

Magazine

www.italiaracing.net

n. 305
23 febbraio
2015



IL MISTERO ALONSO

Il botto di Barcellona che ha mandato lo spagnolo in ospedale solleva dubbi: la McLaren dà la colpa al vento, ma la strana frenata e il malore di Fernando non si spiegano facilmente





6



14



48



56

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

ALONSO-CRASH:
BRIEFING TECNICO
IN...CORSA.

...FERNANDO,
AL DI LA DI TUTTO,
COME' LA NUOVA
MCLAREN-HONDA?

UNO
SCHIANTO!



BAFFI



di Massimo Costa

SE LA F.1 PENSA AI CASCHI E NON VUOLE INFORMARE

La settimana che si è conclusa da poche ore è stata piuttosto imbarazzante per il mondo della F.1. Al di là di ciò che hanno espresso i sempre interessanti test pre-campionato che si sono svolti sul difficile e selettivo tracciato di Montmelò, sono balzati all'onore di cronaca due aspetti forse secondari, ma che inquadrano bene come funziona il motorsport al massimo livello. La FIA ha imposto ai diciotto piloti di F.1 di non cambiare la grafica dei loro caschi, pena una sanzione pecuniaria. Con una F.1 che si sta sbriciolando giorno dopo giorno per via delle difficoltà economiche di tre squadre che vogliono soluzioni rapide dalla istituzione principale che governa le corse automobilistiche, ecco che il problema dei caschi sale al primo posto dei pensieri degli uomini FIA. Lo fanno per il pubblico, dicono. Quello stesso pubblico che viene tenuto lontano dai paddock neanche avesse l'ebola, che non viene coinvolto o informato degli avvenimenti attraverso i social network, quello stesso pubblico che se non paga per avere in casa la pay-tv, è costretto a vedere le corse del mondiale in differita, quello stesso pubblico che per sedersi in tribuna deve sborsare cifre da capogiro impensabili considerando la crisi economica che attanaglia le famiglie. I caschi dunque, guai a cambiarne il disegno perché il Giovanni Rossi di turno potrebbe non capire più nulla nel vedere Vettel con un casco bianco in Australia, verde a Sepang e blu in Spagna. Forse pensano che il buon Giovanni sia anche un po' stupido, non capace di leggere le sovraimpressioni delle classifiche e anche un po' sordo nel non capire dalla voce del telecronista che quel pilota sì, è proprio lui, Vettel, benché quel casco sia diventato verde. Cose da pazzi, insomma.

Come da pazzi è vedere come è stato gestito l'incidente di Alonso domenica pomeriggio, rapidamente trasformatosi in un caso misterioso. E non per la volontà di noi giornalisti, ma perché tra il team McLaren e il clan che circonda il pilota spagnolo, si è fatto a gara per non spiegare nulla agli addetti ai lavori e al solito pubblico, che dalle ore 13 di domenica praticamente non sa quale problema fisico abbia portato Alonso all'ospedale. E allora, via alle supposizioni, anche assurde. Alla gente della F.1 piace non informare, tenersi tutto per sé, atteggiamento che evidentemente li fa sentire molto importanti. Eric Boullier della McLaren ha avuto la forza di dire che di quell'incidente si è montato un caso esagerato. Eccolo qua, tutta la colpa come al solito è della stampa. Che però per ore e ore non è stata minimamente informata di quel che è accaduto, quindi cerca di capirlo a modo suo mentre il pubblico su twitter chiede, fa domande, vuol sapere, ma il preistorico mondo della F.1 che si esalta per il Kers e la MGU-K si chiude nella sua grotta e chisseneffrega di quel che vuole sapere la gente che ama gli idoli come Alonso.

COLPO

Paura per il pilota spagnolo dopo il misterioso incidente alla curva 3: malore? Guasto meccanico? La strana frenata della sua McLaren fa propendere per quest'ultima ipotesi, nel frattempo la F.1 si gusta il primo mistero della stagione 2015



D'ARIA

Protetto dal classico telo bianco, Fernando Alonso viene caricato sull'elicottero e trasportato al vicino pronto soccorso



FORMULA 1

TEST A MONTMELÒ





Stefano Semeraro

La stagione non è ancora iniziata e già la F.1 vive il suo primo "giallo". Ovviamente è quello che riguarda l'incidente a Fernando Alonso che ha fatto spaventare un po' tutti a Barcellona. Una uscita di pista 'strana', per fortuna risoltasi (apparentemente) senza troppi problemi per l'asturiano, che è stato ricoverato in ospedale e sottoposto ad una Tac, ma che a sentire il suo agente Luis Garcia Abad «sta bene e sarà regolarmente in pista a Melbourne». Meno sereni erano stati i primi soccorsi dopo che la McLaren di Fernando era andata a sbattere sul muretto interno della curva 3. In quel momento la velocità non era elevatissima, circa 150 km/h (anche se secondo le rivelazioni la decelerazione avrebbe potuto raggiungere per qualche frazione di secondo i 15G), ma la meccanica dell'incidente, con Alonso apparso o in preda ad un malore o incapace di governare la monoposto, era apparsa

incomprensibile. E l'agitazione dello steward che aveva trovato lo spagnolo immobile nell'abitacolo («non si muove, non si muove!») e poi quella dello stesso pilota, che dopo aver ripreso coscienza era sembrato confuso e agitato - tanto che i medici prima di caricarlo sull'ambulanza hanno dovuto sedarlo - aveva sollevato altri interrogativi. Fra l'altro pare che Fernando abbia perso conoscenza una seconda volta, anche se ovviamente lo shock di un impatto pur sempre violento non va trascurato. Si è trattato di un malore? Oppure, come ha ipotizzato qualcuno, di una scossa elettrica trasmessa all'abitacolo dalla power unit della Honda ancora difettosa? Quest'ultima eventualità è stata esclusa dagli uomini della Magneti Marelli (il pilota è isolato nell'abitacolo e le spie indicavano che l'energia elettrostatica generata dal Kers si era già scaricata. L'anomalo segno di frenata lasciato dalla MP4-30 di Alonso - una sola strisciata - ha piuttosto sugge-

rito che si possa essere trattato anche di un problema ad una sospensione, o comunque di un guasto meccanico, visto che il pilota sarebbe stato cosciente e in grado di spingere sul freno, ma in realtà incapace di farlo in maniera efficace. Sospetti avvalorati dal fatto che la scuderia di Woking non ha poi mandato più in pista nemmeno Jenson Button. Quanto al malore, escludendo episodi imprevedibili, pare difficile che un driver professionale e addirittura maniaco per quanto riguarda la condizione fisica come Alonso si sia azzardato a salire in macchina senza sentirsi più che bene. Onestamente poco convincente - ma è solo un parere - la spiegazione fornita subito dopo l'incidente, e cioè che il fuoripista sia stato provocato dal vento. Benché la McLaren abbia continuato a difenderla anche l'indomani. «I nostri rilevamenti indicano che l'incidente è stato causato da un vento molto forte che soffiava in quel punto del circuito al momento, e che ha

disturbato anche altri piloti come Carlos Sainz. Possiamo affermare categoricamente che non c'è nessuna prova che la vettura di Fernando abbia sofferto un cedimento meccanico di qualsiasi tipo. Possiamo anche confermare che non è stata registrata nessuna perdita di carico aerodinamico, nonostante il fatto che fosse sottoposta ad una forte accelerazione (g-force). Infine possiamo anche rivelare che non si è verificato nessuno scarico di elettricità di nessun tipo nel sistema ERS della vettura, né prima, né durante, né dopo l'incidente». Il comunicato definisce anche come "non veri" i rumors che hanno attribuito ad un malore la causa del fuoripista: «i nostri dati mostrano che Fernando stava applicando una massima pressione al freno al momento del primo impatto, cosa che non sarebbe stata possibile se fosse stato privo di coscienza». Nessun danno, conclude la scuderia, è stato rilevato a carrozzeria e strutture di assorbimento e tutte le quattro ruote sono rimaste attaccate durante i 15 secondi in cui la vettura ha strisciato contro il guardrail prima di fermarsi». Insomma, l'unico che probabilmente può chiarire l'enigma è lo stesso Alonso, che fra l'altro nella giornata di lunedì è stato sottoposto ad ulteriori esami dopo che gli accertamenti di domenica sono risultati tutti negativi. Ma avrà voglia di farlo?







LA MP4-30 GIRA MA SI ROMPE

Meglio di Jerez, ma ancora in affanno. La seconda tornata dei test collettivi F.1 per la McLaren-Honda ha visto uno specchio di competitività e qualche cenno di affidabilità. Giusto qualche cenno. Perché il totale dei giri compiuti da Fernando Alonso e Jenson Button segna 124, meno di tutti nella speciale graduatoria. Chi è finito davanti alla McLaren, tanto per dare una idea, è la Force India-Mercedes che ha girato con la VJM07 del 2014 ed ha coperto 304 tornate. Verso la conclusione del primo turno di prove, quasi alla pausa pranzo dello scorso giovedì, Button che stava viaggiando piuttosto bene si è dovuto fermare perché una guarnizione difettosa ha provocato la rottura della MGU-K. Non una bazzecola perché la Honda è stata costretta a riprogettare tale guarnizione affinché il problema non si ripetesse più. Un vero disastro, ma del resto sono cose che si scoprono macinando chilometri e che sarebbero probabilmente emerse a Jerez se la MP4-30 avesse compiuto qualche giro in più rispetto alla manciata percorsa. Purtroppo il guasto si è poi ripetuto sabato, nonostante le rassicurazioni dell'ingegnere Honda Yasuhisa Arai per la modifica effettuata. L'ultima giornata è infine stata caratterizzata dall'incidente di Alonso che ha costretto la McLaren a non schierare nel pomeriggio Button.

Massimo Costa

I migliori tempi di Barcellona

Fernando Alonso – 1'25"961 – 14° prestazione assoluta – 79 giri totali

Jenson Button – 1'28"182 – 20° prestazione assoluta – 45 giri totali



“SIAMO TRANQUILLI”

Il presidente della Ferrari, Marchionne, ha visitato il team al lavoro sul circuito catalano e si è concesso alla stampa spiegando che il clima che si vive è assolutamente sereno, di fiducia, e che le prestazioni della vettura sono confortanti, anche se occorre aspettare le prime gare prima di trarre un bilancio





Quasi una visita pastorale quella di Marchionne a Barcellona. Il presidente della Ferrari ha trascorso diverse ore nei box del team di Maranello per studiare i movimenti di piloti e tecnici

Antonio Caruccio

Il presidente della Ferrari Sergio Marchionne ha fatto visita alla squadra di Maranello durante i test di Barcellona, e sono stati tanti i temi toccati con i giornalisti, dalla attuale situazione Ferrari, alla Formula 1 Commission, sino al futuro sportivo del gruppo Fiat.

Ha visto Vettel e la squadra da vicino, che impressione ha avuto?

“Non ho parlato con Sebastian. Siamo però facendo il percorso necessario, aspettiamo la gara del 15 marzo in Australia per trarre un primo bilancio”.

La squadra è rilassata, c'è un po' più di serenità?

“E' essenziale ricreare un equilibrio nello sviluppo della vettura. Siamo vedendo i primi risultati di una squadra che ha ormai gli obiettivi chiari e ha i mezzi per migliorare, per spingere la Ferrari davanti. Alla prima gara sarà difficile stabilire la vera capacità della macchina, bisognerà forse aspettare di tornare su questo circuito in Spagna, durante la stagione, per capire cosa saremo capaci di fare”.

L'operazione simpatia di questo periodo è necessaria?

“Ovviamente. La Ferrari qualcuno la può criticare, ma per pochissime cose. È un marchio straordinario, è una grandissima Scuderia e credo che abbia una relazione fenomenale con i propri tifosi e bisogna ristabilire un rapporto di fiducia e serenità andando avanti. Abbiamo

avuto un po' di anni che non sono stati fortunati, ma è tutto da costruire, stiamo progredendo un po' alla volta”.

Che strategia ha usato nella telefonata a Vettel dopo Sochi per convincerlo?

“Nessuna, gli ho semplicemente detto di venire da noi. È un ferrarista sfegatato, non c'è stato molto di cui doverlo convincere”.

Quello che ha visto di questa macchina la conforta? Si aspettava di più? Di meno?

“Potevo immaginare di peggio, ma credo che stia dando risultati in linea con quello che ci aspettavamo. Dovremmo però aspettare di vederla in gara. Quello che stiamo facendo ora è necessario per capire i limiti della vettura”.



Raikkonen che sorride ed è sereno è già una vittoria...

“E’ un passo avanti enorme. La squadra sta bene. C’è un gran senso di tranquillità in Ferrari”.

C’è realismo sui risultati ottenuti in queste prove?

“Abbiamo capito dove siamo, dobbiamo cercare di scoprire a che punto sono anche gli altri. L’importante per noi è essere riusciti a convincere la commissione che l’interpretazione delle regole per i gettoni da usare durante l’arco della stagione fosse una buona intuizione. Questo sarà un grande aiuto nel corso del campionato”.

Questo quindi vi ridà l’autorevolezza

che sembrava essersi persa negli ultimi anni?

“La Ferrari ha un ruolo importante ed ho il massimo rispetto per i nostri avversari. Quanto ha fatto la Mercedes lo scorso anno è stupendo, dobbiamo cercare di farlo anche noi”.

La Ferrari voleva cambiare le cose nel 2015, ma tutto è stato rimandato al 2016.

“Bisogna fare chiarezza. Un conto è quello che si può fare quest’anno per la stagione prossima, e poi bisogna guardare alle modifiche tecniche per il 2017. I cambiamenti che erano previsti per quell’anno avrebbero creato grossi problemi non solo a noi, ma anche alla Mercedes nel gestire la stagione 2015.

Abbiamo deciso di affrontare tutto questo in maniera coerente, inclusa la misura degli pneumatici, la struttura della vettura e il motore, in modo da avere dei cambiamenti fondamentali tra due campionati. Ora c’è una struttura che deve funzionare in maniera precisa per due anni, cambiare l’aerodinamica della vettura non era fondamentale”.

La vedremo spesso in pista?

“Fino a quando sarà necessario. Sono un ferrarista sfegatato, verrò appena posso. È fondamentale che i ragazzi sappiano che hanno il nostro supporto”.

In futuro rivedremo il marchio Alfa Romeo in pista?

“Chi lo sa, vedremo, tutto è possibile”



La verità su Vettel

Vi dirò la verità su come Sebastian Vettel è arrivato in Ferrari. Nell'estate, quando abbiamo saputo che Alonso avrebbe lasciato, ci siamo guardati in giro. Allora ho deciso di chiamare una cara amica, Sabine Kehm, manager di Schumacher, che conosce bene Sebastian. Gli abbiamo presentato i programmi della Ferrari, gli abbiamo descritto il tipo di clima che avremmo voluto creare nella squadra, e a lui questo è piaciuto. Poi il presidente Marchionne lo ha chiamato direttamente, per formalizzare la situazione. Questo ultimo contatto è arrivato dopo il GP di Sochi

Un Raikkonen inedito

Ho visto Kimi sorridere, parlare con i ragazzi. L'ho visto sdraiato a terra che guardava sotto la macchina. Gli ho chiesto se stesse bene e mi ha risposto che lui era un meccanico! Kimi è entusiasta, è un ragazzo pronto a questa nuova avventura e sa che la squadra lavora per lui

Prima di tutti, la Ferrari

Si parla di responsabilità dei tecnici, motoristi e progettisti. Qui l'unica responsabilità è la mia, me ne sono assunto il peso sin dal mio arrivo e vedremo i risultati che conquisteremo. Non c'è l'opera di Mattiacci, non c'è l'opera di Marchionne o quella di Arrivabene. C'è solo la Ferrari, è questo quello che conta

Un messaggio... ad Alonso

Quando sono arrivato non c'era comunicazione interna, c'era tensione. Ognuno guardava al suo gruppetto e non si interagiva. Adesso i piloti si parlano, si completano. Sono rivali in pista, ma tolto il casco lavorano insieme

GOOD VIBRATIONS

La SF-15-T ha ancora qualche problema “di gioventù” da risolvere, specie per quanto riguarda elettronica e assetti, ma cresce bene. L'atmosfera nel team è di grande ottimismo, e Vettel si è già calato nel suo ruolo di leader dei “maranello's boys”







Stefano Semeraro

Il finale è stato un po' in calando rispetto ai primi giorni, ma l'umore resta alto. Perché a Barcellona la Ferrari sembra aver ritrovato, tempi a parte, l'orgoglio e l'ottimismo smarriti dopo troppe stagioni deludenti. Merito della nuova SF15-T, che sembra se non perfetta almeno performante – il carico aerodinamico c'è, e anche la velocità di punta - e di Sebastian Vettel, che con il suo entusiasmo ha siringato grinta e freschezza nel team. Per ora è questione di feeling, come spiega il refrain di una vecchia canzone, a Melbourne capiremo se alle sensazioni corrisponde una realtà. «Non abbiamo potuto girare quanto volevamo – ha spiegato il tetra-campione del mondo, che domenica ha passato quasi tutto il pomeriggio ai box (76 giri contro i 100 di sabato) – ma alla fine posso dire che ho avuto buone sensazioni, e che la macchina sta crescendo bene. C'è qualche pro-

blema di assetto, che del resto a questo punto della stagione è inevitabile, ma in questi giorni ci siamo concentrati soprattutto sulla affidabilità, completando qualche long-run (ma ancora nessuna simulazione di GP, ndr) per testare diversi settaggi, sperimentare il comportamento delle gomme. Sono fiducioso di continuare il lavoro la prossima settimana».

Sabato Vettel era finito anche nella ghiaia durante il giro di installazione («mi sono addormentato», ha scherzato), poi aveva ribadito che la presenza del presidente Sergio Marchionne ai box è stata gradita «ma che è ancora più importante vedere come progredisce il lavoro in pista». Nei primi giorni anche Kimi Raikkonen aveva confermato le good vibrations che circolano nel team – tanto che il team principal Maurizio Arrivabene si era stupito di vederlo di buon umore e sorridente... -, con qualche riserva sui guai di gioventù (nel suo caso legati all'elettronica) della monoposto,

mentre Simone Resta ha confermato che si è puntato anche verificare la resa di alcuni componenti aerodinamici che erano stati in precedenza testati nella galleria del vento.

A Barcellona c'è stata anche la conferma che Rory Byrne, oltre ad aver collaborato al progetto – il 71enne sudafricano non si è mai veramente staccato dalla Ferrari – quest'anno farà da "tutor" al capo progetto Simone Resta. «Una sera prima di Natale l'ho incontrato in un ristorante – ha raccontato Arrivabene – che mangiava in fretta in furia. Gli ho detto che non doveva ingozzarsi, e lui mi ha risposto che doveva tornare alla factory per lavorare con Simone... Ha lo stesso entusiasmo di sempre, e poi lui non fa parte di quelli che a Maranello non hanno vinto nulla. Lui anzi ha vinto tanto, tantissimo». Una frecciata velenosa, e forse poco elegante, che avrà fatto ronzare le orecchie a molti ex del Cavallino.

I migliori tempi di Barcellona

Kimi Raikkonen – 1'24"584 – 5° prestazione assoluta – 164 giri totali

Sebastian Vettel – 1'26"312 – 16° prestazione assoluta – 181 giri disputati

La W06 ha presentato tra le novità più visibili un inedito supporto dell'alettone posteriore



MERCEDES DA ENDURANCE

GLI STRAORDINARI DI WEHRLEIN



Era a Montmelò per salire sulla Force India. Pascal Wehrlein invece, ha avuto un giovedì piuttosto emozionante perché si è trovato in pochi minuti a dover cambiare box e salire sulla Mercedes W06 per via della indisposizione di Lewis Hamilton. La vita è bella perché può sempre sorprendere e di certo il giovane tedesco che corre nel DTM per Toto Wolff, sta attraversando un periodo a dir poco eccezionale da quando è stato nominato terzo uomo del team campione del mondo. Diciamo subito che Wehrlein non ha particolarmente impressionato al volante della W06, ma non gli è stato chiesto nulla di più di percorrere giri con carburante a bordo. E per l'occasione anche merce di scambio con la Force India, che ha debiti con la Mercedes e che così facendo ha cercato di strappare uno sconto facendo girare il tester di Wolff.

I migliori tempi di Barcellona

Nico Rosberg – 1'24"321 – 2° tempo assoluto – 197 giri totali

Lewis Hamilton – 1'24"923 – 9° tempo assoluto – 201 giri totali

Pascal Wehrlein – 1'28"489 – 21° tempo assoluto – 48 giri totali

Ancora una volta la W06 ha compiuto più giri di tutti senza incontrare particolari problemi di affidabilità e soprattutto segnando tempi da primato con gomme medie, cosa che non sembra riuscire agli avversari

Massimo Costa

Ma è una Mercedes che vuole andare a sfidare Audi, Nissan, Porsche e Toyota nel Mondiale Endurance o è una Mercedes che vuole ripetersi al vertice assoluto in F.1? 446 i giri totali percorsi a Montmelò dai tre piloti utilizzati, ovvero Lewis Hamilton, Nico Rosberg e il tester Pascal Wehrlein. Nessuno è arrivato tanto. La W06 continua ad impressionare per affidabilità e passo gara, mediamente 1"5 più veloce di tutte le altre. Certo, è sempre difficile capire le reali condizioni in cui le monoposto girano durante i test, per quanto riguarda i litri di carburante a bordo, anche se la colorazione del bordo gomma è sempre

un ottimo indicatore. Ma se consideriamo che Rosberg domenica ha realizzato il secondo crono assoluto dei quattro giorni catalani in 1'24"321 con gomme medie mentre il miglior tempo è finito (sempre domenica) alla Lotus-Mercedes di Romain Grosjean in 1'24"067 con pneumatici super soft, ecco che gli avversari devono preoccuparsi non poco. In primis la Red Bull che con Daniil Kvyat, con gomme soft, ha piazzato il terzo tempo dell'ultimo giorno in 1'24"941, dunque a 6 decimi dalla Mercedes di Rosberg con le medie. La W06 come a Jerez, anche a Montmelò non ha cercato la pole, e questo innervosisce ancora di più gli avversari. La Ferrari ha imitato la Mercedes, non cercando mai

la prestazione, concentrandosi sui long-run e sullo sviluppo di vari componenti, anche se i tempi non sono stati male di turno in turno. Dunque, è una W06 "spaventevole", che sta bene in salute a differenza dei suoi piloti. Hamilton infatti, il primo giorno nonostante la febbre ha provato a compiere qualche giro, ma dopo appena 11 tornate si è arreso, è sceso dalla monoposto e si è rifugiato nel motorhome. Il suo posto è così stato preso, a sorpresa, dal terzo pilota Wehrlein che ha così completato il lavoro programmato. Come mai la Mercedes non ha schierato Rosberg in quella prima giornata? Perché anche il tedesco non stava per niente bene a causa di un nervo del collo infiammato.

Nessuna prestazione particolare con Ricciardo e Kvyat, però lontano dalle prestazioni della prima guida. La RB11 ha percorso tantissimi giri per la felicità della Renault che ha trovato l'affidabilità della propria power unit. Per i prossimi test, atteso un nuovo musetto progettato da Newey

Massimo Costa

Nessuna prestazione da far rizzare i capelli. La Red Bull-Renault in Catalogna ha scelto un profilo basso nascondendosi sempre più dietro alla livrea che confonde e impedisce di notare dettagli aerodinamici. Daniel Ricciardo e Daniil Kvyat hanno girato parecchio totalizzando in due 418 giri, la seconda distanza assoluta dei test di Montmelò, secondi soltanto alla Mercedes. La power unit Renault ha mostrato una certa solidità, i problemi di inizio 2014 fanno ormai parte della preistoria. Ricciardo ha concluso con il quarto tempo assoluto mettendosi in luce il venerdì quando ha colto il primo posto con gomme soft. L'australiano rimane il punto di riferimento della Red Bull, Kvyat pur non commettendo

errori sciocchi come a Jerez ha accumulato chilometri su chilometri e al di là di qualche dichiarazione di facciata un po' sopra le righe, alla fine è rimasto lontano dal compagno di squadra quando era nelle stesse condizioni di gomma. La RB11 porterà nei test di Montmelò (si proverà nuovamente sulla pista vicino a Barcellona) di questa settimana, gli ultimi prima di caricare tutto per l'Australia dove il 15 marzo si terrà il primo Gran Premio a Melbourne, un nuovo musetto che dovrebbe superare il crash-test FIA in queste ore. Il nuovo naso della Red Bull porta la firma di Adrian Newey e secondo le aspettative del team di Milton Keynes dovrebbe permettere di diminuire il carico deportante. Secondo quanto appreso, il musetto ricorda quello della Williams, corto e con bulbo nella parte finale.



**È UNA RED BULL
RIFLESSIVA**



LL

I migliori tempi di Barcellona

Daniel Ricciardo – 1'24"574 – 4° prestazione assoluta – 202 giri totali

Daniil Kvyat – 1'24"941 – 10° prestazione assoluta – 216 giri totali

IL TATTICISIM



La squadra inglese continua a non mostrare il vero valore della FW37 né con le gomme soft né con le medie. Un vero mistero che però non fa che aumentare la sensazione che Bottas e Massa hanno per le mani una monoposto molto competitiva

Massimo Costa

Continua a non mostrarsi la Williams FW37 ed imita la Mercedes. Valtteri Bottas e Felipe Massa non si risparmiano in pista, percorrono chilometri a volontà, ma la classifica non interessa. Non ci sono sponsor da rabbonire, buon per loro adesso sono le aziende che chiamano il team e non il contrario, osservatori da sorprendere. Si ragiona da grande squadra che è consapevole di avere per le mani qualcosa di molto importante. Soltanto una volta la Williams ha montato le gomme soft, con Massa venerdì, il secondo giorno di prove, e nonostante ciò nul-

la di strabiliante è apparso. Con Felipe che deve comunque avere alzato il piede da qualche parte... Sangue freddo insomma, magari gli artigli li mostreranno da giovedì in avanti, nell'ultima seduta di test sempre a Montmelò, oppure no, e quindi dovremo aspettare Melbourne per vedere quanto Bottas e Massa saranno vicini alle Mercedes di Hamilton e Rosberg. La Williams ha totalizzato 407 giri una manciata in meno di Red Bull e Toro Rosso, una quarantina in meno della W06. Si lavora, si fanno prove, si provano nuovi componenti, che magari poi saranno anche bocciati. Non si sa. Ma la pretattica Williams non può non incutere timore negli altri top team.

MO WILLIAMS



I migliori tempi di Barcellona

Felipe Massa – 1'24"672 – 6° prestazione assoluta – 143 giri totali

Valtteri Bottas – 1'25"345 – 12° prestazione assoluta – 178 giri totali

FORMULA 1

TEST A MONTMELÒ



A CACCIA DEL PODIO

Dopo una stagione d'inferno, il franco-svizzero spera nella E23 e nella motorizzazione Mercedes per puntare a quel salto di qualità che sembrava sul punto di fare a fine 2013

Alla fine della stagione 2013, Romain Grosjean sembrava pronto per un gran salto di qualità grazie ai sei podi conquistati per un totale di 132 punti. Poi, nel 2014, il disastro, con una vettura che, oltre alle stranezze progettuali che alla fine non hanno pagato, ha sofferto in modo pesante le difficoltà della Renault nel passaggio alla motorizzazione turbo. Con la migliore power unit del lotto sotto il cofano, ora il francese spera di riprendere il discorso da dove l'aveva lasciato.

Siamo già oltre la metà dei test pre-stagione. Qual è la situazione dal punto di vista della Lotus?

“La situazione è molto migliore rispetto allo scorso anno. Non ho guidato molto la vettura, ma ho avuto un'ottima sensazione. Sembra reagire molto bene a quello che facciamo e che vogliamo, e ciò è un'ottima notizia. Speriamo che le performance siano all'altezza, ma è una risposta che penso avremo solo a Melbourne”.



Come hai spiegato, non hai guidato molto ancora, ma quali sono le prime impressioni sulla power unit Mercedes? Farà la differenza?

“Abbiamo la miglior power unit disponibile. E' un fatto ed è molto positivo. L'anno scorso sapevamo comunque che anche con un motore Mercedes la vettura non sarebbe stata abbastanza veloce. C'è quindi stato un gran lavoro a Enstone, molti progressi, e sono felicemente sorpreso da come la macchina reagisce e offre una base molto migliore per iniziare”.

In termini di power unit, quella Mercedes è così differente? Senti più potenza quando acceleri?

“E' un po' ingiusto confrontare le due realtà, perché quando abbiamo iniziato con Renault, loro non avevano esperienza e ora siamo passati alla Mercedes che ha sulle spalle un anno di ottimi risultati. Quindi, è naturale che le cose appaiano e siano un po' diverse. Non voglio confrontare i due motori. Ma sicuramente, da quello che si vede, Mercedes ha la miglior power unit”.

Anche tu hai avuto la tua buona parte di difficoltà in Formula 1, specialmente lo scorso anno. Il 2015 riuscirà ad essere l'anno in cui potrai mostrare il tuo vero potenziale?

“Penso che in ogni stagione un pilota ten-

da a mostrare il suo potenziale. La differenza è che quando sei in fondo alla griglia di partenza è più difficile per la gente vederlo. Nel 2013 avevamo una buona macchina, e ho portato a casa sei podi, ma non penso di aver smarrito le mie capacità durante l'inverno tra il 2013 e il 2014. L'anno scorso ho disputato delle gare molto positive, anche se fuori dai punti. Spero di avere una vettura che mi asseconi un po' di più quest'anno, cosa che sembra probabile, e da quel punto potrò veramente mettermi al lavoro.

Hai spiegato pubblicamente di aver lavorato con uno psicologo dello sport in passato. Te ne sei servito anche lo scorso anno?

“Ci sto lavorando dal 2012, circa una volta alla settimana. Credo che si possa sempre progredire e non c'è ragione di dire 'sono al livello in cui sono'. L'idea di fondo dietro questo tipo di lavoro è che puoi sempre migliorarti e fare di meglio. E continuo a lavorare”.

Pensi quindi di non aver raggiunto il tuo punto più alto da pilota di F.1?

“No, non penso, nemmeno come persona, che qualcuno potrà mai usare il 100 per cento delle proprie capacità. Ci sono sempre nuovi elementi che entrano nella tua vita personale o professionale, e ci sono

sempre cose che puoi gestire un po' meglio. A questo punto, non vedo ragioni per smettere di vedere uno psicologo, anche se iniziassi a vincere gare. Comunque ci sono tanti aspetti da gestire”.

Da quando sei arrivato in F.1 ti sei sposato e sei diventato papà. Questo cambia il modo in cui ti approcci alle corse?

“Non cambia nulla quando guido la macchina. Quando chiudi la visiera sei in race mode e ci sei solo tu, la macchina e il circuito. Da uomo, da persona, ovviamente mi ha cambiato perché il centro dei miei interessi sono mio figlio e la mia famiglia. Ma quando sono in pista con tuta e casco, l'obiettivo è sempre lo stesso”.

Abbiamo parlato delle difficoltà della Lotus la scorsa stagione. Anche in certe situazioni hai pensato che essere un pilota di F.1 fosse il miglior lavoro al mondo?

“Certamente diventa più frustrante. E' stato probabilmente l'anno più difficile che ho avuto in F.1, ma amo comunque il mio lavoro. E' la mia passione e ciò che mi piace fare. L'unica cosa che volevo, alla fine dello scorso anno, era di iniziare la stagione con un'altra macchina. Nello sport ci sono alti e bassi e dobbiamo accettarlo. Speriamo che quest'anno ci siano più alti”.



LA LOTUS-MERCEDES NON DELUDE LE ATTESE

E' una Lotus che cresce quella che si è vista tra Jerez e Montmelò. Una Lotus che con la E23 tenta di risalire la china dopo la disastrosa E22. Anche se l'inizio di anno pareva tutto in salita, con il ritardo nella preparazione finale della nuova monoposto, fin da quando ha messo le ruote in pista la E23 si è ben comportata in Andalusia. Pastor Maldonado e Romain Grosjean hanno ritrovato il sorriso e ora cominciano a far pensieri "strani". La svolta è arrivata grazie a una progettazione intelligente della vettura, senza cercare voli pindarici come il famoso musetto non in linea della E22, e soprattutto con l'arrivo della power unit Mercedes. Non si è andati tanto per il sottile in Lotus dopo le difficoltà vissute con la Renault nel 2014. Certamente, se fossero rimasti comunque legati al costruttore francese, che ha nettamente migliorato la propria power unit, i piloti Lotus avrebbero ottenuto gli stessi risultati positivi. Ma non era più il caso di rischiare, Gerald Lopez non poteva permettersi un altro anno con le proprie vetture a fondo schieramento col serio rischio di andare incontro a un fallimento finanziario. E così è arrivata la scelta più sicura, quella della Mercedes. A Montmelò, Grosjean ha segnato il miglior crono assoluto, Maldonado il terzo, riferimenti cronometrici ottenuti però con le gomme super soft. Ma al di là di questo, la E23 risponde bene ai comandi dei piloti, è viva ed ha ampi margini di miglioramento.

Massimo Costa

I migliori tempi di Barcellona

Romain Grosjean – 1'24"067 – 1° tempo assoluto – 111 giri totali

Pastor Maldonado – 1'24"328 – 3° tempo assoluto – 173 giri totali

Jolyon Palmer – 1'26"280 – 15° tempo assoluto – 77 giri totali

Come team avete stabilito obiettivi minimi per la stagione che sta per riniziare?

"No. Prima dobbiamo vedere come siamo messi, cosa possiamo fare, e come la vettura si comporta. Ovviamente puoi pensare agli obiettivi, ma, anche in questo caso, non penso avremo risposte vere prima di Melbourne".

Devi avere una voglia disperata di tornare sul podio...

"Sicuramente. Quando assaggi qualcosa come il podio della F.1, vuoi fare in modo di rifarlo quanto più spesso possibile. Farò di tutto per tornarci".

Hai fatto aspettare la Lotus per un po' prima di firmare con loro per il 2015. Sei contento di essere restato col team di Lopez?

"Sì, ho sempre detto che ho un rapporto speciale con Enstone. Siamo arrivati insieme nel 2009 e abbiamo avuto un 2012 complicato, un ottimo 2013 ed un 2014 difficile. Ma la cosa più importante è che quando vado al team mi sento a casa. E' un posto in cui amo veramente essere. Se sei in crisi, devi provare a migliorare, e questo è ciò che si fa ad Enstone".

Intervista tratta da
Formula1.com



MALDONADO V

Dopo due annate terribili tra Williams e Lotus, ora il pilota venezuelano, rimasto fedele al team di Lopez, è tornato sui suoi livelli abituali ottenendo con la E23 a motore Mercedes prestazioni convincenti

Antonio Caruccio

Segnando due volte il miglior tempo, il primo e terzo giorno, Pastor Maldonado è stato uno delle più grandi sorprese dei test Formula 1 a Montmelò. Il venezuelano, che in Formula 1 fino ad ora non ha avuto la fortuna che avrebbe meritato, venendo spesso coinvolto in incidenti e finito spesso sotto la lente dei commissari, quest'anno potrebbe trovare il riscatto. Lasciata due anni fa una Williams che non lo supportava come avrebbe voluto, è approdato ad una Lotus in difficoltà e piena di problemi nel 2014. Proprio questa Lotus che tanto lo ha fatto danneggiare con una power-unit Renault spesso in deficit, potrebbe ridargli speranza. Maldonado ha avuto la possibilità di girare due giorni a Montmelò, come a Jerez, lasciando al compagno Romain Gro-

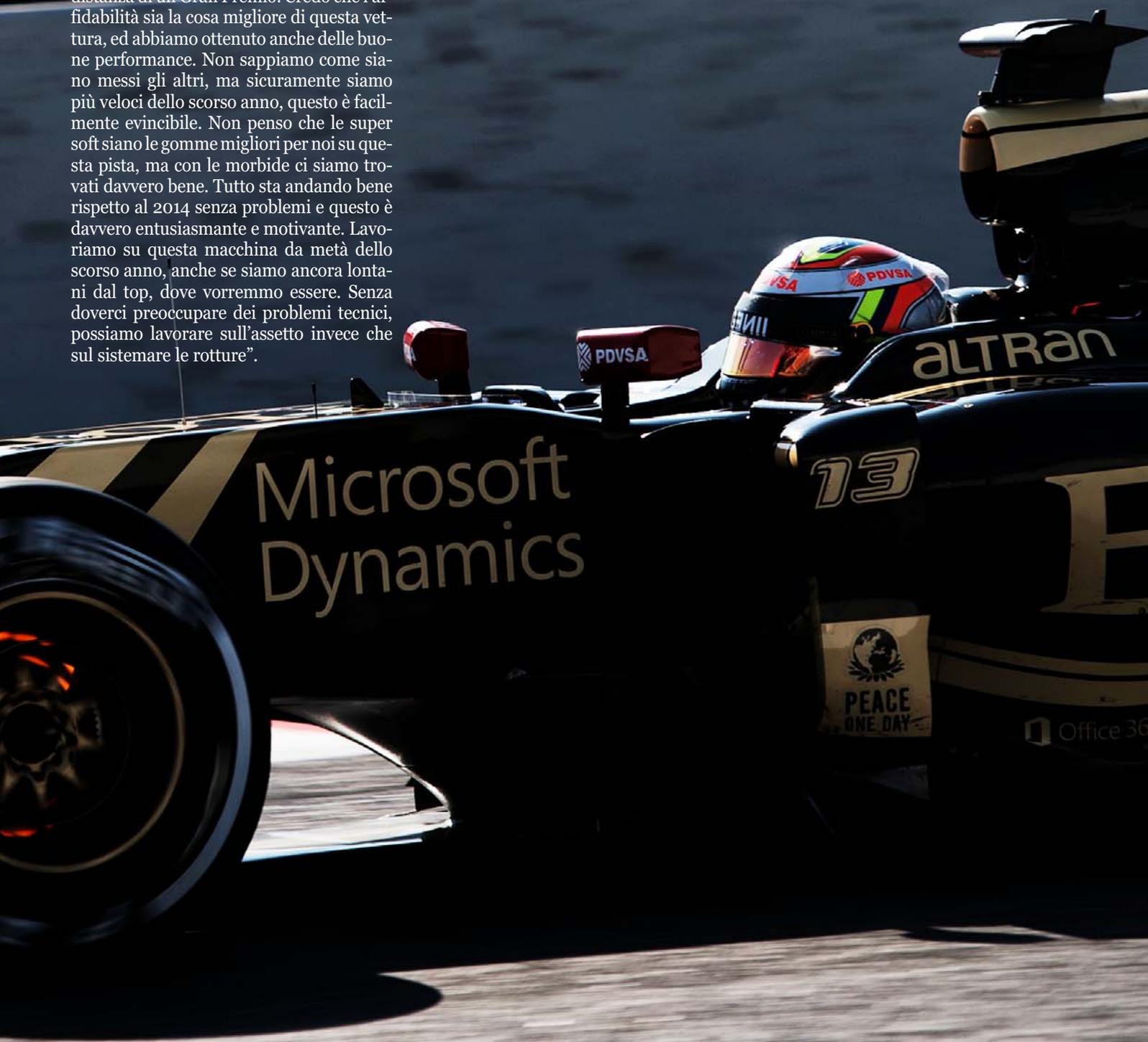
sjean ed al collaudatore Jolyon Palmer una sola giornata a testa, e recitando da attore principale. Nonostante dei problemi al software nel primo turno, che lo hanno visto rimanere fermo in pista per ben due volte in poche ore, Maldonado ha segnato il secondo miglior tempo assoluto dei test in 1'24"348 con le gomme soft, mentre giovedì aveva svettato su tutti con le super soft. Stessa miscela ha usato il compagno domenica per il giro più veloce. L'arrivo dei propulsori Mercedes ha sicuramente giovato alla squadra inglese, per la quale si temeva invece il peggio dopo il tardivo debutto nei test di Jerez delle scorse settimane. Invece, a Barcellona il venezuelano ha messo insieme 171 giri, dimostrando di avere grande confidenza con la vettura e di poterla portare al limite.

“Abbiamo provato a fare una simulazione



VEDE LA LUCE

di gara, ma la pioggia ci ha interrotti, abbiamo comunque coperto più della metà della distanza di un Gran Premio. Credo che l'affidabilità sia la cosa migliore di questa vettura, ed abbiamo ottenuto anche delle buone performance. Non sappiamo come siano messi gli altri, ma sicuramente siamo più veloci dello scorso anno, questo è facilmente evincibile. Non penso che le super soft siano le gomme migliori per noi su questa pista, ma con le morbide ci siamo trovati davvero bene. Tutto sta andando bene rispetto al 2014 senza problemi e questo è davvero entusiasmante e motivante. Lavoriamo su questa macchina da metà dello scorso anno, anche se siamo ancora lontani dal top, dove vorremmo essere. Senza doverci preoccupare dei problemi tecnici, possiamo lavorare sull'assetto invece che sul sistemare le rotture”.





Sainz e Verstappen hanno compiuto in ottimo lavoro in Catalogna e nonostante l'incidente del madrilenò nell'ultima giornata, le indicazioni della Toro Rosso sono decisamente confortanti

TORELLI CRESCONO



I migliori tempi di Barcellona

Max Verstappen – 1'24"739 - 8° prestazione assoluta – 223 giri totali

Carlos Sainz – 1'25"604 – 13° prestazione assoluta – 188 giri totali

Massimo Costa

Se a Jerez era stato il rookie Felipe Nasr a lasciare ottime sensazioni per il suo buon comportamento al volante della Sauber-Ferrari, a Montmelò, ancora più che dopo quanto visto in Andalusia, sono stati i due debuttanti della Toro Rosso-Renault a sbalordire. Carlos Sainz e Max Verstappen hanno saputo essere velocissimi con le gomme super soft, issandosi al vertice della classifica e soprattutto sono stati assolutamente partecipi nello sviluppo della STR10 completando qualcosa come 411 giri. Che potevano essere anche di più se il madrilenno non avesse picchia-

to duro l'ultimo giorno, tradito dal vento come Fernando Alonso. Verstappen, 17 anni, sta confermando di essere il pilota solido e concreto visto nella F.3 europea. L'olandese, con una sola stagione di gare in monoposto nella sua brevissima carriera, non ha commesso particolari errori, è veloce, sa come dialogare con gli ingegneri, rispetta perfettamente il programma di lavoro. Suo il record di giri percorso a Montmelò. 223. Verstappen è umile, consapevole che non ha ancora pienamente in mano la STR10. Sainz, invece, ovviamente con una carriera nelle formule propedeutiche ben più corposa, ha a sua volta confermato che merita ampiamente di

essere in F.1. Diciamo questo perché, se avete seguito le vicende dello scorso anno, lo spagnolo era rimasto fuori dalla Toro Rosso, beffato dalla scelta improvvisa di portare all'interno della famiglia Red Bull Verstappen. Il passaggio di Sebastian Vettel alla Ferrari e la conseguente promozione di Daniil Kvyat al team maggiore di Dieter Mateschitz, hanno riaperto le porte a Sainz. L'incidente di domenica non cancella il buon lavoro svolto da Sainz che, per ora, è in perfetta armonia con il suo più giovane compagno di squadra. La Toro Rosso STR10 sta rispondendo molto bene, la power unit Renault non ha dato problemi.



Assente a Jerez, la Force India si è presentata a Montmelò con la vecchia VJM07. Una buona occasione per tornare a rodare piloti e uomini ai box, anche se la squadra britannica di Vijay Mallya è circondata da inevitabili voci non propriamente positive sul suo futuro. Il ritardo con cui la VJM08 è stata approntata, tanto che vi sono dubbi sul fatto che girerà in pista da giovedì negli ultimi test in programma, i debiti con la Mercedes e da qui la scappatoia con l'idea di far girare Wehrlein, pilota della Casa di Stoccarda, aspettandosi uno sconto... la dicono lunga. Nonostante ciò, Sergio Perez non si è tirato indietro ed ha girato piuttosto bene, pochi chilometri invece per Nico Hulkenberg. Poco da dire comunque, se non che attendiamo di vedere all'opera la VJM08.

LA FORCE INDIA CON LA VECCHIA



I migliori tempi di Barcellona

Sergio Perez – 1'24"702 – 7° prestazione assoluta – 155 giri totali

Nico Hulkenberg – 1'26"591 – 18° prestazione assoluta – 36 giri totali

Pascal Wehrlein – 1'27"333 – 21° prestazione assoluta – 81 giri totali

**IA
IA VJM07**

NASR: «PUNTO AI PUNTI»

Il giovane driver brasiliano è sicuro che l'esperienza in GP2 gli sarà utile per affrontare al meglio la stagione da rookie. Il primo obiettivo è conoscere problemi, strategie e circuiti della F.1, ma il traguardo vero è restituire alla Sauber una posizione consona alla sua tradizione





Felipe, il tuo primo giorno di test a Barcellona è stato interessante... anche per la collisione con Susie Wolff. Che cosa è successo?

«Durante un giro veloce stavo giusto attraversando la linea del traguardo quando ho visto Susie che usciva dai box. Ha lasciato il pit proprio mentre mi avvicinavo alla curva 1. Quando siamo arrivati alla curva 4 mi sono avvicinato a forte andatura, stavo andando più veloce di lei e ho visto che all'uscita della curva stava deviando verso destra, uscendo dalla traiettoria. Ho pensato che mi stesse offrendo lo spazio per superarla, così mi sono buttato sulla sinistra al momento di frenare in ingresso alla curva 5, mentre lei era sulla destra. A metà della curva ho sentito una grossa botta all'altezza delle mie sospensioni posteriori, e in effetti era proprio così. Onestamente credo che non mi abbia neppure visto».

Fino all'incidente era andato tutto bene, no?

«Sì, una giornata molto produttiva. Abbiamo percorso 68 giri e completato la maggior parte del programma previsto. Dopo Jerez ho notato un deciso miglioramento della macchina in molte aree, tutto mi è sembrato più consistente e più bilanciato».

La Sauber l'anno scorso era una delle macchine più lente sulla griglia: ti

ha sorpreso il ritmo della C34 a Jerez?

«Devo ammettere di sì, considerata la situazione del team lo scorso anno. Non mi aspettavo nulla del genere, quindi è stato bello vedere dai dati che c'era stato un salto in avanti per quanto riguarda il telaio e il motore. E' un buon inizio, ma la macchina può migliorare in molte sezioni. Prima di tutto devo dire che il tempo sul giro non è stato il meglio che avremmo potuto fare, e comunque non significa molto perché non sappiamo che cosa stavano provando le altre scuderie, non conosciamo il loro vero potenziale. Dal nostro punto di vista è notevole, e anche da Barcellona sono arrivati segnali positivi».

Avendo corso per tre anni in GP2 sei sicuramente più preparato al salto in F.1 di Verstappen, che ha alle spalle sono una stagione di gare in monoposto. Puoi immaginare cosa significhi entrare nel Circus con così poca esperienza?

«Posso solo dire che il team per cui Max corre non lo avrebbe messo in questa condizione se non fosse convinto che è pronto. Penso che abbiamo l'esperienza sufficiente a capire se un pilota è in grado di farcela. Sicuramente ha talento e cose da mostrare in F.1, anche se da un punto di vista di pilota posso dire che l'esperienza è molto

importante: significa accumulare chilometri su piste diverse, e su macchine diverse, ad esempio a Monaco – un tracciato dove puoi correre solo in GP2 o nelle World Series. Inoltre, guidare una vettura che ha più di 600 cavalli è tutta un'altra cosa. Può darsi che la poca esperienza sia una difficoltà per Max, ma se il team crede in lui non vedo il problema».

Ci sono solo 9 team al momento, quindi 18 sedili. Quanto è difficile conquistarsene uno e che differenza fa avere una garanzia finanziaria?

«E' difficile. La F.1 è il sogno di tutti i piloti ma solo pochi ce la fanno, per ragioni diverse. Posso solo dire che oggi la mentalità è un po' cambiata. Non credo che il talento sia sufficiente a portarti in F.1, devi avere qualcuno che investa su di te. Sono felice che sin da quando ho iniziato la mia carriera, e mi sono spostato in Europa per gareggiare nella Formula BMW e in Formula 3, ho avuto alle spalle qualcuno che credeva che un giorno sarei arrivato in F.1. Ci siamo riusciti insieme. E' qualcosa che era stato pianificato anni addietro. Non sbuoco dal nulla, ci sono voluti lavoro, sforzi, sacrifici. Ho vinto gare, ho vinto campionati, ma per arrivare in F.1 serve anche altro. Ci sono team che avrebbero bisogno di più risorse in F.1, questa è la situazione attuale».



MENO CINEMA PIÙ SOSTANZA

Dopo gli exploit di Jerez, che molti hanno ritenuto fondamentali per tranquillizzare gli investitori statali brasiliani di Felipe Nasr, la Sauber è tornata in riga non sorprendendo più con temponi record. L'ex pilota GP2 e Marcus Ericsson si sono quindi concentrati al meglio sullo sviluppo della C34 a motore Ferrari. E anche se non è, appunto, stata cercata la super prestazioni, i risultati sono stati comunque incoraggianti. Rispetto a Jerez, di base la vettura è stata ulteriormente migliorata in alcune sue componenti aerodinamiche. I giri totalizzati non sono stati al livello di altri, ma in linea con quelli Ferrari (315 la Sauber, 345 il team di Maranello) per via di qualche problema emerso qua e là. Ma se si guarda al 2014, è fuor di dubbio che la Sauber con la C34 ha trovato il modo di uscire dal guado nel quale era sprofondata.

I migliori tempi di Barcellona

Felipe Nasr – 1'24"956 – 11° prestazione assoluta – 152 giri totali

Marcus Ericsson – 1'26"340 – 17° prestazione assoluta – 166 giri totali

Questo sarà un anno fondamentale per la tua carriera, il tuo primo in F.1. A chi ti rivolgerai per dei consigli?

«La prima opzione è il team, visto che hanno avuto a che fare con tanti piloti in passato, e in particolare rookie. Vettel, Massa, Raikkonen – molti giovani sono partiti dalla Sauber, quindi sono felice di essere in un team con questa esperienza. Poi c'è Steve Robertson, il mio agente, che vive in questo ambiente da molti anni. Lavoriamo insieme dal 2009 e lui conosce a fondo gli aspetti finanziari della F.1, mi fido molto di lui. Anche mio zio mi ha seguito fin da quando sono arrivato in Europa, non ha mai mancato ad una mia gara o a un gior-

no di test, poi sa il fatto suo perché in Brasile possiede un team e in passato è stato a sua volta un pilota. Queste sono le persone a cui mi affido al momento, con il tempo sono sicuro che mi abituerò alla F.1».

Un brasiliano che corre per un team svizzero: c'è tanta differenza in fatto di mentalità?

«Per ora va tutto molto bene. Appena li ho incontrati, prima di Natale, ho iniziato a fare conoscenza con ciascun membro del team: meccanici, ingegneri, quelli del marketing e tutto lo staff. E' un team in grado di fornirti tutte le indicazioni che ti servono se devi partire da zero in F.1. Mi sento a

mio agio, sono felice. Abbiamo lo stesso obiettivo, che è tornare a guadagnare dei punti con la Sauber quest'anno, e farà del mio meglio per riuscirci».

C'è una atmosfera diversa rispetto alla Williams dove hai passato il 2014 come tester e terzo pilota?

«E' un team diverso,

un ambiente diverso. La cultura è differente, come la gente e la lingua. A volte i termini che vengono utilizzati nelle varie procedure sono diverse, ma è così per tutti i team. Ma a Barcellona già mi sentivo più a mio agio che a Jerez».

Quali sono gli obiettivi tuoi e del team per il 2015?

«L'unico vero obiettivo è riportare nei punti il team, e ovviamente per sarebbero i primi in F.1. Ma c'è qualcosa che va oltre. Interpretare le gare, conoscere i circuiti, le strategie della F.1, ci sono tante cose in cui devo fare esperienza. E' tutto nuovo per me. Ci sono alcuni tracciati che non conosco, spero di riuscire a finire tutte le gare. E di crescere come pilota».

Ci sono parecchi campioni del mondo sulla griglia quest'anno. Sono stati dei modelli per te?

«Non c'è bisogno che li nomini uno ad uno, ma è bello vedere tanti campioni con stili di guida così diversi. Cerco di prendere qualcosa da tutti e di usarlo al meglio in pista».

Come pensi ti sentirai sulla griglia del primo GP a Melbourne?

«Sarà sicuramente qualcosa di speciale. Ma dovrò aspettare che si accendano quelle cinque luci per sapere in che modo».



FORMULA 1

TEST A MONTMELÒ

Vettel vuole tenersi stretto il suo casco minacciato dal diktat della FIA



Jean-Eric Vergne con il casco celebrativo in ricordo di François Cevert



Polemica sulla decisione di vietare i cambi di design degli elmetti nel corso della stagione. Il principio non è sbagliato, ma come fa osservare Massa, la decisione dovrebbe spettare al pilota. E Vettel avverte: «sono pronto a pagare una multa»

LA FIA... CASCA MALE?

Stefano Semeraro

Niente più cambi di casco. Stop alla girandola delle livree, al turbinio di colori, alla smania di celebrare ogni GP come se fosse una data storica. La FIA ha deciso che nel 2015 non si potrà mutare il design del casco. Per la federazione internazionale il provvedimento aiuterà gli appassionati ad orientarsi meglio durante le gare, a riconoscere al volo i piloti senza essere costretti ad aggiornarsi ogni settimana sui capricci dei loro beniamini e sugli estri dei decoratori. I diktat non piacciono a nessuno – e a Sebastian Vettel, come vedremo, meno a che a tutti – ma per carità, sotto l'editto si nasconde un fondo di buonsenso, visto che una maggiore riconoscibilità dei piloti non sarebbe un effetto indesiderato.

Il paragone con il calcio non è peregrino considerata la moda – orientata sapientemente dal marketing... - che da tempo è invalsa di cambiare maglia ad ogni stagione e ad ogni competizione (una per il campionato, una per la Champions League, una per la coppa nazionale, una per le esibizioni), stravolgendo peraltro anche i colori tradizionali di una squadra: vedi il Barcellona in rosa o la Juventus in verde. Tutto

ok, insomma, se non fosse che la misura puzza parecchio di ipocrisia. Perché se l'obiettivo è gratificare i fans allora sarebbe meglio ricordarsi di loro non solo per queste minuzie, ma anche quando si tratta di rendere più accessibili e disponibili sia le gare sia i piloti. In F.1 invece, ormai tutti gli spazi sono blindati, i driver trasformati in divinità irraggiungibili – tranne, naturalmente, che per gli sponsor che pagano fior di quattrini per penetrare nel boudoir del Circus con pass al platino costosi quanto un mutuo.

Il provvedimento come si diceva però, ha scontato per ora soprattutto i piloti, anche se con motivazioni diverse. «Personalmente non amo cambiare il casco – spiega Felipe Massa – il casco è come la tua faccia, ciascuno dovrebbe avere i suoi colori e un design che consenta alla gente di riconoscerlo da lontano. Però non mi piace l'idea del divieto. La decisione deve spettare al pilota. Se passa questa imposizione cosa succederà fra qualche anno, ci diranno loro anche come tagliarci i capelli?».

Ci sono poi stati i caschi celebrativi come quando Kimi Raikkonen si presentò con i colori del mitico James Hunt o come quando Jean-Eric Vergne corse con una grafica

simile a quella del compianto François Cevert.

Il principale oppositore della nuova norma è Vettel, che da quando è in F.1 ha utilizzato più di 90 caschi diversi e che secondo il suo ex compagno di squadra Daniel Ricciardo è il vero responsabile della posizione intransigente adottata dalla FIA. «Tutta colpa di Seb: fateci caso, per la comunicare la decisione hanno usato una sua foto...», ha sghignazzato l'australiano.

«Sembra che di questi tempi l'unica cosa su cui tutti sono d'accordo è questa faccenda dei caschi», ha ironizzato invece il neo-ferarista che al momento sta utilizzando un casco bianco attraversato da una banda che riprende i colori della bandiera tedesca. Seb ha negato che dietro la frequenza indavolata dei suoi cambi di livrea, che fa concorrenza a quella dei cambi di abito di una mannequin, ci sia una ragione commerciale, ma ha fatto subito sapere che se per continuare a mutare “volto” dovrà pagare una multa, sarà felice di farlo. «Se si tratterà di una somma ridotta, sarò contento di versarla in beneficenza e continuare a cambiare il mio casco».

Toccatemi tutto, insomma, ma non il mio casco.

LA MINACCIA RUSSA

Il mercato piloti della categoria sta prendendo forma e al momento sono sedici i sedili assegnati. Tra gli ultimi nomi importanti dopo le conferme di Marciello e Vandoorne e l'arrivo di Gasly e Lynn, da segnalare la firma del forte Sirotkin con Rapax

Massimo Costa

Prende sempre più forma il campo partenti della GP2 2015. Nel momento in cui scriviamo, mentre le vetture si stanno dirigendo nel Medio Oriente per svolgere i test pre campionato (9-11 marzo a Yas Marina) sono infatti sedici i sedili assegnati su ventisei disponibili. Il piatto forte della stagione è sicuramente rappresentato dai piloti che appartengono ai programmi Junior F.1. La grande sfida coinvolgerà Raffaele Marciello (Ferrari) che guiderà per Trident, Stoffel Vandoorne (McLaren) confermato da ART, e il quasi rookie Pierre Gasly (Red Bull) in forza alla Dams. Da tenere in considerazione il debuttante Alex Lynn, secondo pilota della Dams e campione GP3 2014, che nelle ultime settimane ha perso l'appoggio della Red Bull, finito a Dean Stoneman passato in World Series Renault 3.5, Mitch Evans che al terzo anno nella serie, confermato da Russian Time, dovrà confermare di essere quella promessa del motorsport che invece si sta appannando. Molta curiosità per il debutto di Sergey Sirotkin, il russo in arrivo da due anni di alto livello nella Renault 3.5 (ed ex tester Sauber F.1) che ha firmato per la italiana Rapax, desiderosa come non mai di ritrovare le posizioni in classifica che le competono. Attesi a un salto di qualità Arthur Pic, schierato da Campos, e Marco Sorensen, visto nella parte finale della GP2 della scorsa stagione con MP, ed ora entrato nel team Carlin. Norman Nato debutta con Arden e sarà interessante vedere come si comporterà dopo due campionati di alti e bassi in World Series Renault 3.5, mentre il suo compagno Andre Negrao è alla ricerca di quei risultati che per ora non ha ottenuto. La Honda lancia alla ART, dopo il deludente Takuya Izawa, il giovanissimo Nobuharu Matsushita, campione giapponese della F.3. Racing Engineering ha firmato l'interessante inglese Jordan King, tutto da scoprire. Altri piloti che si sono assicurato il sedile, e dai quali non ci si attende granché, sono Artem Markelov con Russian Time, Rene Binder con Trident, Rio Haryanto con Campos, Julian Leal con Carlin. Da definire il secondo pilota di Trident e Racing Engineering mentre Status, Lazarus, MP e Hilmer stanno ancora lavorando per apporre la prima firma ai contratti 2015.

La situazione team e piloti

Dams

Pierre Gasly – Alex Lynn

ART

Stoffel Vandoorne – Nobuharu Matsushita

Carlin

Julian Leal – Marco Sorensen

Campos

Arthur Pic – Rio Haryanto

Trident

Raffaele Marciello – Renè Binder

Arden

André Negrao – Norman Nato

Russian Time

Mitchell Evans – Artem Markelov

Rapax

Sergey Sirotkin – TBA

Racing Engineering

Jordan King – TBA

Status

TBA – TBA

MP Motorsport

TBA – TBA

Hilmer

TBA – TBA

Lazarus

TBA – TBA



Marco Cortesi

Sono stati estremamente positivi i responsi dei primi test collettivi Indy Lights tenuti tra Palm Beach, Homestead e NOLA Park. Dal punto di vista tecnico, il nuovo pacchetto di casa Dallara ha portato performance eccellenti, abbassando nettamente i riscontri cronometrici della vettura utilizzata fino al 2014 e nella più totale affidabilità, sia in configurazione da ovale sia da stradale. Nell'ultima occasione in Louisiana, i piloti hanno girato utilizzando anche il "push to pass" che permetterà alle vetture di toccare i 500 cavalli. A fare la parte

del leone, dopo una fase di adattamento in particolare alla gestione del cambio, l'ex F.1 Max Chilton ha arricchito tutti. Una situazione in un certo senso attesa considerato il deficit di esperienza dei rivali (il secondo classificato a New Orleans, Kyle Kaiser, è solo diciottenne), ma che conferma la serietà con cui il team Carlin sta interpretando la propria partecipazione e la scalata verso l'IndyCar. Non che sia ancora sicuro che Chilton partecipi alla stagione. Se per la serie ci sono diverse luci, è anche vero che le ombre non mancano. Non più di dodici vetture si sono viste in pista, e recentemente si è perso anche Scott

Hargrove, che con il team 8Star aveva ben impressionato all'inizio. Si dice che il britannico abbia incontrato più problemi del dovuto nel reperimento degli sponsor, mentre il team Juncos è una delle certezze, coi veloci Kaiser e Spencer Pigot. Dopo i grandiosi annunci dell'inverno, che parlavano di dieci scuderie già confermate, pare comunque che ci sia già il rischio di ridimensionamento. E sarebbe un peccato, dato che il bonus per la vincita del campionato ha prodotto ottimi frutti con Gabby Chaves nel 2014, e che l'interesse verso l'IndyCar da parte dei piloti stranieri è in continua crescita. Sulla carta, sembra

Nonostante le indubbie qualità delle nuove vetture, non si è visto finora l'interesse che si sperava verso la categoria addestrativa alla Indycar. Tanto che già ci si preoccupa per il numero di vetture al via



PIÙ OMBRE

che l'Indy Lights possa avere tutte le carte in regola per diventare un punto di riferimento. Eppure l'inizio non è stato dei più scoppiettanti: forse i budget richiesti sono fuori portata per gli "esuli" delle formula europee? O servono promozione e marketing di livello superiore? La stagione prenderà il via in concomitanza l'IndyCar a St. Petersburg, e già dalla prima apparizione si potrà capire se il nuovo concept prenderà il via sotto una nuova stella.



Dopo un breve apprendistato, Max Chilton si è issato come punto di riferimento dell'Indy Lights

I migliori dei test

NOLA 1° giorno - Spencer Pigot - Juncos

NOLA 2° giorno - Max Chilton - Carlin

Homestead 1° giorno - Ed Jones - Carlin

Homestead 2° giorno - Ed Jones - Carlin

Homestead 3° giorno (ovale) - Kyle Kaiser - Juncos

Palm Beach 1° giorno - Scott Hargrove - 8Star

Palm Beach 2° giorno - Kyle Kaiser - Juncos



Il team Carlin ha subito messo in campo la consueta professionalità

CHE LUCI

DALLA CONS AL VOLANTE

Il pilota britannico, vincitore della GT Academy Nissan, ha avuto un percorso incredibile correndo in F.3, GP3 e arrivando a diventare pilota ufficiale del costruttore giapponese con la nuova LMP1 nel campionato WEC



OLLE



Qual è stata la tua reazione quando hai saputo che avresti guidato la Nissan LM P1?

“Darren Cox, Global Head of Brand, Marketing & Sales della NISMO, me lo ha detto l'anno scorso quando eravamo nella hospitality della GP3 a Monza e sono rimasto abbastanza sorpreso, non me lo aspettavo, soprattutto perché non do mai nulla per scontato. Una volta che la notizia è stata diffusa, ero veramente felice e molto orgoglioso di essere stato scelto per rappresentare Nissan al più alto livello delle auto sportive. È un grande onore e sono felice di far parte della nuova squadra”.

Tu sei il primo vincitore di GT Academy ad aver corso in monoposto, Formula 3 e GP3. Sarà utile questa esperienza in LMP1?

“Senza dubbio. Le corse in monoposto sono mozzafiato. I primi giri di quelle gare sono i più importanti; c'è bisogno di velocità pura e controllo. Si è sempre al limite su una monoposto e anche l'esperienza che ho avuto in LMP2 si rivelerà utile per la LMP1. Nissan mi ha dato una monoposto per sviluppare le mie capacità il più rapidamente possibile e l'aver fatto queste prove di guida con la P1 dimostra che era la cosa giusta da fare”.

Quali sono le sensazioni di gareggiare testa a testa con i costruttori di LMP1?

“In questo momento la LMP1 è una delle serie più competitive al mondo. Entrare ora e lottare con tre produttori molto forti è estremamente eccitante. Per me è come tornare agli anni '90, quando le auto sportive erano prodotte da molti costruttori e le corse erano incredibili. Non vedo l'ora di essere parte di questa nuova ed entusiasmante era del motorsport”.

Il FIA World Endurance Championship è nuovo per te. Quanto conosci i circuiti?

“Tutte le piste europee sono molto familiari per me, ma COTA e Bahrain sono totalmente nuove. Non sono neanche mai stato in Cina, così anche Shanghai è un circuito nuovo per me. Ho provato una vettura Super GT a Fuji, quindi so come sono le piste da quelle parti. Andare in questi Paesi è eccezionale, ma andarci per gareggiare nella categoria top delle auto sportive è ancora meglio”.

Dopo aver vinto la GT Academy nel 2011, qual è stata la tua gara preferita finora?

“La 24 ore di Le Mans del 2014. Ero in OAK Racing Ligier-Nissan e la parte che non dimenticherò mai è lo stint che per quattro

volte ho fatto durante la notte. Mi piace correre in notturna – Le Mans è unica nelle gare per auto da corsa sportive - in particolare scendere verso la Mulsanne a 300 km/h, solo tu e la pista, è così eccitante. Non si può realmente vedere dove stai andando, ma lo sai. È come un sesto senso. Quello stint notturno passò rapidamente. L'unico modo in cui posso spiegarlo è dire che ero in trance da cronometro, completamente al limite a spingere al 100%. Per me è stato un momento molto speciale”.

Sei trattato in modo diverso dai tuoi coetanei a causa delle tue esperienze?

“Non ci faccio caso, ma so che ero definito 'il giocatore' in GP3. Mi piace, anche se è un'etichetta pesante da portare. Se avessi fatto solo karting fin dall'età di otto anni allora sarei

davvero infastidito di essere battuto da qualcuno che è arrivato qui con un gioco della PlayStation”.

Che cosa pensano i tuoi amici a Cardiff sul fatto che tu sia un pilota? Come spieghi loro cos'è la 'LM P1'?

“I miei migliori amici sono più invidiosi dei Paesi che visito piuttosto che delle macchine incredibili che uso per correre. Quest'anno li farò impazzire. Ho detto loro che cosa è una LMP1. Ho detto che, fondamentalmente, è una vettura con un tetto, quindi non è una F.1, ma che è veloce come una F.1!”

Questa è la fine del sogno F.1?

“No, non lo è. È stato dimostrato in passato da piloti del calibro di Mark Webber e Michael Schumacher che si può avere una carriera nei prototipi e anche in F.1. Questo è solo un



percorso diverso. Si impara molto lungo la strada ed è tutto importante”.

Qual è la tua ambizione finale?

“Ne ho due ed è difficile scegliere tra di loro. Voglio competere in Formula 1, ma quale pilota non vorrebbe farlo? Ho anche l’ardente desiderio di vincere la 24 Ore di Le Mans. Non riesco a immaginare niente di più appagante di questo”.

Dall'inizio del 2014 sei stato su un programma di sviluppo di guida con Infiniti Red Bull Racing. Cosa hai imparato fino ad ora?

“La cosa principale che sto imparando è quella di concentrarsi sui dettagli per la preparazione di un weekend di gara. Con questo mi riferisco ad un esame dettagliato dei dati, guardando le prestazioni prece-

enti, concentrandosi sulle tendenze che possiamo vedere, un reale ‘entrare dentro’ alle corse. Il più esperto ottiene i piccoli vantaggi disponibili, come se stesse scavando sotto le rocce per trovare piccoli pezzi di informazioni. Penso che la squadra di ciclismo britannico definisca questo come ‘guadagni marginali’. In Infiniti Red Bull Racing sono bravi ad ottenere i dettagli delle prestazioni”.

Hai parlato di ciclismo. Sir Chris Hoy condivide il vostro sogno di correre a Le Mans. Sappiamo che gli hai insegnato molto sulle corse, ma lui ti ha insegnato qualcosa?

“Non in una macchina, ma lui mi ha dimostrato che si può passare da uno sport ad un altro completamente diverso e se si lavora duro e ci si applica, si può avere suc-

cesso. Questa idea mi ha davvero ispirato. Per lui passare dal ciclismo alle corse e vincere una gara a Spa così presto è un risultato incredibile”.

Giochi ancora con la PlayStation?

“Lo faccio quando ho tempo. Di solito gioco a Gran Turismo e mi piacciono anche i giochi dove si spara, come Battlefield 4. Sono molto competitivo per natura così mi piace competere online, è ancora un mio hobby”.

Cosa diresti a chi stava pensando di entrare GT Academy?

“Se hai sempre voluto essere un pilota, se guardi la F.1 alla TV e pensi che si potresti fare di meglio, allora fallo! Non si può mai sapere. Potresti avere un talento nascosto e vedere dove ti può portare”.



RAMPA DI LANCIO

La 12 Ore di Bathurst ha avuto un po' di tricolore sul podio.
Dopo la partecipazione nel GT Italiano 2013, il pilota lombardo è stato chiamato dall'Audi nell'equipaggio di punta per la classica di Mount Panorama





Marco Cortesi

Dalla Formula 3 Australiana al debutto in GT alla 24 Ore di Bathurst sono passati quasi otto anni, e ora Marco Mapelli potrebbe essere alla svolta di tutta una carriera. Dopo il controverso finale del Campionato Italiano GT, che resta tuttora sub-judice, il pilota lombardo ha avuto di che festeggiare quando ha ricevuto la chiamata dell'Audi per affiancare, sull'Audi R8 di punta per la maratona australiana, Laurens Vanthoor e Markus Winkelhock. Ora, spera che il buon secondo posto conquistato alle spalle dell'impredibile Nissan GT-R possa essere un buon viatico per un futuro ufficiale con la casa di Ingolstadt.

Qual è il bilancio della vostra 24 ore?
“E' andata bene, anche se ovviamente sarebbe stato meglio vincere. Un secondo

posto tuttavia è ottimo, in particolare perché, nel finale, avremmo potuto tranquillamente chiudere quarti dato che la nostra vettura è penalizzata nelle ripartenze. A livello di motore paghiamo dazio contro tutti gli altri, in particolare contro la Nissan che sui rettilinei spingeva veramente forte”.

Quali sono stati gli elementi più difficili?

“Alla fine abbiamo controllato il 70 per cento della gara, ma non è stato sempre facile con tutte le situazioni di safety-car. Oltre al difetto di velocità massima, era difficilissimo trovare il giusto momento per effettuare il pit-stop. Una volta abbiamo anche sbagliato, rimanendo in pista mentre tutti rientravano dietro di noi, e si perdono 20, 25 secondi che possono essere decisivi”.

Come ti sei trovato ad affrontare per

la prima volta i saliscendi di Bathurst?

“In Australia, nel 2007, mi ci ero trasferito per oltre un anno quando correvo nella F.3 locale e i tracciati sono certamente particolari. Però, a Bathurst non avevo mai girato. Ne avevo sentito parlare ovviamente, e l'avevo vista da lontano, ma anche volendo, dato che è una pista semipermanente, non ci si può andare a girare, buona parte è aperta al traffico. E' un circuito incredibile.”

Come hai trovato il livello della corsa? Ci sono degli specialisti locali che vi hanno messo i bastoni tra le ruote?

“E' stato bello tornare, ho ritrovato un ambiente che conoscevo e anche parecchi vecchi amici. L'evento in sé è in crescita, e c'è tanto interesse che arriva anche dall'Asia. Inoltre, c'era molta partecipazione di pubblico sin dal giovedì. Con la GT3, è





importantissima la conoscenza della macchina. Una volta che c'è quella, per la pista un'esperienza precedente è sufficiente per essere al top. Poi, tutti gli specialisti più pericolosi, ovvero quelli del V8 Supercars, erano tutti impegnati nei test collettivi, lasciando campo libero ai rivali esperti con le GT3".

Pensi che questa partecipazione possa preludere ad un altro impegno con l'Audi?

Onestamente non so esattamente perché mi abbiano chiamato. Sta di fatto che è successo ed è stato fantastico poter correre su una macchina ufficiale, per di più quella di punta. Non so ancora se questa partecipazione porterà ad altre chiamate, ma mi piacerebbe tantissimo restare parte della squadra anche per le 24 Ore di Spa-Francorchamps e del Nurburgring".



JOEY LI... AFF

Soprannominato fin dai primi anni di carriera "pane a fette", Logano si è regalato una grande soddisfazione con una splendida vittoria nella 500 Miglia, corsa di apertura della stagione. Facendo gioire Penske e, forse, mangiare le mani a chi l'aveva considerato una promessa dispersa



ETTA TUTTI



Marco Cortesi

Joey Logano c'è. Se non fossero bastate le cinque vittorie del 2014, se esistessero ancora dubbi che fosse, come detto da un team manager che l'aveva abbandonato, "più pubblicizzato che buono", la Daytona 500 2015 ha dissipato ogni dubbio. E sicuramente, quel team manager (Jack Roush) ora si sta mangiando le mani. E forse anche Joe Gibbs, che dopo qualche stagione interlocutoria aveva lasciato partire il ventiquattrenne di Middletown preferendogli Matt Kenseth. Il Capitano ci ha ancora visto lungo, lunghissimo. Dopo aver "raccolto" Brad Keselowski, messo a piedi dal team Hendrick che gli aveva preferito gente più... pubblicizzata, Penske si è assicurato i servizi proprio di colui che, di Keselowski, era stato il principale rivale nella scalata al successo. Più giovane pilota a conquistare il successo in Camping World East Series, Nationwide Series e Sprint Cup Series, Logano ha ufficialmente trovato la sua dimensione. E nonostante solitamente la 500 Miglia della Florida sia una roulette, stavolta c'è stato un pilota che ha fatto la differenza, riuscendo a sfruttare al meglio la sua linea e ad andare in fuga. Da solo. Certo, la spinta di Clint Bowyer a nove giri dalla conclusione l'ha aiutato, ma nella fase finale, con un nugolo di macchine impegnate a battersi quasi alla pari, Logano ha preso il volo.

HENDRICK MASTICA AMARO EARNHARDT SI ARRENDE

Grande sconfitta, il team Hendrick, che dalle prove della settimana precedente alla metà della corsa era stato il favorito assoluto. Jimmie Johnson, rallentato da una strisciata con le barriere e da una penalità, ci ha provato nel finale, ma si è visto passare anche da Kevin Harvick e da Denny Hamlin, emersi all'ultimo minuto, mentre Dale Earnhardt Jr. ha terminato terzo: a tratti era apparso come il più in forma, ma alla prova dei fatti si è dovuto inchinare.

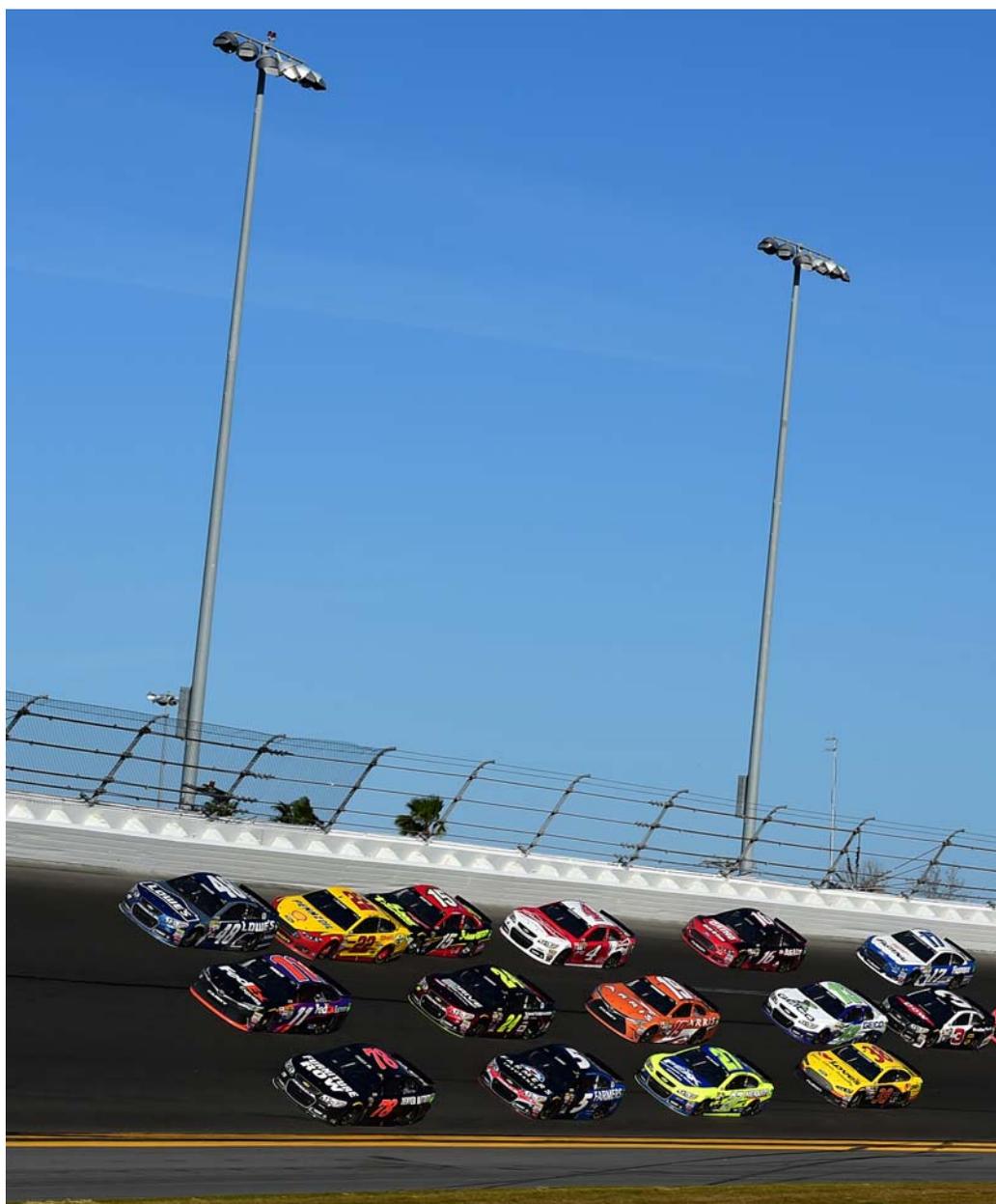
MEARS SORPRENDE POCHI GLI INCIDENTI

Ad un passo dai top-5 ha concluso Casey Mears, che merita una menzione onorevole correndo per uno dei team più piccoli del campionato, il Germain Racing. Curiosa-

mente, la 500 Miglia 2014 non ha regalato molti incidenti. Dopo i fuochi d'artificio dei giorni precedenti, con la sospensione di Kurt Busch e la doppia frattura in Xfinity Series del fratello Kyle, non ci sono state grosse emozioni extra-sportive. L'unica eccezione è stato il povero Jeff Gordon. Dopo aver comandato le prime fasi dalla pole, il californiano ha perso il treno dei primi prima di essere "giustiziato" da Austin Dillon: nel marasma successivo sono stati coinvolti altri sei piloti. Fuori gioco per un contatto contro le barriere Tony Stewart, che ha perso il controllo della sua Chevy nelle fasi iniziali e Matt Kenseth, mentre anche il vicecampione in carica Ryan Newman è finito a muro insieme a Jamie McMurray, per l'olio lasciato in pista da un avversario. Da dimenticare anche la serata di Keselowski, vittima di un problema al motore.



Battaglia ruota contro ruota tra Denny Hamlin (#11), Jimmie Johnson (#48) e Clint Bowyer (#15)





L'ORDINE DI ARRIVO DOMENICA 22 FEBBRAIO 2015

- 1 - Joey Logano (Ford) - Penske - 203 giri
- 2 - Kevin Harvick (Chevy) - Stewart - 203
- 3 - Dale Earnhardt Jr. (Chevy) - Hendrick - 203
- 4 - Denny Hamlin (Toyota) - Gibbs - 203
- 5 - Jimmie Johnson (Chevy) - Hendrick - 203
- 6 - Casey Mears (Chevy) - Germain - 203
- 7 - Clint Bowyer (Toyota) - Waltrip - 203
- 8 - Martin Truex Jr. (Chevy) - Furniture Row - 203
- 9 - Kasey Kahne (Chevy) - Hendrick - 203
- 10 - Greg Biffle (Ford) - Roush - 203
- 11 - David Gilliland (Ford) - Front Row - 203
- 12 - Sam Hornish Jr. (Ford) - Petty - 203
- 13 - Michael Annett (Chevy) - Hscott - 203
- 14 - Austin Dillon (Chevy) - Childress - 203
- 15 - Aric Almirola (Ford) - Petty - 203
- 16 - Regan Smith (Chevy) - Stewart - 203
- 17 - David Ragan (Ford) - Front Row - 203
- 18 - Johnny Sauter (Toyota) - BK Racing - 203
- 19 - Matt Crafton (Toyota) - Gibbs - 203
- 20 - AJ Allmendinger (Chevy) - JTG - 203



- 21 - Danica Patrick (Chevy) - Stewart - 203
- 22 - Cole Whitt (Ford) - Front Row - 203
- 23 - Jamie McMurray (Chevy) - Ganassi - 203
- 24 - Carl Edwards (Toyota) - Gibbs - 203
- 25 - Michael Waltrip (Toyota) - Waltrip - 203
- 26 - Bobby Labonte (Ford) - GoFas - 203
- 27 - Paul Menard (Chevy) - Childress - 203
- 28 - Ty Dillon (Chevy) - Childress - 203
- 29 - Ricky Stenhouse Jr. (Ford) - Roush - 203
- 30 - Trevor Bayne (Ford) - Roush - 203
- 31 - Michael McDowell (Ford) - Leavine - 203
- 32 - Reed Sorenson (Chevy) - - - 203
- 33 - Jeff Gordon (Chevy) - Hendrick - 203
- 34 - Kyle Larson (Chevy) - Ganassi - 202
- 35 - Matt Kenseth (Toyota) - Gibbs - 202
- 36 - Mike Wallace (Toyota) - Robinson - 199
- 37 - Justin Allgaier (Chevy) - Hscott - 197
- 38 - Ryan Newman (Chevy) - Childress - 184
- 39 - Ryan Blaney (Ford) - Wood - 175
- 40 - JJ Yeley (Toyota) - BK Racing - 161
- 41 - Brad Keselowski (Ford) - Penske - 160
- 42 - Tony Stewart (Chevy) - Stewart - 72
- 43 - Landon Cassill (Chevy) - Hillman - 18

Il campionato

1. Logano 47; 2. Harvick 42; 3. Earnhardt Jr. e Hamlin 41; 5. Johnson 40; 6. Mears 39; 7. Bowyer e Truex Jr. 37; 9. Kahne e Biffle 35.

TUTTI CONTRO WHINCUP

Dopo mesi di rumors e indiscrezioni dettati dal nuovo regolamento annunciato lo scorso anno, la massima categoria australiana riaccende i motori per quella che si preannuncia come una stagione combattuta e di alto livello. Ad Adelaide inizia la caccia al campione 2014, pronto a mettere il suo settimo sigillo nella serie



Silvano Taormina

E' stata un'estate a dir poco tribolata quella appena vissuta nell'ambiente del V8 Supercars, pronto a riaccendere i motori questo fine settimana per il via dell'edizione numero diciannove. A creare fermento ci ha pensato il nuovo regolamento tecnico denominato "Generation 2", annunciato dagli organizzatori sul finire della scorsa stagione, che dal 2017 ammetterà al via anche le coupé a due porte e i motori turbo a quattro e sei cilindri. Una vera e propria rivoluzione che ha addensato molte nubi sul futuro della serie, in particolar modo su quello dei due Costruttori storici. La Ford, prossima a chiudere gli stabilimenti in Australia, ha già

confermato la propria dipartita. La speranza è che la Prodrive, in veste autonoma, continui a sviluppare e portare in pista le Falcon anche dopo il 2015. La Holden, inizialmente data per partente, sarà ancora della partita ma con un modello, la Insignia, concepito dalla General Motors per il mercato europeo e costruito al di fuori dell'Australia. Qualche dubbio lo ha sollevato anche la Volvo, per bocca del suo direttore marketing Alain Visser, apparsa in procinto di lasciare le competizioni salvo poi fare dietrofront. A dispetto dei numerosi rumors e indiscrezioni, la stagione che sta per iniziare si preannuncia molto combattuta e avvincente, con un parco partenti corposo e di alto livello.



Il calendario 2015

- 1 marzo - Adelaide
- 15 marzo - Albert Park*
- 29 marzo - Symmons Plains
- 3 maggio - Perth
- 17 maggio - Winton
- 21 giugno - Darwin
- 12 luglio - Townsville
- 2 agosto - Ipswich
- 23 agosto - Eastern Creek
- 13 settembre - Sandown**
- 11 ottobre - Bathurst**
- 25 ottobre - Surfers Paradise**
- 8 novembre - Pukekohe
- 22 novembre - Phillip Island
- 6 dicembre - Sydney Homebush

**gara extra campionato
prove valide per la Pirtek Enduro Cup*



McLaughlin

McLaughlin



Caruso





I protagonisti della stagione



Davison



Winterbottom

È SFIDA HOLDEN-FORD VOLVO TERZO INCOMODO

L'uomo da battere sarà ancora una volta lui, Jamie Whincup, sempre fedele al Triple Eight Engineering e ben determinato a mantenere il numero uno sulle portiere. Quest'anno, però, il range di avversari pronti a contendergli il titolo appare decisamente più ampio. Oltre al compagno di squadra Craig Lowndes, l'esacampione dovrà fare i conti ancora una volta con gli storici rivali della Ford, nei recenti test di Eastern Creek subito veloci sul giro singolo con la nuova Falcon FG-X ma ancora alla ricerca del passo gara ottimale. Mark Winterbottom ha l'esperienza necessaria per puntare al titolo mentre Chaz Mostert è atteso ad un salto di qualità dopo un'ottima prima stagione da ufficiale. I test collettivi hanno esaltato anche la consistenza di James Courtney (HRT), il quale sembra avere finalmente tutte le carte in regola per riprendersi un titolo che gli manca dal 2010. Vietato sottovalutare Shane Van Gisbergen, lo scorso anno vice-campione nonostante militi in team di seconda fascia quale il Tekno Autosport. Resta da capire fin dove potrà spingersi il ventunenne Scott McLaughlin che, dopo essersi fatto carico dello sviluppo della Volvo S60 ed aver colto subito quattro successi, dovrà dimostrare di poter tenere costantemente il passo dei primi e giocarsi il titolo.

NISSAN AL SALTO DI QUALITÀ? MERCEDES IN AFFANNO

L'interrogativo principale della vigilia riguarda la Nissan, subito in grado di piazzare le quattro Alti-ma in top-ten nei test di Eastern Creek. Un risultato non molto diverso da quello dello scorso anno quando poi, a stagione inoltrata, la situazione ha preso un'altra piega tutt'altro che positiva. Quest'anno le premesse sembrano diverse, con la struttura gestita dai fratelli Kelly rinvigorita da un rapporto più stretto con la Nismo in Giappone. Michael Caruso, alla luce delle prove svolte finora, potrebbe rappresentare la sorpresa della stagione entrante. Difficile valutare fin dove potrà arrivare l'Erebus Motorsport con le sue Mercedes E63 AMG, reduce da test piuttosto positivi per quanto riguarda l'affidabilità ma con un passo ancora distante dal resto degli avversari. Will Davison, da top-driver qual è, dovrà farsi carico del processo di crescita della vettura e della squadra. Infine c'è attesa per il rientro di Marcos Ambrose, tornato a tempo pieno sul suolo natio dopo otto stagioni nella Nascar. Il rientro del campione 2003 e 2004 segnerà al contempo il debutto in Australia del team di Roger Penske, approvato nel V8 Supercars in partnership con il Dick Johnson Racing.

Mondiale F.1

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

Moto Gp

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

Mondiale Rally

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

Europeo Rally

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

Italiano Rally

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

Italiano WRC

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

Trofeo Rally Terra

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

Indycar

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

GP2

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

World Series Renault

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

Super Formula

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

Auto GP

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

GP3

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

Formula E (stagione 2014/2015)

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

FIA F.3

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

Euroformula Open

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

Japan F.3

19 aprile – Suzuka
10 maggio – Motegi
24 maggio – Okayama
7 giugno – Fuji
28 giugno – Okayama
19 luglio – Fuji
24 agosto – Motegi
18 ottobre – Sugo

Eurocup F.Renault

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

F.Renault ALPS

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

F.Renault NEC

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

F.4 Italia

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

Adac Formel 4

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

F.4 Academy

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

MSA F.4

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

SMP F.4 NEZ

17 maggio – Hameenlinna
7 giugno – Mosca
12 luglio – Kazan
26 luglio – Parnu
16 agosto – Alastaro
6 settembre – Mosca
20 settembre – Sochi

F.Toyota Racing Series

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

Eurocup Renault RS01

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

WEC

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

ELMS

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

USCC

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

DTM

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

Blancpain GT Endurance

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

Blancpain GT Sprint

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

GT Open

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

Adac GT Masters

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

V8 Supercars

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

Stock Car Brasil

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

WTCC

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

ETCC

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

TC3 Series

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

Nascar

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

Super Trofeo Lamborghini

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

Porsche Supercup

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

Targa Tricolore Porsche

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

Porsche Carrera Cup Italia

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

GT Italia

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

CITE

17 maggio – Magione
31 maggio – Monza
28 giugno – Imola
26 luglio – Pergusa
13 settembre – Vallelunga
27 settembre – Misano
18 ottobre – Mugello

Clio Cup Italia

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

Coppa Italia

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

RS Cup

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

3 Ore Endurance Championship

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

F.2 Trophy

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

Italiano Montagna

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

26 febbraio-1 marzo

Test F.1 a Montmelò

1 marzo

V8 Supercars ad Adelaide

2-3 marzo

Test Auto GP a Vallelunga

3 marzo

Nascar ad Atlanta

5-6 marzo

Test Renault 3.5 a Jerez

6-7 marzo

Test Euroformula Open a Le Castellet

Test GT Open a Le Castellet

Nascar a Las Vegas

8 marzo

Mondiale Rally in Messico

WTCC a Termas de Rio Hondo

9-11 marzo

Test GP2 a Yas Marina

10-11 marzo

Test Eurocup Renault 2.0 a Le Mans

12-13 marzo

Test Euroformula Open a Montmelò

Test GT Open a Montmelò

15 marzo

F.1 a Melbourne

V8 Supercars a Melbourne

F.E a Miami

Nascar a Phoenix

17-18 marzo

Test FIA F.3 a Valencia

18-19 marzo

Test GP3 a Estoril

19-20 marzo

Test Eurocup Renault 2.0 ad Alcaniz

22 marzo

USCC a Sebring (12 Ore)

Stock Car Brasil a Goiania

Nascar a Fontana

Italiano Rally – Il Ciocco

24 marzo

Test ELMS a Le Castellet

24-25 marzo

Test Renault NEC a Hockenheim

26-27 marzo

Test Eurocup Renault 2.0 a Jerez

27-28 marzo

Test WEC a Le Castellet

Test Renault NEC ad Assen

29 marzo

F.1 a Sepang

TC3 Series a Sepang

Moto GP a Losail

Indycar a St. Petersburg

V8 Supercars a Tasmania

Nascar a Martinsville

Italiano WRC – 1000 Miglia

30-31 marzo

Test Renault 3.5 ad Alcaniz

1 aprile

Test Porsche Carrera Cup Italia a Misano

1-3 aprile

Test GP2 ad Al Sakhir

5 aprile

F.E a Long Beach

Blancpain GT Sprint a Nogaro

ERC Circuit of Ireland

BRDC F.4 a Oulton Park

7 aprile

Test FIA F.3 a Silverstone

9-10 aprile

Test GP3 a Valencia

12 aprile

F.1 a Shanghai

Moto GP ad Austin

Indycar New Orleans

Super Formula a Suzuka

WEC a Silverstone

FIA F.3 a Silverstone

ELMS a Silverstone

Blancpain GT Endurance a Monza

Super Trofeo Lamborghini a Monza

F.Renault NEC a Monza

Stock Car Brasil a Ribeirao Preto

Nascar a Fort Worth

Euroformula Open a Jerez

F.Renault ALPS a Imola

Clio Cup a Imola

RS Cup a Imola

Coppa Italia a Imola

Targa Tricolore Porsche a Monza

Italiano Rally – Sanremo

19 aprile

F.1 ad Al Sakhir

GP2 ad Al Sakhir

Moto GP a Rio Hondo

Indycar a Long Beach

USCC a Long Beach

Nascar a Bristol

Auto GP a Marrakech

WTCC a Marrakech

TC3 Series a Shanghai

F.3 giapponese a Suzuka

Formula Academy a Ledenon

F.2 Trophy a Monza

22-23 aprile

Test GP3 a Montmelò

26 aprile

Mondiale Rally in Argentina

Indycar a Birmingham

World Series Renault ad Alcaniz

Eurocup F.Renault ad Alcaniz

Euroformula Open a Le Castellet

GT Open a Le Castellet

Adac GT Masters a Oschersleben

Adac Formel 4 a Oschersleben

Stock Car Brasil a Brasilia

Nascar a Richmond

Clio Cup a Varano

RS Cup a Varano

Coppa Italia a Varano

28-29 aprile

Test Porsche Carrera Cup Italia a Imola

3 maggio

Moto GP a Jerez

WEC a Spa

DTM a Hockenheim

FIA F.3 a Hockenheim

Auto GP a Budapest

WTCC a Budapest

ETCC a Budapest

TC3 Series a Valencia





USCC a Laguna Seca
Nascar a Talladega
V8 Supercars a Perth
GT Italia a Vallelunga
F.4 Italia a Vallelunga
F.2 Trophy a Vallelunga
Formula Academy a Le Mans
BRDC F.4 a Rockingham
Italiano Rally – Adriatico
Trofeo Rally Terra – Adriatico

10 maggio

F.1 a Montmelò
GP2 a Montmelò
GP3 a Montmelò
Porsche Supercup a Montmelò
Indycar a Indianapolis (road)
F.E a Monte Carlo
GT Open a Estoril
Euroformula Open a Estoril
F.3 giapponese a Motegi
Blancpain GT Sprint a Brands Hatch
Nascar a Kansas City
TC3 Series a Portimao
3 Ore Endurance al Mugello
RS Cup ad Adria
Coppa Italia ad Adria

12-13 maggio

Test F.1 a Montmelò

17 maggio

Moto GP a Le Mans
FIA F.3 a Pau
F.Renault ALPS a Pau
Formula Academy a Pau
ELMS a Imola
WTCC al Nurburgring Nordschleife
24 Ore del Nurburgring
Nascar All Stars a Charlotte
CITE a Magione
V8 Supercars a Winton
SMP F.4 Hameenlinna

24 maggio

F.1 a Monte Carlo
GP2 a Monte Carlo
World Series Renault a Monte Carlo
Porsche Supercup a Monte Carlo
Mondiale Rally in Portogallo
Indycar a Indianapolis
Super Formula a Okayama
F.3 giapponese a Okayama
Formula E a Berlino
Auto GP a Silverstone
Blancpain GT Endurance a Silverstone
Super Trofeo Lamborghini a Silverstone
F.Renault NEC a Silverstone
Nascar a Charlotte
TC3 Series a Monza
Targa Tricolore Porsche a Monza
F.Renault ALPS a Spielberg
Clio Cup a Spielberg
Italiano Rally – Targa Florio

28 maggio

Test FIA F.3 a Monza

31 maggio

Moto GP al Mugello
Indycar a Detroit
USCC a Detroit
DTM al Lausitzring
Test 24 Ore Le Mans
World Series Renault a Spa
Eurocup F.Renault a Spa
Renault RS01 a Spa
TC3 Series al Salzburgring
Stock Car Brasil a Curitiba
Nascar a Dover
FIA F.3 a Monza
F.4 Italia a Monza
GT Italia a Monza
CITE a Monza
Porsche Carrera Cup Italia a Monza
BRDC F.4 a Silverstone
Italiano WRC – Salento

7 giugno

F.1 a Montreal
Indycar a Fort Worth
Blancpain GT Sprint a Zolder
GT Open a Silverstone
Euroformula Open a Silverstone
F.3 giapponese al Fuji
Adac GT Masters a Spielberg
Adac Formel 4 a Spielberg
WTCC a Mosca
SMP F.4 a Mosca
Formula E a Mosca (cittadino)
Nascar a Pocono
F.Renault ALPS a Spa
F.Renault NEC a Spielberg
ERC nelle Azzorre – Sata Rallye Acores

14 giugno

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

21 giugno

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

23-24 giugno

Test F.1 a Spielberg

28 giugno

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

5 luglio

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

12 luglio

Moto GP a Sachsenring
Indycar a West Allis
World Series Renault a Spielberg
ELMS a Spielberg
Auto GP a Zandvoort
DTM a Zandvoort
FIA F.3 a Zandvoort
USCC a Mosport
Nascar a Kentucky
V8 Supercars a Townsville
WTCC a Vilareal
F.4 Italia al Mugello
GT Italia al Mugello
Porsche Carrera Cup Italia al Mugello
BRDC F.4 a Snetterton
SMP F.4 a Kazan
Italiano Rally e TRT – San Marino

19 luglio

F.1 al Hockenheim
GP2 al Hockenheim
GP3 al Hockenheim
Porsche Supercup a Hockenheim
Indycar a Newton
Nascar a New Orleans
Super Formula al Fuji
F.3 giapponese al Fuji
F.Renault ALPS a Misano
Clio Cup a Misano
3 Ore Endurance a Misano
ERC in Estonia – auto24Rallye

26 luglio

F.1 a Budapest
GP2 a Budapest
GP3 a Budapest
Porsche Supercup a Budapest
Blancpain GT Endurance a Spa (24 Ore)
Super Trofeo Lamborghini a Spa
Porsche Carrera Cup Italia a Spa
F.Renault NEC a Spa
Nascar a Indianapolis
SMP F.4 a Parnu
TC3 Series a Buenos Aires
ETCC al Salzburgring
CITE a Pergusa

2 agosto

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

9 agosto

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

16 agosto

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

23 agosto

F.1 a Spa
GP2 a Spa
GP3 a Spa
Porsche Supercup a Spa
Mondiale Rally in Germania
Indycar a Pocono
Super Formula a Motegi
F.3 giapponese a Motegi
V8 Supercars a Sydney
Nascar a Bristol
BRDC F.4 a Snetterton

30 agosto

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

6 settembre

F.1 a Monza
GP2 a Monza
GP3 a Monza
Porsche Supercup a Monza
World Series Renault a Silverstone
Eurocup F.Renault a Silverstone
Renault RS01 a Silverstone
Auto GP a Brno
ETCC a Brno
ELMS a Le Castellet
Blancpain GT Sprint a Portimao
GT Open a Spa
Euroformula Open a Spa
Nascar a Darlington
Clio Cup al Mugello
RS Cup al Mugello
Targa Tricolore Porsche al Mugello
F.4 Italia ad Adria
F.2 Trophy ad Adria
SMP F.4 Mosca

13 settembre

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

20 settembre

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

27 settembre

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

4 ottobre

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

11 ottobre

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

18 ottobre

Moto GP a Phillip Island
World Series Renault a Jerez
Eurocup F.Renault a Jerez
Renault RS01 a Jerez
ELMS a Estoril
FIA F.3 a Hockenheim
DTM a Hockenheim
F.3 giapponese a Sugo
Stock Car Brasil a Curitiba
Nascar a Kansas City
GT Italia al Mugello
CITE al Mugello
Porsche Carrera Cup Italia al Mugello
F.2 Trophy al Mugello
Italiano WRC – Como

25 ottobre

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

1 novembre

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

8 novembre

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

15 novembre

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

22 novembre

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

29 novembre

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

6 dicembre

V8 Supercars a Sydney

13 dicembre

Stock Car Brasil a San Paolo

Servizi editoriali
per tutte le esigenze

INPAGINA

ON-LINE publishing

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

EDITORIAL services

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

RACING pr service

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

STORIE di sport

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



www.inpagina-bo.com

info@inpagina-bo.it