Ferrari, ancora choccati, lo abbiano stratonato. Notizie che verranno smentite il giorno successivo da Beltoise stesso. La corsa riuscirà a ripartire più tardi in un clima assurdo, in cui regna una confusione totale. Nel corso delle ultime fasi di gara, il francese Rouveyran, è protagonista di una manovra identica a quella di Beltoise, spingendo la sua Lola T210; e neppure lui viene fermato. La vittoria va alla Porsche di Bell e Siffert, ma la classifica finale è sub-judice per via di un problema dei cronometristi, i cui strumenti si sono bloccati all'ultimo giro (il 165°).

BELTOISE CONDANNATO PER OMICIDIO COLPOSO

Nel frattempo Beltoise viene accompagnato da alcuni poliziotti in un commissariato nella zona dell'Autodromo, per deporre

sull'accaduto. Tornato in circuito incontra nuovamente i giornalisti ai quali racconta il suo gesto: "Ammetto che non avrei dovuto farlo, ma sul momento, coi box tanto vicini, la sola cosa che mi premeva era di tentare di riprendere la corsa. In certi momenti non ci si pensa tanto. Però, credo che se i segnalatori avessero sbandierato le bandiere gialle, gli altri mi avrebbero visto subito ed evitato. Io sono convinto che le bandiere non c'erano. Non capisco come sia accaduto che Giunti non mi abbia visto perché io li ho visti tutti e due (Parkes e Giunti ndr.) e quindi anche loro dovevano vedermi."

Il giorno successivo, il francese, molto depresso, è assediato dalla stampa nella sua camera all'Hotel Coty di Buenos Aires, dove confessa di aver avvertito il pericolo ed imputa alla fatalità la causa della sciagura. "Io ho visto la bandiera gialla che segnalava il pericolo - dichiara Beltoise - ma naturalmente non l'ha scorta nessun altro, altrimenti si sarebbe potuto evitare l'incidente." Parole con cui il pilota cerca di difendersi, ma che non coincidono con pronunciate il giorno prima. Contemporaneamente il giudice locale, a cui è affidata l'inchiesta, denuncia Beltoise per "omicidio in seguito ad incidente", una formula che corrisponde al reato di omicidio colposo. Secondo il magistrato la condotta imprudente del transalpino è stata la causa determinante dell'incidente, indipendentemente che ci fossero i segnalatori, o che gli altri piloti avessero visto la macchina ferma.

BELTOISE RECIDIVO A ZELTWEG 1970

La vicenda intanto viene seguita con molta attenzione dalla stampa italiana, schierata dalla parte dei colpevolisti. In particolare, Marcello Sabbatini dalle colonne di Autosprint (che esce lunedì 11 gennaio con

un'edizione speciale), si lancia in una dura offensiva contro il comportamento di Beltoise. D'altronde l'articolo 121R del codice sportivo vieta espressamente ai conducenti di "spingere o far spingere la vettura in tutti i casi sia per riprendere la gara dopo un arresto lungo il percorso, sia dopo essersi fermato ai box per qualsiasi motivo". Nella settimana successiva alla tragedia, nella rubrica "La zanzara", viene rispolverato un episodio avvenuto nel GP d'Austria a Zeltweg il 17 agosto del 1970, in cui Beltoise compie un'imprudenza, mai sanzionata, all'uscita della corsia box dopo aver compiuto un rifornimento lampo, per poter affrontare gli ultimi giri (pare fosse quasi a secco). Giunto in prossimità dell'uscita della pit-lane, Beltoise si rituffa in pista, incurante del semaforo rosso e delle bandiere dei commissari. Solo un miracolo evita il contatto tra la sua Matra ed un'altra vettura che sta sopraggiungendo: è la Ferrari di Giunti! Un precedente che la dice lunga sul carattere irruente del transalpino.

LA LOTTA DI AUTOSPRINT PILOTI CINICI INNOCENTISTI

Tornando alla "1000 KM", finiscono nell'occhio del ciclone anche i commissari. Sono in tanti a chiedersi se erano presenti. A detta di Parkes, c'erano, uno agitava la bandiera all'inizio della curva ed un altro che faceva le segnalazioni in direzione della Matra ferma. Secondo Autosprint invece, i commissari si sarebbero trovati sul luogo dell'impatto solo a schianto avvenuto e non mentre Beltoise spingeva la vettura; tesi avvalorata da prove fotografiche. Ed inoltre, perché nessuno è intervenuto per fermare il pilota francese? Un altro capo d'accusa riguarda i pompieri, i cosiddetti "bomberos", ai quali viene imputato di aver iniziato a gettare la schiuma ignifuga dopo circa 65 secondi, quando la tuta



A sinistra, la ricostruzione che fece all'epoca il settimanale Autosprint del tragico incidente di Buenos Aires. Sotto, Beltoise in una rara immagine con Giunti



di un pilota resiste non oltre 30 secondi. Le polemiche non risparmiano nemmeno un personaggio come Juan Manuel Fangio. Interrogato dal magistrato, il direttore di corsa e responsabile dell'organizzazione risponde che l'incidente è da imputarsi alla fatalità: "Beltoise s'è comportato come ogni buon pilota, tentando di rimanere in gara. Questa è soltanto una tragedia in più." Affermazioni che "el chueco", ripete allo stesso Beltoise, al quale porta come esempio le tragedie avvenute nel '55 a Le Mans e a Monza nel '61. Un cinismo che non è certo gradito da molti, tra cui Enzo Ferrari, che intervenendo in un dibattito del giornale radio, condotto da

Enrico Ameri, dichiara di supporre che Fangio intenda difendere la propria organizzazione e lo sport dell'automobile. Innocentiste anche le tesi di Ickx e Siffert che parlano di un errore di Giunti; secondo il belga, il pilota che non ha mai spinto la propria vettura scagli la prima pietra.

BELTOISE ACCUSA GIUNTI E LA STAMPA ITALIANA

Intanto, sotto il profilo giudiziario, si registrano nuovi sviluppi. Il provvedimento di carcerazione preventiva per omicidio colposo di Beltoise, viene sospeso in seguito

all'istanza di libertà provvisoria chiesta dal legale del transalpino e al versamento di una somma di circa 4 milioni e mezzo delle vecchie lire. A Beltoise viene inoltre concesso di lasciare l'Argentina per un periodo non superiore a due mesi, dietro pagamento di un'ulteriore cauzione pari all'importo della prima. Oltre alla giustizia ordinaria, la vicenda ha il suo decorso anche sotto l'aspetto sportivo. Inizialmente si vocifera di una scure pronta a calare su Beltoise, che lo priverebbe addirittura della licenza. Col passare del tempo però, si ha l'impressione che i toni si smorzino, lasciando sempre più spazio alla parola fatalità e la condanna si aggirerebbe intorno ai sei mesi. Lascia perplessi anche la notizia della riunione speciale della GPDA tenutasi l'1 febbraio in Francia, guarda caso nella sede della Matra. E che dire del successivo meeting in occasione del GP del Sud Africa, il 6 marzo a Kyalami? La Grand Prix Driver's Association, dopo essere ritornata sul caso-Giunti, arriva alla conclusione che le responsabilità della tragedia, vanno suddivise tra Beltoise, i commissari e lo stesso Giunti. A detta dei piloti, il ferrarista non avrebbe rallentato in presenza delle bandiere gialle. Beltoise di per se, continua a professarsi innocente e addirittura non pentito della propria azione, sostenendo l'ipotesi di un probabile errore di calcolo da parte di Giunti. Incalzato dal giornalista Beppe Viola, il francese punta l'indice contro la stampa italiana, rea di aver fomentato le polemiche. Il tanto atteso verdetto finale arriva il 12 di febbraio e l'allora primo pilota della Matra sarà costretto a restare fermo per soli tre mesi, saltando tre Gran Premi. A favore del francese, avrebbero giocato le falle dell'organizzazione argentina, malgrado la difesa di Fangio. Insomma una pena ridotta, forse anche per l'influente peso politico della Federazione francese, che per molti non renderà giustizia alla prematura morte di Giunti. Il 29enne pilota romano, denominato "il reuccio di Vallelunga", era considerato da molti una grande promessa dell'automobilismo italiano. La Ferrari lo aveva fatto debuttare nel 1970 in Belgio sull'impegnativo tracciato di Spa e al volante della 312B si piazzò quarto. Numerose le sue gare nell'ambito delle ruote coperte, con piazzamenti di rilievo, come la vittoria alla prestigiosa 12 ore di Sebring del 1970 sulla Ferrari 512S, con Vaccarella e Andretti. Beltoise invece, proseguirà la sua carriera fino al 1974, riportando anche una vittoria nel mondiale di F.1, il 14 maggio 1972 a Monte-Carlo sulla BRM. Lo scorso 5 gennaio, s'è spento a Dakar stroncato da un infarto, all'età di 77 anni.



LUCI E OMBRE

Ha corso ovunque, dalle moto alla F.1 passando per tutte le serie minori e per l'endurance. Ha vinto tanto, anche uno storico GP di Monaco con la BRM. Ricordiamo il francese mancato a 77 anni nei giorni scorsi

Alfredo Filippone

Con Jean-Pierre Beltoise, stroncato a 77 anni da un doppio ictus mentre era in vacanza in Senegal, sparisce uno dei grandi protagonisti di quel periodo irripetibile, magico ma anche terribile, che va dai Sessanta agli Ottanta. La vita e la carriera di "JPB", ricca di ombre e di luci, di mille battaglie, tanti momenti di gloria e grandi drammi, ne è quasi un'allegoria. Beltoise non lasciava indifferenti: aveva una personalità forte, temprata appunto dalle tante vicende che gli è toccato vivere, e non era proprio un simpaticone, ma qualsiasi sia il giudizio che se ne può avere, una cosa è sicura: passa alla storia come il pilota, che dalla metà dei Sessanta, ha guidato la rinascita dello sport-auto francese, che dai tempi di Trintignant e Behra attendeva un vero leader, e da Beltoise in poi sfornerà un'impressionante generazione di talenti. Non ha dubbi Henri Pescarolo, suo coetaneo, compagno di squadra e amico fraterno, uno che abitualmente non spreca i

superlativi: "Jean-Pierre era il migliore di tutti noi, e come pilota e come talento, lo ritengo il miglior pilota francese di sempre. Aveva tutto: velocità, mentalità da combattente, una determinazione fuori dal comune, commetteva pochissimi errori ed era bravissimo nel regolare la vettura e nel capire gli aspetti tecnici." Il talento se l'era forgiato con le moto, con le quali aveva vinto 11 titoli fra il 1961 e il 1964, in cilindrata fra 50 e 500cc, correndo anche in MotoGP. Se il suo palmarès con le quattro ruote non è stato così impressionante, un motivo c'è: proprio al debutto con le macchine, alla 12 Ore di Reims del 1964, ebbe un tremendo incidente, finendo eiettato dalla macchina. I dottori vollero amputargli il braccio sinistro maciullato, ma lui, per fortuna cosciente, si rifiutò e ottenne che gli bloccassero il gomito in una posizione che gli permettesse ancora di tener in mano un volante. "Quella menomazione permanente", ricorda ancora Pescarolo, "fu un handicap serio, soprattutto con le macchine di allora, molto più esigenti fisicamente di quelle di oggi,

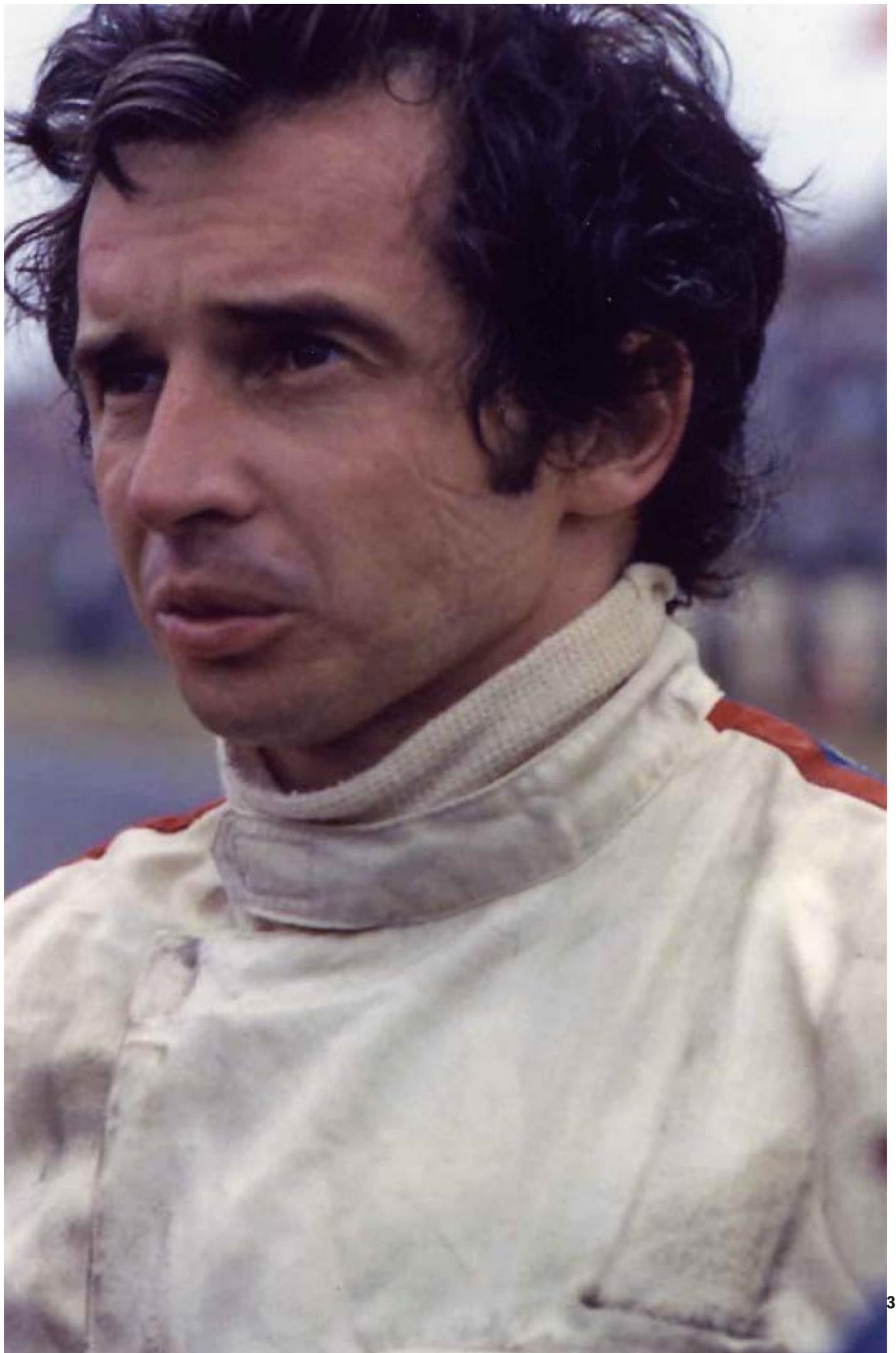
che non gli consentiva per esempio di controsterzare. Proprio per questo, sviluppò un suo particolare stile di guida, molto più "dolce" e pulito, di una fluidità incredibile, che su certi tracciati o sul bagnato, era molto efficace."

A dispetto dell'handicap, la sua ascesa con le formule minori fu meteorica, sempre con le Matra, di cui fu porta-bandiera: campione francese di F.3 nel 1965, vincitore del GP di Monaco di F.3 e debutto (con una F.2 al Ring) in F.1 l'anno successivo, primo alla Temporada argentina di F.3 nel 67 e campione europeo di F.2 un anno dopo, in un periodo in cui dovette affrontare anche una grave disgrazia personale, che lo segnerà profondamente: la morte della giovane moglie Eliane, in un incidente stradale mentre si recava a trovarlo a Le Mans. La carriera vera in F.1 comincia nel 1968, ovviamente sempre con le Matra, cogliendo 6 podi nel triennio sino al 1970. Per la marca francese corre ovunque, vincendo addirittura anche gare di salita e il Tour Auto del 1970 (con Patrick Depailler e ... Jean Todt),



Storica la sua affermazione a Montecarlo nel 1972 con la BRM







e facendo parte dello squadrone Endurance. Con le gare di durata, però, il feeling non è granché. Vince solo a Buenos Aires nel 1970 e a Parigi nel 1972, due gare fuori campionato, e a Le Mans colleziona soltanto un quarto posto e sette ritiri. Clamoroso quello del 1972, quando il motore della bella sport blu esplose, fra fuoco e fiamme, all'inizio del secondo giro. L'episodio gli valse il ritorno a piedi ai box fra i fischi dei tifosi francesi e la reputazione di sfascia-macchine. Del tutto immeritata, perché proprio dopo le prove, Jean-Pierre aveva detto agli ingegneri di cambiare il propulsore in quanto c'era qualcosa che girava storto. Controllarono tutto a fondo e dissero che era tutto a posto, ma ebbe ragione Jean-Pierre...

Finita l'avventura Matra in F.1 nel 1971, trovò rifugio alla BRM, ma il team di Louis Stanley era ormai in declino. Ciò nonostante, poté centrare un exploit d'antologia e la sua unica vittoria in GP, a Montecarlo nel

1972, in una gara segnata dal diluvio universale. Quel giorno, JPB era in stato di grazia e il suo particolare modo di guidare si rivelò un atout vincente. Dalla seconda fila, scavalcò Fittipaldi e Ickx con una partenza perfetta, e nessuno lo rivide più sino al podio, ottanta giri dopo. Un'impresa storica, anche perché fu l'ultima vittoria di una BRM e la prima dello sponsor Marlboro. Nella massima formula, ebbe solo ancora un acuto, un secondo posto a Kyalami nel 1974, col team BRM ormai allo sfascio, dopo aver vissuto un altro dramma a fine 1973, a Watkins Glen: la morte, praticamente sotto i suoi occhi, di François Cevert, amico e rivale, ma soprattutto cognato, visto che Jean-Pierre si era risposato con la sorella di François, Jacqueline. Si consolerà in Endurance, dove arrivano finalmente quattro successi mondiali, nella trionfale stagione 1974 della Matra, insieme a Jarier.

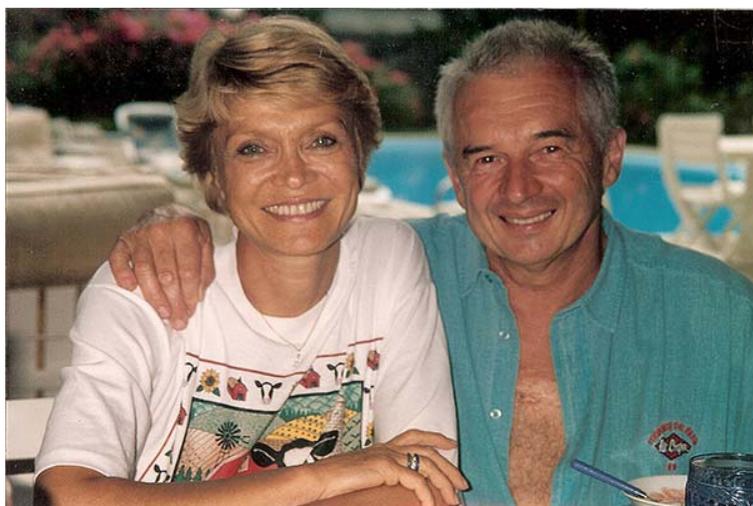
La delusione più grossa la vive fuori pista,

nel 1975. Il quartetto Ligier-Matra-Gitanes-Elf sta preparando lo sbarco in F.1, con un ambizioso team che si presenta come una nazionale francese. Per Jean-Pierre, e per tutti in Francia, è ovvio che il pilota della nuova compagine può essere soltanto Beltoise, nonostante i 38 anni. Gli viene preferito il più giovane (e più duttile) Jacques Laffite. Beltoise si infuria e non le manda a dire, la levata di scudi in suo favore è unanime. Per placare gli animi viene organizzato un test-confronto al Castellet, che Beltoise 'vince', ma la decisione non cambia. Per Jean-Pierre è praticamente la fine: lo si rivede ancora a Le Mans, con le Rondeau, e ricala nel Superturismo francese, che vince nel 1976 e '77. Correrà ancora fino ai primi '90, ma occupandosi più della carriera dei figli Anthony e Julien e continuando ad essere uno scomodo pungolo per le istanze sportive francesi, che criticherà spesso.

Ma parlare di Beltoise implica anche riaprire una delle pagine più nere del nostro sport: Buenos Aires 1971. Anche nel momento dell'omaggio finale, quella drammatica 1000 km del 10 gennaio rimane una macchia indelebile nel curriculum di JPB. Una sua scellerata manovra innescò l'incidente e il rogo nel quale perì Ignazio Giunti, la grande speranza dell'automobilismo italiano di allora, come avete nelle pagine precedenti.



Sopra, Beltoise con la Matra al Jarama. A destra, con la compagna di una vita: la moglie Jacqueline Cevert



Beltoise in cifre

Nato il 26 aprile 1937 a Boulogne, morto il 5 gennaio 2015 a Dakar.

Spostato con Jacqueline Cevert, 2 figli (Anthony e Julien)

Moto: 11 titoli di Campione di Francia moto fra il 1961 e il 1964.

F.3: Campione francese 1965, vincitore del GP Monaco 1966 e della Temporada argentina 1967 (Matra)

F.2: Campione europeo 1968

F.1: 86 GP disputati fra il 1967 e il 1974 su Matra e BRM. 1 vittoria (Monaco 72), 8 podi, 4 giri veloci.

Miglior posizione in campionato: 5° nel 1969. 1 vittoria fuori campionato (JPS Trophy 1972).

Endurance: 4 vittorie nel Mondiale Sport (Nürburgring, Castellet, Brands Hatch e Watkins Glen 1974) su Matra; 14 partecipazioni alla 24 Ore di Le Mans, miglior risultato: 4° nel 1969

Turismo: Campione francese Production 1977-78 su BMW

Altre vittorie: Tour de France Auto 1970, 1000 km Parigi 1969 e 72, 1000 km Buenos Aires 1970, 24 Ore Paul Ricard 1979



3B FABBRICA TENDE

TENTS FACTORY



presenta

Tensairity®



la rivoluzione pneumatica per i paddock e le aree hospitality



trasportabile, leggero, impacchettabile, molto resistente



3B Fabbrica Tende s.r.l.

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

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



MERCATO IN

Sono più della metà i sedili già assegnati a un mese e mezzo dai primi test collettivi di Jerez, un buon segnale considerando la crisi economica. Vediamo nel dettaglio la situazione

Massimo Costa

Negli ultimi giorni il mercato della World Series Renault 3.5 ha improvvisamente ingranato la marcia. I sedili assegnati si stanno riducendo di ora in ora e a oggi, 19 gennaio, sono quindici i piloti che hanno un contratto in mano. Gli unici team di cui si sa poco o nulla sono Comtec e Zeta Corse. La squadra inglese già nel 2014 è entrata in sofferenza dovendo saltare degli appuntamenti mentre la formazione russa sta pagando la crisi del rublo e non si conoscono le loro intenzioni. I team che hanno già due piloti sicuri sono Dams, Fortec, Arden, Carlin, Draco e Strakka. Purtroppo vige il segreto

per quanto riguarda Dams, che da tempo ha Nyck De Vries, e Strakka, e non siamo in grado di darvi il nome di chi guiderà le loro seconde vetture, ma di sicuro uno dei principali candidati per entrambe le squadre è il rookie Gustav Malja. Fortec ci riprova con Oliver Rowland e dalla ritirata ISR ha preso Jazeman Jaafar, la Arden si è assicurata il debuttante russo Egor Orudzhev e Nicholas Latifi che ha disputato le ultime gare del 2014 nella WSR con Tech 1, Carlin rientra con Sean Gelael al quale affiancherà Tom Dillmann, Draco sarà tutta brasiliana con Pietro Fantin e Bruno Bonifacio mentre Strakka lancia Tio Ellinas. Sembra definitivamente tra-



FERMENTO

montata l'ipotesi, che era molto concreta, di vedere al via del campionato Antonio Giovinazzi, che alla fine rimarrà nel FIA F.3 mentre Tom Blomqvist, che doveva debuttare con Gelael da Carlin, si giocherà la chance BMW nel DTM. Tech 1 ci proverà con Aurelien Panis, figlio d'arte proveniente dalla Eurocup F. Renault e cerca un secondo pilota mentre Charouz potrebbe perdere il marchio Lotus e affidarsi a Matthieu Vaxiviere e Andrea Pizzitola. In corsa anche Meindert Van Buuren. Pons dopo l'esperienza nel 2014 con Oscar Tunjo proseguirà con il colombiano e sta valutando il nome del secondo pilota come la AVF che ha confermato Beitske Visser.

La situazione team per team

Dams De Vries – Malja (?)
Fortec Rowland – Jafaar
Arden Orudzhev – Latifi
Tech 1 Panis – TBA
Charouz Vaxiviere (?) – Pizzitola (?)
Pons Tunjo – TBA

AVF Visser – TBA
Carlin Gelael – Dillmann
Draco Fantin – Bonifacio
Strakka Ellinas – Malja (?)
Zeta TBA – TBA
Comtec TBA – TBA



SPAZIO AI ROOKIE

Mai come questa stagione la serie cadetta ospiterà tanti debuttanti provenienti anche dal karting, sulla scia di Verstappen. Vediamo qual è la situazione dei team, mentre secondo le ultime notizie Giovinazzi potrebbe rimanere nella categoria come uomo di punta della Volkswagen

Massimo Costa

Saranno i debuttanti il sale e il pepe del FIA F.3 2015. Tantissimi volti nuovi si avvicineranno alla categoria che nel 2014 ha vissuto un momento di altissima qualità con Esteban Ocon, Tom Blomqvist e Max Verstappen che di gara in gara hanno offerto spettacolo assoluto. Il buon rendimento dei rookie Ocon (campione della serie), che era approdato nel FIA F.3 dal F.Renault 2.0, e di Verstappen, debuttante proveniente dal karting, ha spinto moltissimi piloti ad affrettare e accorciare quello che è il tradizionale cammino propedeutico nelle formule minori. Così, in tanti hanno deciso di saltare la F.Renault 2.0 o di affrontarla per un solo anno, scuola unica per la formazione dei piloti come dimostra la storia del motorsport, tentando fortuna nella F.3 europea. I risultati in pista ci diranno chi ha avuto ragione, ma già nell'ambiente del FIA F.3 è uscita una prima sentenza: "Il campionato 2015 sarà una specie di Eurocup F.Renault", lasciando intendere che la

categoria si ritrova nell'inedito ruolo di dover svezzare molti giovani piloti. Cosa che non spetterebbe, di fatto, alla F.3 che per le caratteristiche tecniche non facili delle monoposto, è abituata a ricevere piloti già con una certa esperienza. Ma, e ci ripetiamo, l'effetto Verstappen ha creato una nuova moda che potrebbe rapidamente scemare riportando poi tutto alla normalità. Il mercato piloti è in piena evoluzione e il nome che spicca maggiormente è quello di Antonio Giovinazzi. Il pugliese era ormai certo di salire nella World Series Renault 3.5, ma le cose sono cambiate nel periodo natalizio. Sembra che la Volkswagen e Carlin vogliano a tutti i costi mantenere Giovinazzi in F.3, che sarebbe al terzo anno nella categoria e porterebbe una grande esperienza a confronto dei tanti rookie. Disporre di Antonio è sicuramente un valore aggiunto oltre che regalare la certezza di poter lottare per il titolo. Si attende la risposta Mercedes, che al momento avrebbe il solo Jake Dennis nel ruolo di pilota di valore e con un anno sulle spalle nella serie.



ROOKIE

L'inglese verrà schierato dal team Prema. Poi, le tante incognite riguardanti i debuttanti. Chi sarà il crack del 2015? Sulla carta George Russell sembra essere uno dei piloti più interessanti dopo la buona stagione nella F.Renault ALPS e la vittoria nel campionato F.4 inglese di Palmer, sulla stessa linea Charles Leclerc, grande protagonista dell'ALPS e di qualche gara Eurocup Renault. Rispettivamente saranno con Carlin e Van Amersfoort. In casa Mücke è attesa la crescita di Michele Beretta che arriva da un 2014 piuttosto difficile e di Santino Ferrucci, partito con troppo ottimismo lo scorso anno. Non offre molte garanzie Alexander Albon, che in tre anni di F.Renault non ha mai stupito, mentre sarà da verificare il valore di Dorian Boccia, che arriva dalla Formula Academy francese. I due saranno compagni nel team Signature. Dal karting tentano la sorte Alessio Lorandi, di cui parliamo nelle pagine seguenti, e Callum Iott. Mentre pare certo che non sarà della partita Antonio Fuoco, dirottato verso la GP3.

La situazione team per team

Prema – Dallara-Mercedes

Dennis – Stroll – Maisano – TBA

Carlin – Dallara-VW

Menezes – Russell – Tvetter

Carlin 2 – Dallara-VW

Giovinazzi (?) – Calderon (?) – Iott (?)

Van Amersfoort – Dallara-VW

Lorandi – Leclerc – Szymkowiak (?)

Signature – Dallara-VW

Albon – Boccia

Mücke – Dallara-Mercedes

Beretta – Ferrucci – Gunther (?)

Motopark – Dallara-VW

MacLeod – Raghunathan – TBA

Double R – Dallara-Mercedes

Solomon – TBA

Eurointernational – Dallara-Mercedes

TBA – TBA

Fortec – Dallara-Mercedes

TBA – TBA – TBA

T Sport – Dallara-Nissan

TBA – TBA

West Tec – Dallara-Mercedes

TBA – TBA

Zeller – Dallara-Mercedes

TBA – TBA

Artline

TBA – TBA

Ma-con

TBA – TBA

A CACCIA DELLA CINQUINA

Il team Prema non si vuole fermare e punta al quinto successo consecutivo nella serie. Per farlo si è assicurata il forte inglese Dennis e lancerà Maisano e Stroll in attesa di sapere chi riempirà la quarta vettura. Il team manager vicentino parla a tutto tondo della stagione che verrà e di quella passata



Massimo Costa

Il tris è sfuggito per poco e certamente sarebbe stato qualcosa di storico non solo per la Prema stessa, ma per il motorsport in generale. La squadra veneta nel 2014 ha vinto il campionato FIA F.3 per la quarta volta consecutiva (e già questo lo si può considerare un record), si è imposta nel campionato italiano di F.4 ed è risultata vice campione nella Eurocup F.Renault 2.0. Nel 2013 invece, aveva letteralmente dominato la F.Renault ALPS vincendo tutte le gare con i suoi tre piloti. Prema incontenibile dunque, ma i programmi del 2015 saranno diversi in quanto non sarà più al via delle categorie Renault 2.0: “E’ stata una decisione molto sofferta”, spiega il team manager René Rosin, “perché abbiamo ottimi rapporti con gli organizzatori del campionato ALPS che abbiamo vinto nel 2013 con Fuoco ed Eurocup, dove siamo stati vice campioni 2014 con Olsen. Ma abbiamo dovuto per forza creare una riorganizzazione interna e questo ci ha portato inevitabilmente a dover tagliare alcuni campionati. Non potevamo più farne quattro e mantenerci sempre sui livelli assoluti. Così è stato scelto di seguire la via della FIA, ovvero F.3 e F.4”.

Sarà un 2015 più snello per la Prema che vuole andare a conquistare l'impossibile: il quinto titolo della F.3 europea, sempre ben appoggiata dalla Mercedes che le fornisce i motori. Al momento sono tre i piloti che la

squadra italiana è certa di schierare, due rookie e un ragazzo già esperto della serie: “Per ora abbiamo firmato il solo Dennis, un pilota che avevamo notato già nella Eurocup Renault 2013 per la sua velocità e che volevamo nel 2014, ma non si era trovato un accordo. Ci siamo quindi riavvicinati dopo che lui ha disputato la F.3 europea con buoni risultati e questa volta abbiamo messo la firma. Maisano sarà con noi al novanta per cento, e sono contento per lui che si è rilanciato alla grande nella F.4 Italia dove è stato molto importante nel far crescere non solo il nostro team, ma anche i suoi compagni di squadra che erano al debutto nel mondo delle monoposto. Poi c’è Stroll che ha vinto con noi il titolo F.4 Italia. Per lui abbiamo programmato una serie di test F.3 e Lance si è adattato molto bene alla macchina migliorandosi costantemente in ogni condizione meteo. Penso che sarà uno dei rookie da tenere d’occhio con maggiore attenzione per il 2015”.

Nella lista, con grande sorpresa, non appare Antonio Fuoco che secondo logica, dopo un 2014 di alti e qualche momento difficile, avrebbe dovuto disputare una seconda stagione nel FIA F.3, ma il calabrese del Ferrari Driver Academy sembra stranamente diretto verso la GP3, categoria nella quale ha svolto i test di Abu Dhabi con tre squadre diverse: “A differenza di Ocon, Antonio aveva un anno in meno di esperienza in monoposto con la F.Renault e non arrivava da un serrato confronto di livello

internazionale avendo partecipato a un solo evento di Eurocup a Spa, mentre aveva vinto l’ALPS 2013. In F.3 ha commesso qualche errore di troppo, come a Pau nelle prove libere, e non sempre ha saputo gestire al meglio il traffico in qualifica, cosa che ha poi compromesso le gare. Sicuramente il potenziale di Fuoco è superiore al quinto posto che occupa nella classifica finale, ritengo che con più esperienza poteva lottare tranquillamente con i primi tre del campionato. All’epoca era stato scelto da FDA e dal suo management, dopo il successo nell’ALPS, di farlo salire subito in F.3 senza correre nella Eurocup Renault 2014. Del resto l’unica uscita continentale a Spa era stata eccellente, difficile quindi dire cosa sarebbe stato meglio a giochi finiti. Rimane il fatto che rispetto ad Ocon ha faticato di più e probabilmente ha sentito maggiormente la pressione in quanto Esteban ha subito infilato vittorie e pole”.

E proprio Ocon è stato la rivelazione del FIA F.3 2014. Il suo futuro pareva essere certo in GP2, poi tutto è cambiato per via del budget e il campione francese sarà impegnato come ufficiale Mercedes nel DTM: “La vittoria 2014 direi che è stata inaspettata. Ci siamo presentati al via del campionato con due debuttanti, Ocon e Fuoco, e due piloti con già esperienza nella serie, Nicholas Latifi e Dennis Van de Laar. Abbiamo subito capito, fin dai test invernali, che le parti si sarebbero invertite e che sarebbero stati i rookie a fare la

Stroll con Rosin in F.4. Per il canadese la nuova avventura del FIA F.3



Maisano era sparito dai radar delle formule, ma la bella stagione in F.4 lo ha rilanciato ed ora sarà nella F.3 europea con Prema



differenza per noi. Temevo che l'inesperienza avrebbe avuto un ruolo determinante perché per un debuttante è sempre facile commettere errori, incidenti, distrazioni che portano a penalità o squalifiche, invece non è stato così. Ocon è stato fortissimo in ogni qualifica, all'inizio non concretizzava troppo in gara perché non partiva bene, ma sistemato questo aspetto, è stato un martello pneumatico, non si fermava più e alla pausa estiva aveva ben 100 punti di vantaggio sul primo degli inseguitori. Esteban ha poi avuto un periodo di leggera flessione, ma perché ha cominciato a essere più conservativo, a pensare al campionato. Ha saputo gestire la pressione, è stato vittima di qualche episodio sfortunato, ma quando la macchina magari non era al cento per cento, lui ci ha messo tantissimo di suo per rimanere al vertice ed è finita che ha vinto il titolo con una tappa di anticipo".

Faceva un certo effetto vedere sotto la stessa tenda un pilota Junior della Lotus e uno della Ferrari. Una gestione apparentemente complicata, ma non è stato così: "Assolutamente no, perché i due ragazzi sono seguiti da persone di alto profilo, che non si pongono certi problemi. I ragazzi sono sempre stati molto intelligenti, collaborativi, scambiandosi in ogni momento

le informazioni, non nascondendole l'uno all'altro. Loro stessi hanno capito fin dal primo momento che era utile questa reciproca collaborazione. E del resto il diktat in Prema è che non deve vincere il pilota, ma il team, e lo stesso è quando si perde. Siamo una squadra unita e i risultati sono sempre frutto del lavoro di tutti non di un singolo, questo deve essere sempre chiaro a chi entra in Prema".

L'effetto Verstappen, ovvero il rookie che provenendo direttamente dal karting è stato subito vincente nel FIA F.3 meritandosi le attenzioni della Red Bull che lo ha ingaggiato per la stagione F.1 2015 con la Toro Rosso, ha avuto il suo effetto. Tanti ragazzi sono stati consigliati nel saltare il passaggio dalla fondamentale F.Renault 2.0 per approdare direttamente in F.3 pur non avendo l'esperienza necessaria e non pensando che... di Verstappen ne nascono ogni trent'anni... Di conseguenza vi saranno molti debuttanti nel FIA F.3 di quest'anno e un abbassamento della qualità: "Sì è vero, ritengo che alla fine di piloti esperti ce ne saranno non più di cinque. E tantissimi debuttanti in arrivo dalle formule propedeutiche, ma anche dal karting. E questo come dici è l'effetto Verstappen. A inizio anno avevo espresso un giudizio negativo sul suo salto kart-F.3 e

anche se l'olandese ha ottenuto risultati certamente strabilianti, non cambio idea. Non tutti hanno il talento di Max e molti che pensano di seguirne le orme temo che dovranno poi ricredersi sulle scelte fatte. In uscita dal karting è fondamentale fare esperienza in una serie come la F.Renault o la F.4".

Il format del FIA F.3 rimane invariato con undici appuntamenti e ben trentatre gare diluite su undici appuntamenti. Non è troppo? "Inizialmente temevamo lo fosse, ma abbiamo visto che si può fare senza troppi problemi. Per il FIA F.3 è molto importante l'abbinamento con il DTM perché offre grande visibilità ai ragazzi che corrono nella formula. E' utopistico pensare che tutti i piloti che sono in F.3 arriveranno un giorno in F.1, il DTM offre uno sbocco professionale molto importante. I costruttori presenti, Audi, BMW e Mercedes, guardano con grande interesse alla F.3 e pescano da questo serbatoio i loro piloti del futuro. Abbiamo visto Merhi, Juncadella, Wehrlein, Vietoris, per rimanere nei tempi recenti, ma anche guardando al passato i vari Spengler, Paffett, Green sono tutti arrivati direttamente dalla F.3. Ogni fine stagione i tre costruttori invitano i protagonisti della F.3 per un test che può rivelarsi decisivo".



“BRUCIO



Il 16enne Kartista Italiaracing 2014 debutterà nella serie cadetta saltando le formule propedeutiche, proprio come Verstappen. Guiderà la Dallara-Volkswagen del team Van Amersfoort

Massimo Costa

Alessio Lorandi non ha mai avuto dubbi sulla strada da intraprendere nel 2015. Il campione del mondo KFJ nel 2013, selezionato quale Kartista Italiaracing 2014, ha scelto la F.3 europea fin da quando Max Verstappen ha deciso di intraprendere tale percorso con grande successo. Presente nelle vesti di spettatore ad alcune gare del FIA F.3, Lorandi si è subito innamorato della categoria avvicinandosi al team Van Amersfoort, guarda caso lo stesso di Verstappen. È stato proprio l'olandese, che ben conosce Alessio fin dal karting, a indirizzare il team principal di Amsterdam verso il 16enne bresciano: "Se vuoi prendere un altro kartista per il 2015 ti consiglio Lorandi", ha detto Max a Frits Van Amersfoort, suggerimento supportato dal padre Jos Verstappen. E così settimana dopo settimana, i rapporti tra Alessio e la squadra olandese si sono intensificati fino a sfociare in un test con la Dallara-VW al Lausitzring nel mese di settembre: "Il ragazzo non mi aveva particolarmente impressionato in quell'occasione", ha detto Van Amersfoort, "ma quando è tornato da noi in dicembre dopo aver svolto una quindicina di giornate di test con delle monoposto di F.Renault 2.0, ne siamo rimasti completamente sbalorditi. Alessio è cambiato tantissimo, ha dimostrato di avere velocità e soprattutto sapersi confrontare con intelligenza con gli ingegneri, fornendo dati tecnici estremamente precisi e rilevanti". È dunque sbocciato l'amore e il passo successivo non poteva che essere la firma del contratto, avvenuta in maniera spettacolare nella sede della Baby Race, la struttura della famiglia Lorandi che è presente in forma professionale nelle varie categorie del karting. L'effetto Verstappen, di cui si parla spesso in queste settimane, ha dunque "colpito" anche uno dei migliori prospetti azzurri, Lorandi, che ha preferito saltare le categorie addestrative quali la F.4 e la F.Renault 2.0 tentando subito la via della difficile F.3 europea. Un salto che non sarà semplice anche perché Verstappen ha alzato drasticamente l'asticella dei rookie assoluti nel mondo delle monoposto vincendo gare e concludendo terzo nella classifica generale del campionato. Far peggio vorrà dire non attirare l'attenzione di chi può dare una svolta importante alla carriera di un pilota, ma a Lorandi piacciono le sfide complicate. A suo vantaggio, il fatto che il FIA F.3 sarà infarcito di rookie, la serie vivrà un notevole ricambio di piloti con tanti degli esperti che hanno dato vita alla stagione 2014 che non ci saranno più. Lorandi in questi giorni si allenerà molto al simulatore del team Van Amersfoort, poi i test collettivi del 15-16 marzo a Valencia che daranno una prima importante indicazioni sui valori in pista.

O LE TAPPE"

Vediamo quali sono le principali innovazioni
che la categoria propone per il 2015,
un format molto interessante e accattivante

L'ANNO DELLE NOVITÀ





Massimo Costa

Sono giorni intensi quelli che stanno vivendo in questo inizio di anno i team della F.Renault ALPS. Tutte le squadre hanno infatti completato una lunga serie di test (chi più, chi meno), prima delle vacanze natalizie, sulle piste che ospiteranno le gare della prossima stagione. Ed ora i vari team manager stanno cercando di tirare le somme del lavoro svolto, di concludere accordi. Ma che campionato sarà quello della Renault ALPS 2015? Se al momento è impossibile avere una lista dei piloti che vedremo in azione, la cosa certa è la presenza dei team, praticamente gli stessi del 2014. L'unica assenza rilevante sarà quella della Prema. Ma per quanto riguarda Koiranen, campione 2014 con Nyck De Vries anche in campo europeo, Tech 1, Fortec, ARTA, Jenzer, Strakka, JD Motorsport, Cram, BVM, GSK, TS Corse, tutti si ripre-

senteranno ai nastri di partenza. E non sono esclusi nuovi arrivi. Si prevedono quindi nutriti schieramenti di partenza, che saranno ulteriormente riempiti dalle wild card provenienti dalla Eurocup. Le aspettative sono quelle del 2014, da un minimo di 23-24 monoposto a un massimo di 35, se non di più.

Ma a parte i numeri, sempre estremamente variabili, a tenere banco è il nuovo format del campionato. Il prossimo anno, l'ALPS offrirà una serie di novità decisamente interessanti e rivoluzionarie per la storia della categoria: l'aggiunta di una terza gara in un unico fine settimana e la seconda qualifica. Una scelta importante che porta l'ALPS in linea con altri campionati maggiori come il FIA F.3 European Championship, ma anche con i "cugini" del Renault NEC e della Eurocup Renault oltre che le serie inferiori come la F.4. Una decisione che è stata ben accolta dalle

squadre e che sicuramente verrà gradita dai piloti. La terza gara sarà aggiunta negli appuntamenti di Monza, Spielberg e Spa, piste di un certo "respiro" e non è detto che nel 2016, se l'esperimento sarà piaciuto ed avrà funzionato, non sia esteso ad ulteriori tappe in calendario. La disputa di una terza corsa permetterà ai piloti di compiere un maggior numero di chilometri e soprattutto di prendere sempre più confidenza con la fase delle partenze. In totale, il numero delle gare salirà dalle quattordici tradizionali alle diciassette finali. Un pilota che disputerà anche il parallelo campionato europeo, che prevede appunto la terza corsa in tre eventi, si troverà a correre ben trentaquattro gare in contesti sempre decisamente di alto livello. Una buona scuola, insomma, benché non ci sia bisogno di sottolinearlo considerando la incredibile storia della Renault 2.0.





Un altro passo importante compiuto da Fast Lane è quello dell'aggiunta della seconda qualifica. Da diverso tempo ci si chiedeva perché non venisse inserito un secondo turno anziché prendere in esame, per lo schieramento di partenza della seconda corsa, i migliori secondi tempi dell'unica sessione di qualifica. Lo spazio per organizzare un ulteriore turno nei fine settimana ALPS non mancava. Ebbene, dal 2015 finalmente i piloti potranno combattere per due vere pole. Lo faranno in due tiratissime frazioni di 15 minuti l'una che, però, non si terranno a pochi minuti l'una dall'altra, bensì in due giornate diverse, il sabato e la domenica. Questo permetterà ai piloti di maturare ulteriore esperienza in quelli che si possono definire i momenti di maggior tensione del weekend, offrirà maggiori possibilità di emergere e anche più sportività. Nel senso che il pilota che nel primo turno ha incontrato problemi tecnici o ha commesso un errore, non avrà l'intero weekend rovinato perché potrà, nella successiva sessione, tornare a lottare per una buona posizione in griglia di partenza. Per quanto riguarda la terza corsa che si disputerà negli eventi di Monza, Spa e Spielberg, ancora è in via di definizione il sistema che ne comporrà lo schieramento di partenza. A parte Pau dove vi sarà un unico turno di 60 minuti, su tutte le altre piste le sessioni libere saranno due di 60 minuti e si girerà il venerdì. Insomma, la Renault ALPS 2015 si è rifatta decisamente il trucco, ora non resta che attendere i nomi di chi tenterà di guadagnarsi i galloni del numero 1 per finire in un albo d'oro ricco di bei nomi.

CAMBIO DI PASSO

Ha misure molto simili a quelle della Mercedes Classe B e come la rivale non pesa poco quindi abbisogna di motori energici. Altra sua rivale è la Volkswagen Golf Sportsvan che costa decisamente meno.

La linea riprende tutti gli stilemi BMW, dal doppio rene ai fari che si allungano nei parafranghi fino a una linea di cintura piuttosto alta. Anche all'interno si percepisce immediatamente lo stile e la funzionalità BMW, ma attenzione, come spazio non si è al top. Soprattutto alla voce bagagliaio: tutte le rivali fanno meglio. La posizione di guida è molto alta, giusto per dare un'idea a chi guida BMW ci sono 3 cm in

più rispetto a una x1. Per quanto riguarda la funzionalità attenzione ai vani portaoggetti anteriori: sono scomodi perché disturbati dal bracciolo. Il divano posteriore è frazionato 40/20/40 e ha lo schienale regolabile nell'inclinazione mentre la seduta è scorrevole. A richiesta ci sono l'apertura elettrica del portellone e lo schienale del passeggero anteriore ripiegabile in avanti, che consente di caricare oggetti lunghi fino a 2,4 metri, costa ben 195 euro.

La Serie 2 Active Tourer ha un cx interessante di 0,26 ma non da record come quello della Mercedes.

E' la prima BMW a trazione anteriore, la prima BMW monovolume della storia: è una BMW davvero atipica





ALLA GUIDA UN TRE CILINDRI CHE NON T'ASPETTI

Alla guida della prima BMW a trazione anteriore si sente che manca un po' di esperienza in materia o meglio si percepisce che come punto di riferimento gli ingegneri tedeschi hanno tenuto in grande considerazione le conoscenze maturate con Mini. In particolare lo sterzo è sempre piuttosto maschio, quindi non leggero e troppo reattivo per il genere di auto; così anche la tra-

missione, ci vuole un robusto polpaccio per azionare il pedale della frizione per poter inserire i sei rapporti. Ricordiamo che il passaggio alla trazione anteriore ha comportato il passaggio dalla disposizione longitudinale di motore e cambio a quella trasversale. In poche parole alla guida si percepisce chiaramente di portare una BMW diversa dal solito ma anche una trazione anteriore diversa rispetto alle altre. La versione con il motore 1.5 da 136 cavalli a benzina allunga bene in alto ma anche ai bassi. Questo motore a soli tre cilindri ha buona potenza quindi le fasi di sorpasso sono sempre abbastanza rapide.



Mondiale F.1

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

Mondiale Rally

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

Europeo Rally

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

Italiano Rally

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

Italiano WRC

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

Trofeo Rally Terra

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

Indycar

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

Eurocup Renault RS01

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

WEC

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

ELMS

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

USCC

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

DTM

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

Blancpain GT Endurance

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

Blancpain GT Sprint

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

GT Open

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

Adac GT Masters

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

V8 Supercars

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

Stock Car Brasil

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

WTCC

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

ETCC

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

TC3 Series

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

Nascar

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

Super Trofeo Lamborghini

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

Targa Tricolore Porsche

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

Porsche Carrera Cup Italia

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

GT Italia

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

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

25 gennaio

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

1-4 febbraio

Test F.1 a Jerez

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

10-11 marzo

Test Eurocup Renault 2.0 a Le Mans

12-13 marzo

Test Euroformula Open a Montmelò
Test GT Open a Montmelò

15 marzo

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

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

24-25 marzo

Test Renault NEC a Hockenheim

26-27 marzo

Test Eurocup Renault 2.0 a Jerez

27-28 marzo

Test WEC a Le Castellet
Test Renault NEC ad Assen

29 marzo

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

30-31 marzo

Test Renault 3.5 ad Alcaniz

1 aprile

Test Porsche Carrera Cup Italia a Misano

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

Mondiale Rally in Argentina
 Indycar a Birmingham
 World Series Renault ad Alcaniz
 Eurocup F.Renault ad Alcaniz
 Euroformula Open a Le Castellet
 GT Open a Le Castellet
 Adac GT Masters a Oschersleben
 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

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 Hockenheim
GP2 al Hockenheim
GP3 al Hockenheim
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 Codegawa

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 Rep. Ceca — Barum Rally Zlin
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
Clio Cup a Vallelunga
Coppa Italia a Vallelunga
BRDC F.4 a Brands Hatch
ERC a Cipro

4 ottobre

Mondiale Rally in Francia
Blancpain GT Sprint a Misano
GT Open a Monza
Euroformula Open a Monza
USCC a 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

F.3 a Macao
TC3 Series a Macao
WEC ad Al Sakhir
WTCC a Losail
V8 Supercars a Phillip Island

29 novembre

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

6 dicembre

V8 Supercars a Sydney

13 dicembre

Stock Car Brasil a San Paolo

Torino - Lingotto Fiere
13 - 14 - 15 Febbraio 2015



**AUTOMOTO
RACING**

L'evento dedicato a chi ama la competizione

aessepi.com



Con il Patrocinio di

TORINO 2015
CAPITALE EUROPEA DELLO SPORT



In contemporanea



CAMERA DI COMMERCIO
INDUSTRIA, ARTIGIANATO E AGRICOLTURA
DI TORINO



AUTOMOTORETRO

