

Magazine

www.italiaracing.net

n. 307
9 marzo
2015

NUMERO
SPECIALE

ANTEPRIMA
GP AUSTRALIA



La Mercedes dopo i test è già in fuga, Ferrari e Williams all'inseguimento: quest'anno riusciranno a colmare il distacco o bisognerà aspettare il 2016? Scopriamolo insieme...



PROVA A PRENDERMI!



6

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

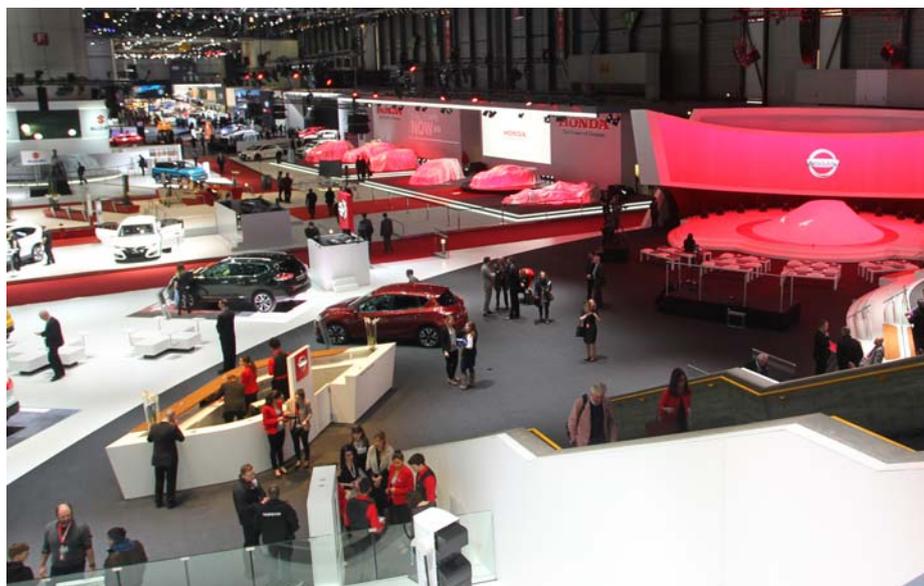
Tel. 051 6013841
Fax 051 5880321
info@inpagina-bo.it



62



80



84

© 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

**ESCLUSIVO:
GLI APPUNTI DEI MEDICI
SUL BLACKOUT DI ALONSO.**



... APPENA VISTO
IL SIMULATORE,
HA DETTO
CHE CONOSCE SOLO
IL
... COMMODORE 64 .

BAFFI



di Massimo Costa

FORMULA 1 SÌ, MA NON SOLO

Siamo tutti eccitati per il via del mondiale di F.1, anche se ci costringerà ad alzarci ad orari poco simpatici... Nelle pagine interne troverete una serie di commenti sul campionato che vivremo, sulle aspettative dei protagonisti. Ma non c'è soltanto la F.1 che si sta preparando alla partenza. C'è gran fermento, nonostante la crisi economica imperante, anche nelle categorie che preparano al grande salto iridato. La World Series Renault 3.5 ha già svolto la prima seduta di test collettivi per campionato, trovando ventidue piloti sul circuito Jerez. Un paddock apparso vivo e motivato, con una serie di piloti certamente interessanti e di qualità. La GP2 sta provando ad Abu Dhabi proprio mentre scriviamo in queste righe. Anche la serie che accompagna la F.1 in tutte le tappe europee, appare in buona forma, avendo riempito tutti i ventisei sedili a disposizione anche se non tutti hanno ancora siglato un contratto per la stagione. La F.3 europea si ritroverà a Valencia la prossima settimana e sarà un bel vedere con oltre trenta piloti provenienti dalle più svariate categorie propedeutiche oltre che dal karting. L'effetto Verstappen ha avuto il suo... effetto. Nel frattempo la GP3 scalda i muscoli con una serie a raffica di annunci da parte dei team che hanno concluso positivamente le trattative invernali con piloti nuovi o già visti nella categoria mentre la Eurocup Renault è pronta a scendere in pista a Le Mans già martedì 10 marzo. Mentre lo scorso weekend è partito il WTCC nella lontana Argentina dove abbiamo assistito al solito dominio della Citroen. Nel frattempo, oltre a Luca Filippi, la Indycar accoglie anche un altro dei "nostri", Stefano Coletti, che seppur monegasco abbiamo sempre considerato italiano. Insomma, stiamo entrando nel vivo di un anno che si annuncia appassionante (come del resto tutti i precedenti) e pieno di novità interessanti. Campionati che Italiaracing saprà offrirvi come nessun altro con i propri inviati dalle piste che forniranno commenti e risultati praticamente in tempo reale. Rimanete con noi, ci sarà da divertirsi.



FORMULA 1
ANTEPRIMA MELBOURNE



MERCEDES, LASCIACI SOGNARE

Scatta domenica il tanto atteso mondiale delle novità, con la Mercedes che si è confermata l'armata imbattibile, Vettel approdato alla Ferrari, la Honda ritornata con la McLaren e che avrà Alonso, anche se purtroppo non lo vedremo in azione nel primo GP...



Stefano Semeraro

Prima si nascondono, poi scappano. Comunque anche se qualcuno riuscirà ad acciuffarli difficilmente collaboreranno come Leonardo Di Caprio in quel famoso film hollywoodiano, "Prova a prendermi". Quelli della Mercedes sono ancora lì davanti e a meno di terremoti tecnici onestamente imprevedibili ci resteranno almeno per la prima parte della stagione. Nei primi test hanno fatto un po' gli gnorri, i pesci in barile, poi hanno calato gli assi, mostrando alla concorrenza che il vantaggio resta sconfortante: un secondo, decimo più, decimo meno. Gli ottimisti sperano comunque in un campionato più equilibrato di quello dello scorso anno e portano come argomenti la questione affidabilità - quest'anno si potranno usare solo quattro power-unit e l'unico punto relativamente debole delle nuove monoposto di Stoccarda sembra essere proprio l'affidabilità - oltre che i progressi della Ferrari e della Williams.

LE SPERANZE WILLIAMS E DELLA COPPIA SEB-KIMI

O forse l'ordine andrebbe invertito, visto che gli analisti danno al momento le monoposto di Grove in vantaggio di un paio di decimi sulle Rosse, anche se l'avvio potrebbe essere non facilissimo per Valtteri Bottas e Felipe Massa considerato che sui circuiti dove domina il carico aerodinamico la nuova vettura sembra meno efficace. Per i pessimisti si tratterà di un altro monologo anglo-tedesco, con Lewis Hamilton e un Nico Rosberg vogliossissimo di rivincita unici, veri protagonisti della corsa al titolo. Molto dell'interesse di un 2015 che in ogni caso si preannuncia come anno di transizione è concentrato anche sulle prospettive di Sebastian Vettel, la versione motorista di Tom Hanks nel succitato film: riuscisse "l'agente" tedesco, aiutato dal pungolo di un ritrovato Kimi Raikkonen, non diciamo a rendere la Ferrari subito vincente, ma perlomeno competitiva, ovvero capace di puntare con continuità al podio e piazzare magari qualche colpaccio, tutto lo show ne guadagnerebbe. Dando sollievo anche agli ascolti tv che nell'ultima stagione sono andati tristemente in picchiata.

RED BULL DUBBIOSA MCLAREN IN CRISI

Dietro le Big Three si fatica a individuare un'outsider. La Red Bull è un piccolo mistero: il telaio è buono, ma il propulsore made in Renault ancora fa le bizze, o almeno così sostiene il team. Dietrich Mateschitz fra l'altro non è uomo a cui interessi recitare da comprimario troppo a lungo, nel caso di un'altra annata storta potrebbe anche decidere di cambiare power unit, magari puntando sull'Audi come già riportato. La McLaren appare in discreto ritardo, con la Honda che fatica a trovare la quadra con la power unit e la tegola dell'incidente a Fernando Alonso a complicare le cose. Il borsino del paddock dà in ripresa Sauber-Ferrari e Lotus-Mercedes, ma sempre di ripresina si tratta, anche nel migliore dei casi. La Toro Rosso-Renault sarà interessante da seguire per vedere come si comporterà la squadra di F.1 più giovane di sempre (Carlos Sainz jr e Max Verstappen), mentre per Force India-Mercedes e Manor-Ferrari, ex Marussia, gli interrogativi, ahinoi e ahiloro, sono soprattutto economici.

UNA F.1 POCO EUROPEA E POCO TRASPARENTE

Il 2015 dovrà dirci anche se una F.1 sempre meno europea - appena 8 GP su 20, con la novità-ritorno del Messico - è in grado di trovare una strada sicura. Se saprà finalmente scegliere fra sport e business (azzardiamo la previsione: no) o comunque trovare un compromesso sostenibile, e soprattutto darsi regole certe e durature che consentano a chi sta alla porta (la Renault, ma anche la Honda in versione costruttori, e poi Audi, Toyota...) di entrare per rendere lo spettacolo più interessante e vario. Non ultimo c'è il problema trasparenza: gli incidenti capitati a Jules Bianchi e Alonso sono stati avvolti da una coperta di omertà che non fa bene a nessuno. Fra un mesetto, dopo le prime gare, ne sapremo di più. Intanto accendiamo i motori, gentlemen, e speriamo di divertirci davvero.





LA SFIDA DELLE STELLE

Il campione del mondo Hamilton sogna il terzo titolo, ma dovrà vedersela col solito Rosberg che affronterà il 2015 con maggiore convinzione e forza nei propri mezzi. La W06 ha dimostrato nei test tutta la sua superiorità



Stefano Semeraro

«Lasciate che si scornino». Detta in maniera un po' brutale la posizione della Mercedes sulla rivalità più accesa della F.1, quella fra i suoi due torelli Lewis Hamilton e Nico Rosberg, è molto semplice. Almeno sulla carta. Toto Wolff ha tenuto a ribadire che il team non interferirà nel duello fra campione e vice-campione del mondo in carica e in assenza di indizi contrari bisogna dargli credito. L'anno scorso si erano temuti "aiutini" a favore dell'enfant du pays, ma dopo le mattane di metà stagione di Nico, con Hamilton infuriato e pronto a cambiare scuderia, lo strappo è stato ricucito e tutto è finito nella maniera più logica. Ma quest'an-

no? Il nemico più pericoloso di Hamilton, come al solito, è Hamilton stesso. Il bis mondiale lo ha gasato e forse anche un po' rilassato, visto l'interesse manifestato da qualche tempo per una futura carriera da rock-star, mentre la fine (temporaneamente definitiva?) della love story con Nicole Scherzinger potrebbe sia distrarlo sia sollevarlo da troppi pensieri. A leggere fra le righe delle sue dichiarazioni si vede una sicurezza quasi spavalda nella possibilità di cogliere il terzo titolo: «Mi sento riposato, in forma, rilassato... e pronto. Come pilota ho sempre creduto di poter migliorare ogni anno, quindi quest'anno sarà ancora più forte». Un po' "bullo", dite? Nulla di nuovo, Lewis ha sempre pensato di essere di gran-

lunga il migliore di tutti, ma nel 2015 dovrà fare i conti con la rabbia fredda di Rosberg. Che ha incassato lo smacco e imparato la lezione. «Le cene con Hamilton? Veniva spesso a mangiare a casa mia, da un po' non si vede più», ha fatto sapere, informando il mondo di non voler cadere vittima della sindrome di Stoccolma, cioè di una fascinazione verso il proprio "nemico". «So cosa vuol dire vincere delle gare, ma anche cosa significa perderle, e non voglio ripetere l'esperienza», ha dichiarato battagliero. «Lewis è il mio avversario più duro, ma tutto dipenderà da chi riuscirà a mettere insieme la miglior stagione nel complesso, e stavolta voglio essere sicuro che tocchi a me. Sfidarlo comunque è una grossa motivazione».



Rosberg ha ammesso che deve migliorarsi in qualche area, che il 2014 gli ha insegnato moltissimo, e che non gli manca poi tanto per raggiungere il livello di Hamilton. Vedremo se la grossa tentazione della Mercedes, dopo il digiuno rotto lo scorso anno, non sarà quella di infrangere un altro tabù, portando al vertice un pilota tedesco su una vettura tedesca. Non è mai capitato, in 65 anni di Formula 1. Occhio, Hamilton, che c'è sempre una prima volta. Dal canto suo, la Mercedes arriva a Melbourne con la serenità che accompagna i più forti. I test di Jerez e Montmelò hanno evidenziato tutta la superiorità della W06, velocissima, affidabile, con poche incognite. Insomma, la monoposto da battere.



Rexona

LA MINACCIA BOTTAS

Il finlandese della Williams può essere l'anti Mercedes a tutti gli effetti, ma attenzione anche al rigenerato Massa che dall'alto della sua esperienza potrebbe essere il quarto incomodo...



MARTINI

ttas
21

Massimo Costa

Ci deve essere una particolare frenesia dalle parti di Grove e in particolar modo nel box del team Williams a Melbourne. Mai come quest'anno la Williams potrebbe tornare a recitare quel ruolo di grande protagonista della F.1 che per anni è stato suo. Prima con Alan Jones e Carlos Reutemann, poi con Nigel Mansell e Riccardo Patrese, infine con Alain Prost, il compianto Ayrton Senna (per poco tempo purtroppo), Damon Hill e Jacques Villeneuve salvo poi allontanarsi lentamente, ma inesorabilmente, da quelle posizioni che le competevano. La Williams ha avuto il merito di reggere, di rimanere

sempre a galla nonostante il cambio di tanti uomini, in particolare di quel Patrick Head che per anni era stato a fianco dello stesso Frank Williams, al timone nel bene e nel male. E finalmente, dopo un 2014 eccellente e grazie all'arrivo di un tecnico della vecchia guardia come Pat Symonds, sono arrivati i risultati. Valtteri Bottas è l'uomo del futuro, Felipe Massa il pilota che ti porta sicurezza in ogni momento. La power unit Mercedes è stata la grande scelta vincente fatta dalla Williams. E per il 2015 la FW37 punta in alto, molto in alto. Toto Wolff l'ha già battezzata come la squadra più pericolosa dal quale guardarsi. Bottas è la perla, il diamante, fate voi... E guarda caso è il pilo-

ta che come manager ha proprio Wolff, che quindi parla a ragion veduta quando ritiene che la Williams è una minaccia per Lewis Hamilton e Nico Rosberg. Il finlandese è un pilota molto intelligente, veloce in ogni circostanza, non teme la pioggia, anzi, si esalta quando la vettura scivola via. Massa è il pilota che la Williams ha saputo rigenerare dopo le non felici ultime annate in Ferrari. Il brasiliano si è adeguato bene al nuovo ruolo e piano piano ha ritrovato quella fiducia, quel passo, dei tempi belli. Una bella storia quella di Massa. Un mix esplosivo quello di Valtteri e Felipe, se fossimo in Hamilton e Rosberg non staremmo poi tanto tranquilli...





AMICI, O CON



NEMICI CORRENTI?



La Ferrari presenta il quattro volte campione del mondo Vettel e un Raikkonen quanto mai rigenerato dopo il pessimo 2014. Entrambi hanno tanti motivi per riscattarsi, la SF15-T ha lasciato intravedere belle cose nei test e non è sbagliato sperare in una annata più che positiva

Stefano Semeraro

La coppia perfetta. «Il miglior duo del Mondiale». Due campioni del mondo. Due nordici che ragionano nella stessa maniera. Due che hanno la Ferrari nel sangue. E soprattutto due amici. Ad ascoltare le definizioni dei piloti Ferrari di quest'anno pare davvero che tutto sia destinato a filare liscio. Vettel e Raikkonen si stanno simpatici da sempre – Seb lo ha detto apertamente, per quanto riguarda Kimi bisogna affidarsi al silenzio-assenso... - si capiscono al volo e hanno classe assoluta. Sull'ultima affermazione c'è poco da discutere, visto che il tedesco ha vinto quattro titoli mondiali – mai a Maranello era arrivato un driver così blasonato – e Raikkonen è il depositario dell'ultimo urrah ferrarista. Sebastian ha subito conquistato il team con il suo entusiasmo da ex-bambino tifoso della Rossa, con la sua estrema professionalità e anche con un pizzico di misticismo teutonico: «Schumacher me l'aveva detto che correre per la Ferrari è come un sogno», ha dichiarato con una luce da profeta negli occhi. Insomma, tacciano

gli scettici, Seb è il Messia che riporterà la squadra ai fasti dell'epoca d'oro schumacheriana e Raikkonen sarà il suo fido scudiero. Ecco, su quest'ultima affermazione andremmo con più cautela. Il Raikkonen versione 2014, più silenzioso che mai e in apparenza decotto non sarebbe certo un pericolo per Vettel, ma neppure un valore per una scuderia come la Ferrari, che dopo sette anni di carestia non può accontentarsi di brodini. Gli ultimi report da Maranello e dai test lo dipingono però come rinato, più fiducioso (anche se con qualche riserva) in una monoposto che pare adattarsi di più alle sue doti di guida. Quasi felice (nei limiti dell'insondabile carattere raikkoniano), a tratti vagamente sorridente. Vettel è uno che si adatta più alla vettura, Kimi deve sentirsi perfettamente a suo agio per rendere al meglio, in compenso quando è in forma non guarda in faccia a nessuno. Compagni compresi. «Kimi mi piace perché non è uno che porta la politica nel team», ha spiegato Seb, che in una Ferrari ancora "alonsizzata" difficilmente sarebbe approdato. «E' uno molto diretto, con lui non ci sono problemi». Chissà se non ci saranno neppure





nel caso Kimi, per caso o per bravura, si ritrovasse improvvisamente davanti al compagno. Perché quella davvero è una opzione che in Ferrari non è prevista. Vettel è l'incaricato di guidare la carica, Raikkonen di seguirlo con fedeltà. «Kimi non parla molto con chi non conosce», sostiene Maurizio Arrivabene. «Ma con le persone di cui si fida sa essere anche amichevole e molto profondo. Poi magari volta le spalle e se ne va». Magari accelerando.

Sebastian quest'anno sulle spalle si ritroverà un compito decisamente pesante, tutti guardano a lui e la responsabilità di far rinascere la Ferrari, oltre che di dare battaglia alla Mercedes, non è paragonabile a quella che aveva alla Red Bull. Dove peraltro l'anno scorso ha dimostrato di patire, e neppure poco, la concorrenza del giovane Daniel Ricciardo. Kimi è un veterano, un amico di cui si fida. Se improvvisamente dovesse ritrovare lo smalto di un tempo, dargli le spalle e lasciarlo indietro, cosa succederebbe? Per usare le parole di uno spot televisivo molto divertente e un po' inquietante, «I have no idea».

RICCIARDO OSSERVATO SPECIALE

**Il pilota australiano della Red Bull dopo i grandi risultati del 2014
è atteso a una stagione di assoluto protagonista.
Saprà confermarsi a questi livelli ora che non è più visto come una sorpresa?
Con lui, Kvyat, al secondo anno di F.1 e “buttato” da Marko nel top team**





Massimo Costa

Forse non ci saranno mezze misure per Daniel Ricciardo nel campionato 2015. Presentatosi in Red Bull lo scorso anno come l'anti Mercedes, l'unico ad aver conquistato vittorie oltre a Lewis Hamilton e Nico Rosberg, l'australiano è atteso a grandi cose. Però, la RB11 a motore Renault non pare aver compiuto particolari passi in avanti. Adrian Newey si è dato un gran da fare per avvicinare le monoposto color argento, ma i risultati dei test spagnoli non sembrano avergli procurato troppe soddisfazioni. Si saranno nascosti sotto quella livrea ingannatrice? Chi lo sa. Ricciardo nel pre Australia è apparso molto rilassato e come sempre sorridente. Torna nel suo

Paese carico come non mai e troverà una folla pronta ad osannarlo. Sarà curioso vedere come Ricciardo si troverà nel ruolo non più di sorpresa della F.1, ma di colui che deve confermarsi ad alto livello. Nel 2014 ha battuto il quattro volte campione del mondo Vettel, stordito dalle sue prestazioni, ora si ritrova in squadra un quasi rookie, Daniil Kvyat. Il russo ha alle spalle una sola stagione in F.1 con la Toro Rosso. Ha il piede pesante, anche troppo. Nei test non ha particolarmente convinto, ma è anche stato sfortunato per via di qualche problema tecnico di troppo oltre a un pacchiano errore commesso nella prima uscita a Jerez. Ricciardo e Kvyat sono, come lo erano Ricciardo e Vettel, due prodotti puri del programma Junior Red Bull, supportati da

Helmut Marko fin dai primissimi passi in monoposto. Ricciardo era stato preferito a Jean-Eric Vergne quando era stato il momento di sostituire Mark Webber, Kvyat è stato chiamato per sostituire Vettel quando ha deciso di passare in Ferrari, una scelta presa in pochi minuti da Marko e che ha lasciato sbigottito ancora una volta Vergne che sperava in una promozione. Mai arrivata. E' una coppia giovane quella composta da Ricciardo e Kvyat e che potrebbe portare grandi risultati in casa Red Bull, magari non nel 2015, ma in un futuro non troppo lontano. Due piloti che però dovranno guardarsi dai due ragazzi della Toro Rosso, Carlos Sainz e Max Verstappen, che non hanno troppa voglia di far la fine di Vergne...



TOTAL

RAUCH

Red Bull

Red Bull



INFINITI

RENAULT

RAUCH

Pepe Jeans
LONDON



INFINITI

Pepe Jeans

RENAULT

ATTENTI A JENSON L'UOMO DI FERRO

Button pareva sul punto di lasciare il mondiale, ma con un colpo di reni degno di un triatleta ha mantenuto il posto ai danni del giovane Magnussen, sacrificato da Dennis. In Australia non ci sarà Alonso per i noti motivi e quindi il danese avrà la sua chance. Ma considerando le difficoltà incontrate nei test con la power unit Honda, le aspettative non sono granché





APRAG



Mobil 1

JOHNNIE WALKER

TAG HEUER

Sparco

SPARCO

ALONSO



Stefano Semeraro

L'uomo che non ti aspetti e l'uomo che non c'è, ovvero Jenson Button e Fernando Alonso, la strana coppia della McLaren. In realtà 'non esserci', quest'anno in F.1, sembrava il destino di Jenson, il (miracolato) campione del mondo 2009, il veterano del paddock che con l'arrivo dello spagnolo e con il giovane Kevin Magnussen in pole position per l'altro sedile si era già visto pronto a bordo di un prototipo Porsche nel WEC. Una scelta che avrebbe avuto il pregio di lasciargli più tempo libero per la sua altra grande passione, il tria-

thlon. «Avevo anche fatto un pensierino alle Olimpiadi di Rio», ha confessato in questi giorni Jenson. «Poi però, mi sono detto che con i miei 35 anni ero troppo vecchio per una gara del genere, anche se come dilettante non me la cavo affatto male».

Non è mai invece troppo tardi per riprovarci con la F.1. In fondo, in un Circus popolato di qualche grande talento, ma anche di tanti giovanissime incognite e di qualche driver più "valigiato" che talentuoso, uno come Jenson non stona. Per nulla. Un pilota affidabile, espertissimo, che sicuramente non si lamenterà se la

Honda tarderà a trovare la quadra con la sua nuova power unit e che può dare solidità al team con la sua capacità di gestire al meglio strategie e gomme. Un atleta ancora in forma, magari non più un top-driver, ma sicuramente un ottimo professionista oltre che una persona positiva e simpatica, capace di farsi ben volere da tutti: non sarà un caso se quando la sua posizione in McLaren si era fatta penconante tutto o quasi il mondo british delle corse si è mobilitato al suo fianco.

Quali siano state poi vere le ragioni che hanno spinto un noto cinico come Ron Dennis a confermarlo, preferendolo alla



freschezza di Magnussen, resta - in parte - un mistero. Sicuramente Kevin non ha convinto al 100 per cento nel suo primo anno da guida titolare, e l'auto-riduzione di stipendio di Button un ruolo l'ha avuto (anche i ricchi risparmiano, si sa, sono tempi difficili). Jenson inoltre era gradito ad Alonso, perché difficilmente lo avrebbe insidiato nel ruolo di conductor di una McLaren alla ricerca della rinascita, e a Dennis probabilmente non dispiace l'idea di poter contare su una spalla amica. Poi, è arrivato il botto di Montmelò, la rinuncia di Alonso alla trasferta australiana e ora bisognerà capire se Button

comunque manterrà un basso profilo - sempre ammesso che Magnussen non faccia faville - o se approfitterà dell'assenza del compagno designato per ritagliarsi uno spazio diverso dal previsto. In fondo la McLaren è il suo brodo, un team che conosce alla perfezione. Alonso in questo 2015 partirà con l'handicap, recuperare a bordo di una vettura che si annuncia problematica, sicuramente non strepitosa, potrebbe diventare ancora più difficile. Jenson, the iron man, è lì pronto ad approfittare della situazione. Da specialista della maratona non ha certo paura di aspettare che arrivi il momento giusto.



DALL'INFERNO

La Sauber del 2014 era sull'orlo del precipizio, poi grazie ad Ericsson e Nasr che hanno portato sponsor fondamentali è rigenerata non solo dal punto di vista economico, ma anche per quanto riguarda le prestazioni grazie a una C34 che pare nata più che bene



ALL'OTTIMISMO

Massimo Costa

Ci aveva lasciato all'ultimo Gran Premio 2014 piena di sofferenza, quasi stravolta da una stagione pessima sia dal punto di vista dei risultati sia per quanto riguarda la situazione economica. Accantonata la C33, la Sauber ha proposto una C34 decisamente più competitiva grazie anche alla power unit Ferrari più affidabile e veloce, e una coppia di piloti che ha portato sponsor fondamentali per la sopravvivenza. Due piloti anche piuttosto consistenti se guardiamo come sono andati i test in Spagna. Marcus Ericsson, disastroso con la Caterham nel campionato 2014, al volante della Sauber è

parso rigenerato mentre il debuttante Felipe Nasr, in arrivo dalla GP2, è sembrato ripulirsi di quei tentennamenti che ne hanno contraddistinto le annate nella serie cadetta. Certo, ora bisogna vederli in azione nel giorno della verità, in qualifica a Melbourne. Di certo, la Sauber guarda all'inizio di campionato con maggiore fiducia di quanto non le era capitato 12 mesi orsono. Resta, però, da vedere se il team svizzero riuscirà a mantenersi per tutto il lunghissimo campionato su livelli decenti. Per farlo servono sviluppi continui, dunque tanti soldi. Impossibile saperlo ora, i risultati ci diranno quali saranno le reali condizioni della Sauber.



MALLYA DIPEN

Hulkenberg e Perez sono due ottimi piloti, ma nella Force India attuale rischiano di dover soffrire. La VJM08 è arrivata per ultima, ha percorso pochi chilometri, ma pare essere nata bene. Molto dipenderà dagli investimenti che il team principal indiano farà

Massimo Costa

E' stata la prima a presentarsi al mondo, con un pomposo evento in Messico, a casa del suo pilota Sergio Perez. Ma alla fine è stata l'ultima a portare in pista la nuova monoposto, precisamente nel secondo giorno del test finale di Montmelò. Chissà cosa avranno pensato gli investitori messicani... La Force India-Mercedes di Vijay Mallya è con Lotus, Sauber e Manor uno dei team in sofferenza economica. Per sua fortuna dispone di due piloti molto interessanti come Perez e Nico Hulkenberg, quest'anno coinvolto anche nel WEC con la Porsche per la quale disputerà la 1000 Km di Spa e la 24 Ore di Le Mans. La VJM08 ha percorso meno km di tutti, ma non è parsa malaccio. Dalla sua ha la sicurezza di una power unit Mercedes che non conosce particolari problemi anche se nel 2014 con la VJM07 non ha regalato troppe soddisfazioni. Ma perché gli sviluppi non sono stati rapidi per via delle finanze scarse della squadra. Una Force India che si è anche messa di traverso nei confronti della Manor, mostrando poco senso pratico e molto egoismo in una F.1 dove può capitare che poi se tu ad avere bisogno degli altri... Hulkenberg è una certezza, un pilota che meriterebbe di ritrovarsi in un top team, ma per quei strani misteri che circondano le grandi squadre, il tedesco se ne rimane al confino. Perez era stato ingiustamente scartato dalla McLaren, un team che poi abbiamo visto incapace di migliorarsi lo scorso anno e ancora peggio in questo inizio di stagione. Ma il messicano è veloce, capace, e lo ha fatto vedere tante volte. Il 2015 della Force India dipenderà da loro e da come Mallya deciderà di centellinare gli investimenti.



IDENTENTE





L'ANNO DEI R

Con Sainz e Verstappen
la Toro Rosso è la squadra più giovane
del mondiale, 37 anni in due.
Ma nonostante ciò, si punta in alto,
al quinto posto nella
classifica costruttori



GOLO RAGAZZI

Massimo Costa

Forse non ha mai avuto tanta attenzione come questa stagione la Toro Rosso motorizzata Renault. Dalla sua nascita, dieci campionati fa, di giovani ne ha allevati tanti, ma francamente la squadra di Faenza non si era mai trovata sotto i riflettori come in questo inizio di campionato 2015. L'onda mediatica derivante dal lancio del 17enne Max Verstappen durerà a lungo così come quella dovuta al debutto di Carlos Sainz, figlio dell'omonimo due volte campione del mondo rally. L'olandese arriva in F.1 direttamente dalla F.3 europea e alle spalle vanta un solo anno di agonismo in monoposto. Eppure, Verstappen nei test si è ottimamente comportato svolgendo alla perfezione il lavoro richiesto, non commettendo errori particolari. E' una F.1 troppo facile o siamo davanti a quello che Helmut Marko senza peli sulla lingua ha definito il nuovo Aryton Senna? Solo il tempo ci darà il vero valore di Verstappen, tra l'altro pure lui figlio

d'arte essendo il padre Jos stato pilota di F.1 per diverso tempo negli anni Novanta. Anche Sainz ha convinto benché abbia collezionato una paio di uscite nei test. Lo spagnolo è più esperto di Verstappen avendo corso a lungo nelle serie propedeutiche, dalla F.BMW alla F.Renault 2.0, dalla F.3 alla GP3 fino alla Renault 3.5 che ha vinto nel 2014. Resta ora da vedere come si comporteranno con la pressione che si ritroveranno sulle spalle quando scenderanno in pista non per un normale e tranquillo test, ma per disputare il primo Gran Premio della carriera. Franz Tost, il team principal storico della Toro Rosso, è abbastanza sereno e anzi, è convinto che la STR10 è la miglior monoposto mai uscita dalla sede della squadra e che può puntare al quinto posto. Segno inequivocabile che ha piena fiducia sui due piloti che schiera. E che se andranno forte come ci si augura, finiranno per mettere non poca pressione ai "cugini" della Red Bull, Daniel Ricciardo e Daniil Kvyat. Sempre altissima la competizione nella famiglia di Marko...



L'ANNO VERITÀ

Lo sarà per la Lotus, ma anche per i suoi piloti Grosjean e Maldonado che dovranno togliersi la scomoda etichetta di talenti poco produttivi. Ma con la power unit Mercedes, si spera di uscire dal baratro in cui sono piombati con la disastrosa E22



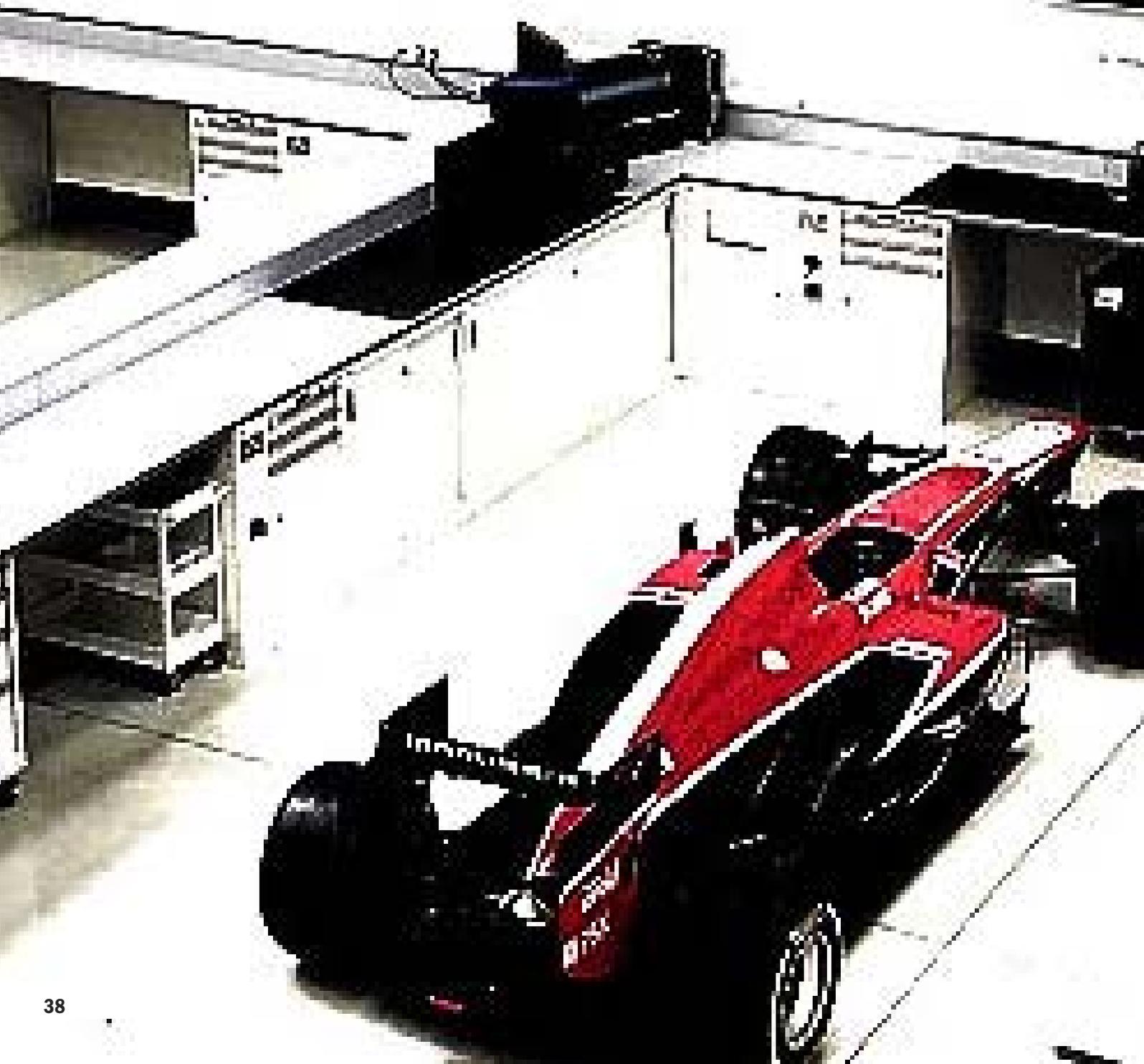
DELLA

Massimo Costa

Il team Lotus è alla stagione della verità. E' uno dei team che soffrono, sempre in difficoltà finanziare (ricordate Kimi Raikkonen costretto a lasciare la squadra perché non pagato nel 2013), e la stagione disastrosa del 2014 non ha certo aiutato a migliorare le cose. La Lotus per uscire dal baratro in cui sta precipitando ha però compiuto una mossa importante, cambiando la power unit. Via quella Renault, dentro quella Mercedes. Benché non fosse certo tutta colpa del costruttore francese. E' opinione generale che la E22 rimarrà nella storia della Lotus come una delle peggiori mai progettate. La E23, al contrario, è nata meglio, senza tanti voli pindarici e idee stravaganti, come quella del musetto a zanne non allineate. La power unit Mercedes è garanzia di affidabilità e nei test pre-campionato le cose sono andate decisamente meglio rispetto a un anno fa. La forza della Lotus è tutta nei piloti, Romain Grosjean e Pastor Maldonado. Il franco svizzero fino al 2013 era considerato uno dei giovani più promettenti del mondiale F.1, poi è incappato nella E22 e gli entusiasmi su di lui si sono spenti. Ha rischiato grosso Grosjean, perché si sa che in F.1 non vanno tanto per il sottile e ci si dimentica molto in fretta di ciò che un pilota ha saputo costruire negli anni. Per sua fortuna, Gerald Lopez on lo ha mollato e Grosjean ha quindi un'altra possibilità per cercare di risalire la china. La Lotus potrebbe divenire la Williams del 2014? E' questa la speranza, ma attenzione perché anche la McLaren aveva la power unit della Mercedes eppure lo scorso anno non è stata in grado di avvicinare le prestazioni non diciamo del team di Toto Wolff, quanto meno quelle della Williams. Dunque, d'accordo che serve una power unit efficiente, ma se viene abbinata a un telaio che non la supporta a dovere, diventa tutto inutile. Detto di Grosjean, anche l'altro pilota Lotus, il confermato Maldonado, vivrà la sua grande, e forse ultima, occasione per riscattarsi. Il venezuelano infatti, arriva da ben due campionati da incubo, quello 2013 con una Williams che annaspava e quello 2014 con la Lotus che conosciamo. Due campionati orribili, che avrebbero sfianato chiunque, ma non Maldonado e i suoi munifici sponsor. Pastor è sempre stato accompagnato da un talento smisurato, che spesso non ha saputo controllare. Il 2015 sarà l'anno della verità anche per lui.



A CACCIA DEL 107%



Il team Manor si presenta con molte incognite, il pilota Stevens, una seconda monoposto che ancora non sa a chi affidare e la paura di non superare il limite cronometrico richiesto dal regolamento

Massimo Costa

Sono tanti gli obiettivi della Manor, ex Marussia, che solo all'ultimo momento è riuscita a dire sì per partecipare al Gran Premio di Australia. Il primo è quello di poter disputare la seconda gara di Sepang; il secondo di essere al via delle gare successive; il terzo, trovare un pilota da affiancare al titolare Will Stevens; il quarto, riuscire a centrare l'obiettivo del 107 per cento. La risposta al primo e secondo quesito non ce l'abbiamo, soltanto chi sta operando per salvare la squadra può saperlo. Per quanto riguarda il secondo pilota, il nome che gira è quello di Giedo Van der Garde, già con Caterham nel 2013 e riserva della Sauber nel 2014, nonché in possesso degli sponsor di cui Manor necessita come l'aria. Con il team svizzero è però finita molto male, con l'olandese che proprio mentre stiamo scrivendo questo articolo, sta combattendo in un tribunale di Melbourne per vedere osservati i suoi diritti. Almeno è quel che ritiene Van der Garde, che con la Sauber dice di avere un contratto che gli garantiva il sedile per il campionato 2015. Come del resto sosteneva anche Adrian Sutil. Ma se il tedesco si è fat-

to di nebbia, Van der Garde è passato all'attacco e per farlo ha aspettato la vigilia di Melbourne portando il tutto in un tribunale di quella città che ospiterà il GP domenica. Non è la prima esperienza di questo tipo per l'olandese che quando era tester Spyker portò questa squadra in tribunale per non aver percorso il numero di km previsto dal contratto e ottenne 1,8 milioni di dollari come risarcimento. Non si sa se poi effettivamente ricevette dalla piccola Spyker. Dunque, Van der Garde difficilmente potrebbe salire sulla Manor in Australia visto il coinvolgimento in questa diatriba e per questo la Manor sta valutando alcune alternative. A Melbourne è arrivato Roberto Merhi, che ha svolto quattro turni liberi del venerdì con Caterham nel 2014 e corre in World Series Renault, poi si parla di Fabio Leimer, ex campione GP2 e nel 2014 al via del WEC. Magari salterà fuori qualche altro nome a sorpresa. Vedremo. Il quarto punto invece, quello del 107 per cento, sarà certamente l'incubo della Manor. Che magari se non lo raggiungerà verrà comunque ammessa al via grazie a una deroga degli altri team, benché Force India sia contraria alla partecipazione di Manor e dunque potrebbero crearsi dei problemi. La monoposto non ha fatto un giro di prova dall'ultimo GP 2014 al quale ha partecipato, avrà i motori Ferrari dello scorso anno e poco altro. Buona fortuna.



ritiene Van der Garde, che con la Sauber dice di avere un contratto che gli garantiva il sedile per il campionato 2015. Come del resto sosteneva anche Adrian Sutil. Ma se il tedesco si è fat-



FORMULA 1

ANTEPRIMA MELBOURNE



L'AUSTRALIA DALLA A ALLA Z

Ripercorriamo la lunga e affascinante storia che ha caratterizzato i GP di Adelaide e Melbourne: curiosità, drammi, litigi, vittorie indimenticabili

Carlo Baffi

Quella che prenderà il via, domenica 15 marzo alle ore 16 locali, sarà la 31esima edizione del Gran Premio d'Australia, valevole per il Campionato del Mondo di F.1. Ma ad essere precisi, le prove finora disputate, sarebbero addirittura 79. Tutto ebbe inizio nel 1927, quando si disputò la gara nei pressi di Sidney, per poi essere spostata a Phillip Island, dove continuò sino

al 1935. Successivamente, la corsa australiana, trovò altre sedi: Victor Harbor, Mount Panorama, Point Cook, Leyburn, Nuriootpa, Narrogin, Southport, Port Wakefield, Caversham, Longford, Mallala, Warwick Farm, Sandown, Lakeside, Sandown, Oran Park, Surfers Paradise, Wanneroo e Calder Park. A sfidarsi in pista, furono le più disparate vetture: da quelle della fase pionieristica del motorsport, alle più moder-

ne F.2, per arrivare alle F.5000, alle F. Pacific e alle F.1. Il 3 novembre 1985, l'Australia entra a far parte del calendario mondiale, ospitando il Circus sul circuito cittadino di Adelaide. Dal 1996, il Gran Premio emigrerà a Melbourne, nella parte sud-orientale del paese, su un circuito stradale all'interno dell'Albert Park, che fra l'altro fu sede del Gran Premio in due edizioni: nel 1953 e nel 1956, l'anno delle Olimpiadi.



B COME BRIVIDI

Nelle edizioni del Gran Premio d'Australia non sono mancati gli incidenti, a volte terribili e purtroppo anche con un esito tragico. Iniziamo dal 10 novembre del 1995, quando nel corso delle qualifiche, il finlandese Mika Hakkinen perde il controllo della sua McLaren-Mercedes, per la foratura del pneumatico posteriore sinistro e si schianta contro le barriere a circa 210 km/h. Un urto violentissimo, nel quale Hakkinen sbatte il casco contro lo sterzo, procurandosi un frattura alla base cranica, oltre alla perdita di alcuni denti e ad una profonda ferita alla lingua. Il pilota resta in coma per due giorni, ma fortunatamente inizierà a riprendersi, abbandona la terapia intensiva e già a dicembre annuncia il suo ritorno in pista. Il 10 marzo 1996, nel GP si verifica una carambola che causa la sospensione momentanea della gara. Protagonisti del botto, Coulthard, Herbert e Brundle, la cui Jordan-Peugeot finisce contro le barriere, dopo un capottamento. Fortunatamente i piloti sono illesi. Cinque anni dopo, il 4 marzo 2001, durante il 5° passaggio, alla staccata della curva 3, la Williams-BMW di Ralf Schumacher, viene tamponata dalla BAR-Honda di Jacques Villeneuve, che

decola verso l'esterno, schiantandosi dopo un volo di 200 metri contro le reti poste a protezione del pubblico. I piloti usciranno dalle vetture incolumi, ma una ruota staccata dalla monoposto del canadese, s'infila in un varco fra le maglie di ferro della postazione dei commissari colpendo al torace il 50enne Graham Beveridge, addetto alle segnalazioni in pista. L'impatto non dà scampo al malcapitato che muore sul colpo, mentre altri detriti feriscono 7 spettatori. L'anno successivo, il 3 marzo 2002, Schumi jr. è nuovamente protagonista di un botto. Dopo il via, giunto alla prima staccata, il tedesco della Williams tampona la Ferrari di Barrichello, provocando un incidente in cui restano coinvolte otto vetture. La safety-car neutralizzerà la corsa per sei giri, i protagonisti dell'incidente rientrano ai box, senza un graffio.

C COME CAMION

Tra gli iscritti del GP d'Australia del 1991, manca il nome di Alain Prost. La coppia dei piloti Ferrari è composta infatti da Jean Alesi e Gianni Morbidelli. Che fine ha fatto il professore? All'indomani del GP del Giappone e dopo una stagione sottotono, il ferrarista dichiara: "Guidando questa Fer-

rari, mi sembra di condurre un camion." Parole non gradite ai vertici Fiat, che appellandosi ad una clausola contrattuale che vieta al pilota di parlare male della Scuderia, il 29 ottobre (sei giorni prima della prova di Adelaide) annunciano il licenziamento del francese. Lo rimpiazza appunto Morbidelli, prelevato dalla Minardi. Nella corsa funestata dal maltempo, il 23enne pesarese sfiora addirittura il podio. Nel giro in cui viene sospeso il GP, occupa la terza piazza, ma i commissari tengono valida (come da regolamento) la classifica del giro precedente. Il ferrarista deve quindi accontentarsi del 6° posto e del mezzo punto iridato. L'aver percorso meno del 75% della distanza originaria, prevede l'assegnazione di metà punteggio.

D COME DILUVIO

Giove Pluvio mattatore in due edizioni della corsa australiana. La prima è targata 1989. Quando il Circus sbarca in Australia, tengono ancora banco le polemiche e gli strascichi originati dal contatto tra Senna e Prost, avvenuto nel GP del Giappone di due settimane prima. Il 5 novembre, l'ultimo atto della stagione scatta sotto una pioggia torrenziale. Dopo





il primo giro, la corsa viene sospesa per una nuova partenza. Prost, praticamente già iridato, non rischia e polemicamente non riparte. La pista allagata e la scarsa visibilità provocano una vera e propria ecatombe. Senna, autore della pole (la 13esima su 16), non vede la Brabham-Judd di Brundle, finendole addosso. Allo scadere delle due ore regolamentari e con 70 giri percorsi sugli 81 in programma la direzione gara decide per l'interruzione. Dei 26 partenti solo 8 tagliano il traguardo. La vittoria va al belga Thierry Boutsen che al volante della Williams-Renault, precede la Benetton-Ford di Nannini e l'altra Williams di Patrese. Due anni dopo, agli organizzatori va peggio. Il Gran Premio dura solo 14 degli 81 passaggi previsti, in quanto l'intensità della pioggia aumenta sempre di più. Senna, poleman e leader provvisorio della gara, inizia a rivolgere dall'abitacolo della sua vettura dei gesti eloquenti ai commissari di percorso, al fine di far sospendere la corsa. Provvedimento che viene puntualmente preso. Dallo start sono trascorsi solo 24 minuti. Senna si impone sulla McLaren-Honda, precedendo Mansell e il compagno Berger.

F COME FERRARI

La prima vittoria del Cavallino Rampante, nelle edizioni targate F.1, è datata 15 novembre 1987. Si tratta di una doppietta, firmata da Gerhard Berger e Michele Alboreto. Reduce dal successo di 15 giorni prima nel GP del Giappone, l'austriaco parte dalla pole accanto a Prost, ma entrambi vengono sorpresi allo start da Piquet, fresco campione del Mondo sulla Williams-Honda. Al terzo passaggio però, il ferrari-

sta si riprende la leadership, facendo poi il vuoto. Malgrado il ritorno di Senna nel finale, Berger taglia vittoriosamente il traguardo firmando il 90° successo della Rossa in F.1. Grande assente l'inglese Nigel Mansell, complice il rovinoso incidente occorsogli nelle prove del GP del Giappone. A sostituirlo è Riccardo Patrese, in forza alla Brabham, che riceve l'autorizzazione diretta dal team boss Bernie Ecclestone ad occupare il posto vacante sulla Williams-Honda. Da qui fino al 2014, il Cavallino salirà sul gradino più alto del podio, altre sei volte. L'ultimo successo è andato in scena il 18 marzo 2007, con il finlandese Kimi Raikkonen che all'esordio sulla Rossa, si aggiudica anche la pole ed il giro veloce. Raikkonen s'imporrà anche nel 2013, ma a bordo della Lotus.

G COME GOODYEAR

Pneumatici protagonisti nel GP d'Australia del 1986. Il 26 ottobre, il Campionato del Mondo di F.1, giunge ad Adelaide, con tre piloti in lotta per il titolo. Sono il duo della Williams-Honda, Nigel Mansell, Nelson Piquet ed il terzo, incombuto, Alain Prost sulla McLaren-Honda. C'è molta attesa per quest'ultimo atto stagionale, che riserverà un finale rocambolesco. Mansell, leader della classifica si sente ormai vicino al titolo, sigla la pole davanti a Piquet, Senna e Prost, assicurandosi la possibilità di poter controllare la gara. Al 63° giro, il capofila Nico Rosberg si ritira per lo scoppio di una gomma, cedendo il comando proprio a Mansell, virtuale Campione. Sarà l'inizio della fine. La tornata successiva infatti, anche al "Leone d'Inghilterra", tocca la stessa sorte, complice un problema delle Goodyear e della mancata decisione del box

inglese di sostituire i pneumatici. La gomma posteriore della Williams si disintegra improvvisamente, mentre la monoposto viaggia a circa 300 orari in sesta marcia. Mansell è abilissimo a controllare le sbandate, evita i muretti a bordo pista e termina la sua corsa contro le barriere. Esce sano e salvo dall'abitacolo, ma con l'amarrezza d'aver perso il titolo. Piquet sarebbe dunque mondiale, ma dal box Williams, memori dell'errore commesso qualche giro prima, richiamano il brasiliano per montare gomme fresche. Una scelta forzata, che permette a Prost di agguantare il comando, vincere la corsa e conquistare la sua seconda corona iridata.

I COME IRVINE

7 marzo 1999. La F.1 riparte da Melbourne per una nuova stagione, con McLaren e Ferrari nel ruolo di favorite. Le Freccie d'Argento monopolizzano la prima fila, ma in gara la musica è diversa. Le noie meccaniche fermano Coulthard al 13° giro e Hakkinen al 21°, mentre cercavano di fare il vuoto. Sorte avversa anche per Michael Schumacher. La sua Ferrari non parte e viene quindi retrocessa in ultima fila. Il tedesco cercherà di fare una corsa in rimonta, ma un problema elettrico, lo costringerà a riparare ai box per sostituire il volante, perdendo quindi terreno; alla fine sarà solo 8° ad un giro. A tenere alto l'onore del Cavallino ci pensa però Eddie Irvine, che da "scudiero" di Schumi diventa protagonista ed al suo 81° GP trova il suo primo successo in F.1. Alle sue spalle giungono Frentzen e Ralf Schumacher. Sarà il preludio ad una stagione che, complice l'incidente di Schumacher a Silverstone, vedrà l'irlandese lottare per il mondiale fino all'ultimo round, contro Hakkinen.

K COME KAISER

Con il suo poker di successi, Michael Schumacher è il pilota più vittorioso nel GP australiano. Ma nella memoria del "Kaiser", la terra dei canguri è anche sinonimo di titolo mondiale. E' il 13 novembre 1994, quando ad Adelaide si disputa l'ultimo e decisivo atto per l'assegnazione della corona iridata. I pretendenti sono due: Damon Hill pilota della Williams-Renault ed il nuovo astro nascente dell'automobilismo, Michael Schumacher su Benetton-Ford. In classifica, il tedesco è a quota 92, l'inglese a 91; per cui deve impedire che il rivale lo superi, guadagnando due punti più di lui. In partenza, i due scavalcano il poleman Mansell e prendono il largo. Schumacher conduce su Hill. Si arriva al 35° giro, quando Schumi commette un errore e sbatte contro il muretto. Rimbalza in pista e tenta di riprendere la sua Benetton, proprio nel momento in cui sopraggiunge Hill. L'inglese vede un varco e s'infila, cercando di evitare Schumi; la collisione è però inevitabile. La Benetton vola e atterra a bordo pista, mentre la Williams prosegue la sua gara. Se tutto filasse via liscio, Hill sarebbe il nuovo campione, ma si tratta di un'illusione. L'urto gli ha piegato il braccetto della sospensione anteriore sinistra. Vani saranno i tentativi dei meccanici di porre rimedio ai box. L'inglese è così costretto a gettare la spugna e Schumacher si ritrova automaticamente iridato; anche se le polemiche e le accuse per la manovra contro

Hill, non mancheranno. La gara viene vinta invece da Nigel Mansell, sull'altra Williams-Renault. Per il 41enne britannico sarà il suo ultimo successo in F.1. Tra il 2000 ed il 2004, Schumacher metterà a segno le sue quattro vittorie, tutte con la Ferrari e tutte a Melbourne. La prima è del 12 marzo 2000, segue quella del 4 marzo 2001. Un fine settimana, in cui il "Kaiser" è protagonista di una brutta uscita nel corso delle prove del venerdì. All'ingresso della curva 6, la sua Rossa va in testa coda e al contatto con la superficie della via di fuga capotta più volte, arrestandosi in prossimità del muro di gomme. Fortunatamente il campione tedesco, esce illeso dall'abitacolo. Gli altri trionfi risalgono al 3 marzo 2002 ed al 7 marzo 2004.

L COME LUCI

Nell'edizione del 1996, fa il suo debutto un nuovo semaforo. Lo start dei GP, non avrà più luogo alla comparsa della luce verde, bensì allo spegnimento delle luci rosse, dopo essersi accese progressivamente mentre le vetture hanno concluso il giro di ricognizione e sono ferme sulla loro piazzola.

M COME MCLAREN

I trionfi della scuderia inglese sono finora 10. Il primo risale al 1986, gara in cui Prost beffa il duo Williams Honda e s'aggiudica

il mondiale. Il 9 marzo 1997, la McLaren con la nuova livrea grigio-nera, rompe un digiuno che dura da 49 gare, l'ultimo trionfo risale proprio al G.P. d'Australia vinto da Senna nel '93. La vittoria di David Coulthard, davanti a Michael Schumacher e Hakkinen, riporta in auge anche il marchio Mercedes. La "Stella a Tre Punte" che motorizza le monoposto di Ron Dennis, torna sul gradino più alto del podio dopo addirittura 55 anni. Un anno dopo, all'Albert Park saranno ancora le monoposto anglo-tedesche a dominare la scena, malgrado un malinteso con il proprio box. Le due McLaren prendono subito il largo, mentre alle loro spalle Schumacher è out, tradito dal motore della sua Ferrari. Al 36° giro però, Hakkinen imbocca la pit-lane, percorre la corsia box e giunto in prossimità del proprio garage, saluta e rientra in pista. Qualcuno pensa ad uno scherzo, verrà poi alla luce un errore di comunicazione tra il muretto ed il pilota. Nel frattempo Coulthard è il nuovo leader, ma a due tornate dalla fine, Dennis gli ordina di rallentare e cedere la prima posizione al compagno, che taglia vittorioso il traguardo. Una decisione che scatena non poche polemiche. Un deputato australiano presenta perfino un'interrogazione in Parlamento, sostenendo che si sono danneggiati gli scommettitori. Anche il Presidente della FIA, Max Mosley critica quanto fatto dalla McLaren, aggiungendo che episodi come quello di Melbourne potranno essere puniti su intervento dei commissari di gara. In





anni più recenti, per il team di Woking s'imporranno Hamilton nel 2008 e Button, rispettivamente nel 2010 e 2012.

R COME ROSBERG

La famiglia Rosberg, vanta due successi nel GP d'Australia. Il primo risale a 30 anni fa, quando il 3 novembre 1985, papà Keke iscrive il proprio nome nell'albo d'oro, come primo vincitore del GP valevole per il mondiale di F.1. Al volante della Williams-Honda, il baffuto finnico vince nonostante le tre soste ai box per il cambio dei pneumatici. Dietro di lui si classificano le due Ligier-Renault di Laffite e Streiff; quarto giunge, un giovane Ivan Capelli (Tyrrell) alla sua seconda gara in F.1. L'altro trofeo di casa Rosberg, è del figlio Nico, che nell'ultima edizione del G.P. d'Australia (16 marzo 2014), s'impone al volante della sua Mercedes, davanti alle McLaren Mercedes di Magnussen e Button.

S COME SENNA

Il 7 novembre 1993, dopo che la procedura di partenza viene ripetuta tre volte (Kata-yama e Irvine restano immobili sulla griglia), Ayrton Senna da Silva s'impone in un GP dove è partito dalla pole. Dietro la sua McLaren Ford, si piazzano Prost e Hill. Sul podio i due eterni rivali si scambiano segnali di distensione; Senna solleva il braccio di Prost, nuovo campione del mondo e lo fa salire sul gradino più alto del podio. Per il brasiliano è la seconda vittoria in Australia e la 41esima in carriera. Purtroppo sarà anche l'ultima. L'anno dopo, al volante della Williams-Renault perderà tragicamente la via a Imola il 1° maggio.

T COME TRICOLERE

Sono trascorsi dieci anni dall'unica vittoria di un pilota italiano nel GP di Australia.

Parliamo del trionfo di Giancarlo Fisichella al volante della Renault, il 6 marzo del 2005. In quel fine settimana però, il tricolore è protagonista anche nelle qualifiche. Il romano è in pole, seguito dalla Toyota di un altro pilota di casa nostra: Jarno Trulli. In gara, la Renault di Fisico si aggiudica il successo senza grandi difficoltà, precedendo la Ferrari di Barrichello e l'altra Renault di Fernando Alonso. Trulli chiuderà invece in nona posizione.

V COME VILLENEUVE

Al suo primo GP in F.1, il 25enne canadese, Jacques Villeneuve, sigla la pole position nelle prove del G.P. d'Australia 1996 sulla nuova pista di Melbourne. Al volante della potente Williams Renault, ferma in cronometri sul tempo di 1'32"371" alla media di 206,636 km/h. Una prestazione, che colloca il figlio del grande Gilles, al pari di Farina, Andreotti e Reutemann.

FORMULA 1
ANTEPRIMA MELBOURNE

QUE
GOM



ILLO CHE LE... TIME NON DICONO

Il responsabile della Pirelli, Isola, ci spiega come il costruttore italiano affronterà la nuova stagione del mondiale, quali sono le novità, le aspettative presenti e future

Antonio Caruccio

Un aspetto sicuramente interessante che va preso in considerazione prima dell'inizio del mondiale Formula 1, è sapere come le gomme Pirelli si sono comportate nei test spagnoli pre campionato. Lavorare con basse temperature non è facile, ma la Casa italiana ha provato una mescola particolarmente apprezzata dai team. Inoltre si sono portati degli sviluppi degli pneumatici per preparare al meglio la nuova stagione. A spiegarci la situazione è Mario Isola, Motorsport Racing Manager di Pirelli.

“Il bilancio del test è sicuramente positivo perché il target della nuova costruzione posteriore era quello di ottimizzare temperature e profili di usura. Lo scorso anno, con il nuovo motore ibrido, avevamo un'erogazione differente rispetto al modello precedente, quindi con un rischio elevato di usura del posteriore che comportava un aumento delle temperature. La gomma del 2014 era stata costruita sui dati teorici perché chiaramente le macchine non erano ancora state costruite, mentre quest'anno abbiamo ottimizzato la base che avevamo con l'esperienza raccolta in pista”.





Un lavoro però già iniziato sul finale della stagione scorsa?

“Abbiamo ricevuto dei commenti positivi, come già lo erano stati ad Abu Dhabi quando provammo per la prima volta questa configurazione. L’obiettivo era quello di dare ai piloti la possibilità di accelerare prima in uscita di curva con una trazione migliorata”.

Ma lavorare con le temperature di febbraio è utile?

“Ad Abu Dhabi le condizioni erano migliori perché avevamo girato subito dopo la gara e con temperature sicuramente più attendibili di adesso. Ora i valori sono molto più bassi di quelli che troveremo durante la stagione. A Barcellona siamo arrivati a 28°C per la temperatura in pista, mentre per la gara supereremo 40°C”.

Proprio per queste temperature avete portato una Hard invernale. La rivedremo?

“La miscela di cui parli è dura, comparabile a quella normale della stagione, ma con un working-range molto più basso, che inizia a lavorare intorno agli 80°C, mentre la miscela standard ha una soglia minima di 100°C. Siamo arrivati a creare questa gomma perché le squadre ce lo hanno richiesto in quanto hanno bisogno di un pneumatico stabile, che non degradi, che non abbia graining, e che quindi gli permetta di sviluppare le vetture. È una miscela che non verrà comunque usata in gara, anche se da parte nostra è possibile fare un prodotto che risponda a queste esigenze”.

Non è però l’unica novità introdotta, giusto?

“Abbiamo portato anche la supersoft, una

gomma più resistente al graining ed al blistering. Avevamo già provato ad Abu Dhabi questa nuova specifica, con la stessa miscela che garantiva uguali prestazioni, ma più resistente agli stress. Negli Emirati avevamo avuto riscontri positivi, Jerez e Barcellona purtroppo non sono i tracciati ideali in cui usare la supersoft”.

Si prevede che nel 2015 si torneranno a battere i record delle piste che resistono da un decennio ormai. In che modo Pirelli giocherà un ruolo importante con le gomme?

“Già lo scorso anno da inizio a fine stagione abbiamo visto un miglioramento delle prestazioni quantificabile intorno ai tre secondi al giro. Quest’anno si continuerà perché i regolamenti sono nuovi e gli step evolutivi durante la stagione saranno importanti. Già a Barcellona in condizioni



penalizzanti si è girato con tempi più veloci della pole position 2014, anche a parità di mescola. Noi seguiamo molto da vicino lo sviluppo delle auto perché incidono sull'uso degli pneumatici”.

Che cosa avete imparato invece da Sochi 2014?

“Si è trattato di una gara molto particolare. C'era un asfalto nuovo, posato pochi giorni prima dell'inizio dell'evento e che noi abbiamo avuto modo di misurare la settimana prima, con le gomme già di fatto prodotte. Le mescole elette per la Russia sono state scelte in accordo coi team, ancora più del solito, per avere le loro simulazioni e capire che cosa si aspettassero. A Sochi si è verificato un grip anomalo generato da un asfalto molto scuro, chiuso, liscio. Abbiamo portato la media e la soft, e dopo le prime prove con la media molti piloti hanno riscontrato grande grip perché c'era un fenomeno di adesione chimica tra gomma e asfalto. Non vuol dire che andremo quest'anno con le supersoft. Noi torneremo a Sochi questa primavera, rifaremo le nostre misurazioni sull'asfalto con l'inverno archiviato dato che le condizioni ambientali modificano l'asfalto e faremo la nostra scelta”.

La Russia è l'unico Gran Premio su cui avete dei dubbi?

“Dovremo fare un lavoro simile anche ad Interlagos. Misureremo macro e micro rugosità dell'asfalto, vedremo se il bitume è rimasto o se è andato via, proprio perché era stata rifatto l'asfalto poco prima della gara”.

Supponiamo che arrivino i motori da 1000 cavalli, come cambieranno le gomme?

“Dovremo sicuramente ridisegnarle. Noi studiamo gli pneumatici su parametri come potenza, velocità massima, carico aerodinamico e avere vetture diverse in futuro vuol dire rivalutare il nostro prodotto, sia come costruzione sia come mescole”.

Che importanza hanno le prove in pista anche per Pirelli?

“Fondamentale. È vero che i team hanno simulatori molto sofisticati e precisi, ma la prova in pista è quella che ti offre il responso finale realistico. Lo scorso anno proprio per l'arrivo delle nuove vetture, con nuova aerodinamica e motori avevamo spinto tantissimo per avere delle giornate di prove di vario tipo in condizioni rappresentative. Ecco perché abbiamo girato tanto in Bahrain”.



FORMULA 1
ANTEPRIMA MELBOURNE



LA GUIDA DEL MONDIALE 2015

Data	Gran Premio	Lunghezza	Giri	Km totali	Orari *		Diretta TV
					qualif.	gara	
15/03	Australia	5.303 km	58	307.574 km	7:00	6:00	SKY
29/03	Malesia	5.543 km	56	310.408 km	10:00	9:00	SKY
12/04	Cina	5.451 km	56	305.066 km	9:00	8:00	SKY+RAI
19/04	Bahrain	5.412 km	57	308.238 km	17:00	17:00	SKY
10/05	Spagna	4.655 km	66	307.104 km	14:00	14:00	SKY
24/05	Monaco	3.340 km	78	260.520 km	14:00	14:00	SKY+RAI
7/06	Canada	4.361 km	70	305.270 km	19:00	20:00	SKY
21/06	Austria	4.326 km	71	307.020 km	14:00	14:00	SKY
5/07	Gran Bretagna	5.891 km	52	306.198 km	14:00	14:00	SKY+RAI
19/07	Germania	4.574 km	67	306.458 km	14:00	14:00	SKY
26/07	Ungheria	4.381 km	70	306.630 km	14:00	14:00	SKY+RAI
23/08	Belgio	7.004 km	44	308.052 km	14:00	14:00	SKY
6/09	Italia	5.793 km	53	306.720 km	14:00	14:00	SKY+RAI
20/09	Singapore	5.065 km	61	308.828 km	15:00	14:00	SKY+RAI
27/09	Giappone	5.807 km	53	307.471 km	8:00	7:00	SKY
11/10	Russia	5.848 km	53	309.745 km	13:00	13:00	SKY
25/10	Stati Uniti	5.513 km	56	308.405 km	20:00	20:00	SKY+RAI
1/11	Messico	4.421 km	-	-	20:00	20:00	SKY
15/11	Brasile	4.309 km	71	305.909 km	17:00	17:00	SKY+RAI
29/11	Abu Dhabi	5.554 km	55	305.355 km	14:00	14:00	SKY+RAI

*Orari in ora italiana

GP AUSTRALIA



Circuito
Albert Park (5.303 metri)

Pole 2014
1'44"231 Lewis Hamilton (Mercedes)

Record sul giro (in gara)
1'24"125 Michael Schumacher (2004)

gli orari

* ora italiana

Venerdì 13 marzo 2015

Libere 1 2:30 - 4:00
Libere 2 6:30 - 8:00

Sabato 14 marzo 2015

Libere 3 4:00 - 5:00
Qualifica 7:00

Domenica 15 marzo 2015

Gara 6:00



GP MALESIA



Circuito
Sepang International Circuit (5.543 metri)

Pole 2014
1'59"431 Lewis Hamilton (Mercedes)

Record sul giro (in gara)
1'34"223 Juan Pablo Montoya (2004)

gli orari

* ora italiana

Venerdì 27 marzo 2015

Libere 1 3:00 - 4:30
Libere 2 7:00 - 8:30

Sabato 28 marzo 2015

Libere 3 7:00 - 8:00
Qualifica 10:00

Domenica 29 marzo 2015

Gara 9:00



GP CINA



Circuito

Shanghai International Circuit (5.451 metri)

Pole 2014

1'53"860 Lewis Hamilton (Mercedes)

Record sul giro (in gara)

1'32"238 Michael Schumacher (2004)

gli orari

* ora italiana

Venerdì 10 aprile 2015

Libere 1 7:00 - 5:30

Libere 2 8:00 - 9:30

Sabato 11 aprile 2015

Libere 3 6:00 - 7:00

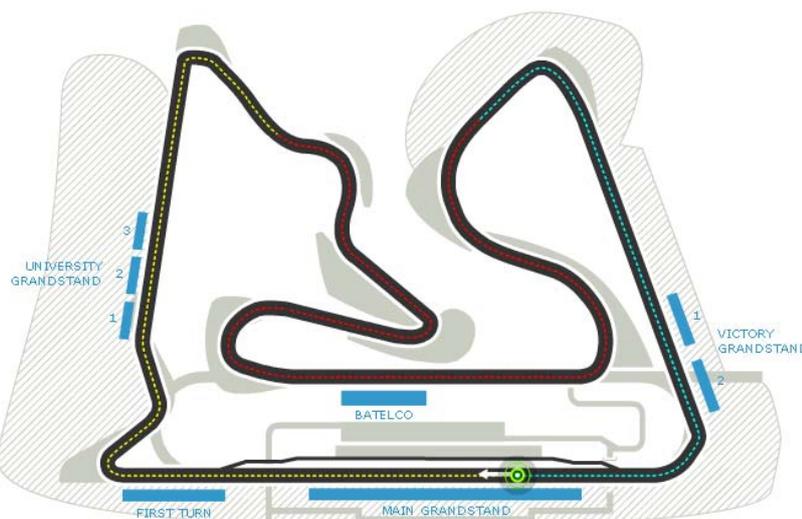
Qualifica 9:00

Domenica 12 aprile 2015

Gara 8:00



GP BAHRAIN



Circuito

Bahrain International Circuit (5.412 metri)

Pole 2014

1'33"185 Nico Rosberg (Mercedes)

Record sul giro (in gara)

1'31"447 Pedro De La Rosa (2005)

gli orari

* ora italiana

Venerdì 17 aprile 2015

Libere 1 13:00 - 14:30

Libere 2 17:00 - 18:30

Sabato 18 aprile 2015

Libere 3 14:00 - 15:00

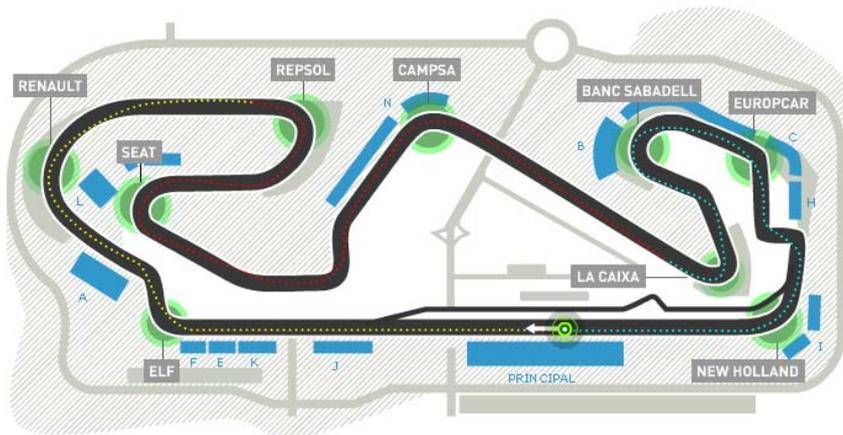
Qualifica 17:00

Domenica 19 aprile 2015

Gara 17:00



GP SPAGNA



Circuito
Catalunya (4.655 metri)

Pole 2014
1'25"232 Lewis Hamilton (Mercedes)

Record sul giro (in gara)
1'21"670 Kimi Raikkonen (2008)

gli orari

* ora italiana

Venerdì 8 maggio 2015

Libere 1 10:00 - 11:30
Libere 2 14:00 - 15:30

Sabato 9 maggio 2015

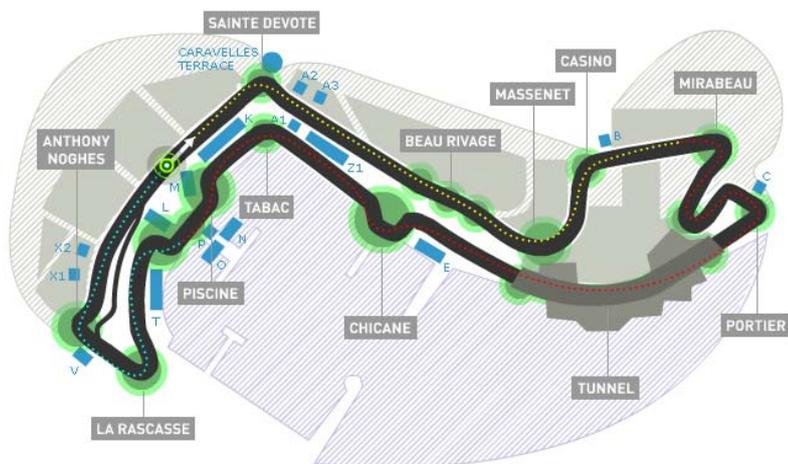
Libere 3 11:00 - 12:00
Qualifica 14:00

Domenica 10 maggio 2015

Gara 14:00



GP MONACO



Circuito
Monaco (3.340 metri)

Pole 2015
1'15"989 Nico Rosberg (Mercedes)

Record sul giro (in gara)
1'14"439 Michael Schumacher (2004)

gli orari

* ora italiana

Giovedì 21 maggio 2015

Libere 1 10:00 - 11:30
Libere 2 14:00 - 15:30

Sabato 23 maggio 2015

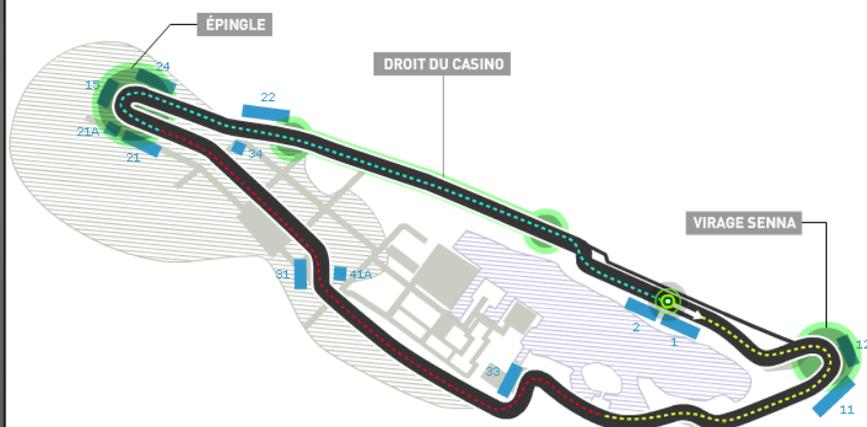
Libere 3 11:00 - 12:00
Qualifica 14:00

Domenica 24 maggio 2015

Gara 14:00



GP CANADA



Circuito

Gilles-Villeneuve (4.361 metri)

Pole 2014

1'14"874 Nico Rosberg (Red Bull)

Record sul giro (in gara)

1'13"622 Rubens Barrichello (2004)

gli orari

Venerdì 5 giugno 2015

Libere 1 16:00 - 17:30

Libere 2 20:00 - 21:30

Sabato 6 giugno 2015

Libere 3 16:00 - 17:00

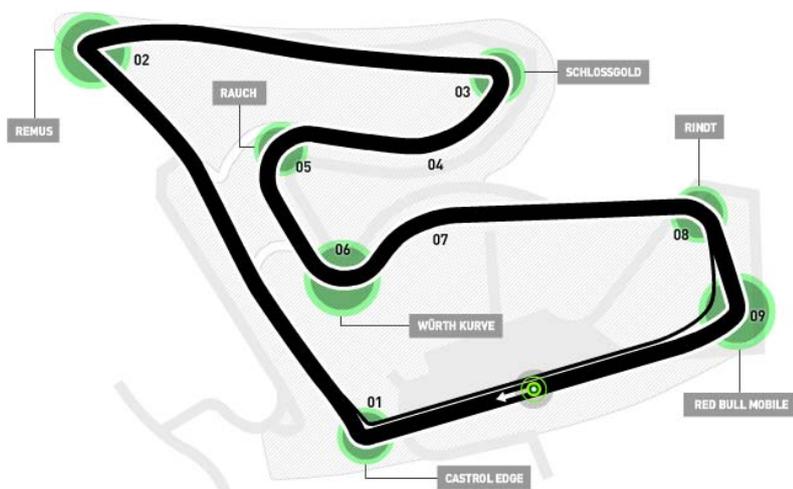
Qualifica 19:00

Domenica 7 giugno 2015

Gara 20:00



GP AUSTRIA



Circuito

A1 Ring (4.326 metri)

Pole 2014

1'08"759 Felipe Massa (Williams)

Record sul giro (in gara)

1'08"337 Michael Schumacher (2003)

gli orari

Venerdì 19 giugno 2015

Libere 1 10:00 - 11:30

Libere 2 14:00 - 15:30

Sabato 20 giugno 2015

Libere 3 11:00 - 12:00

Qualifica 14:00

Domenica 21 giugno 2015

Gara 14:00



GP UNGHERIA



Circuito

Hungaroring (4.381 metri)

Pole 2014

1'22"715 Nico Rosberg (Mercedes)

Record sul giro (in gara)

1'19"071 Michael Schumacher (2004)

gli orari

* ora italiana

Venerdì 24 luglio 2015

Libere 1 10:00 - 11:30

Libere 2 14:00 - 15:30

Sabato 25 luglio 2015

Libere 3 11:00 - 12:00

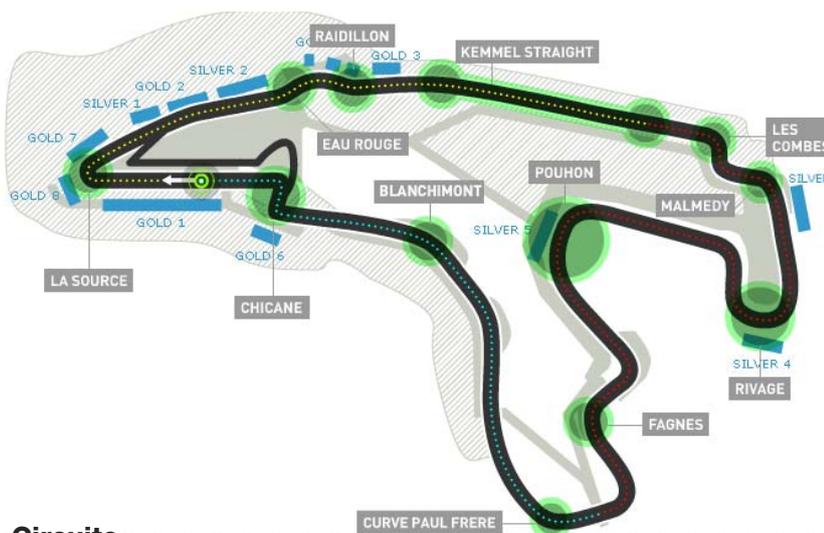
Qualifica 14:00

Domenica 26 luglio 2015

Gara 14:00



GP BELGIO



Circuito

Spa-Francorchamps (7.004 metri)

Pole 2014

2'05"591 Nico Rosberg (Mercedes)

Record sul giro (in gara)

1'47"273 Sebastian Vettel (2009)

gli orari

* ora italiana

Venerdì 21 agosto 2015

Libere 1 10:00 - 11:30

Libere 2 14:00 - 15:30

Sabato 22 agosto 2015

Libere 3 11:00 - 12:00

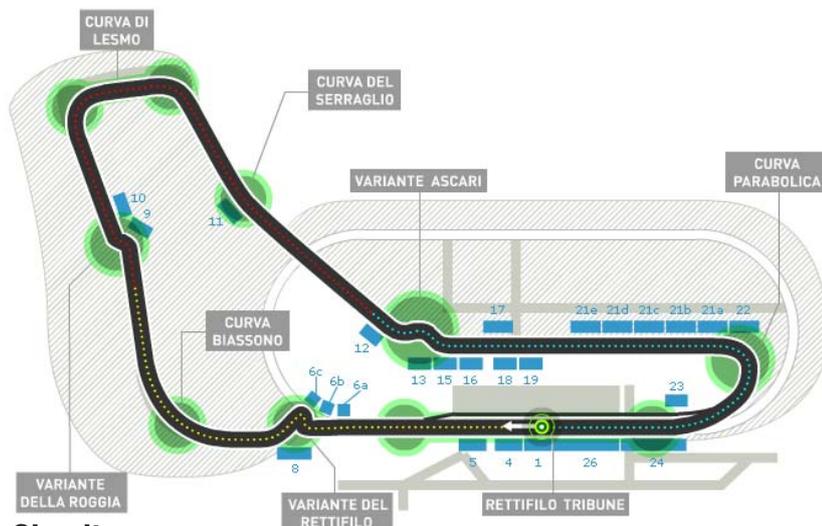
Qualifica 14:00

Domenica 23 agosto 2015

Gara 14:00



GP ITALIA



Circuito

Autodromo di Monza (5.793 metri)

Pole 2014

1'24"109 Lewis Hamilton (Mercedes)

Record sul giro (in gara)

1'21"046 Rubens Barrichello (2004)

gli orari

* ora italiana

Venerdì 4 settembre 2015

Libere 1 10:00 - 11:30
 Libere 2 14:00 - 15:30

Sabato 5 settembre 2015

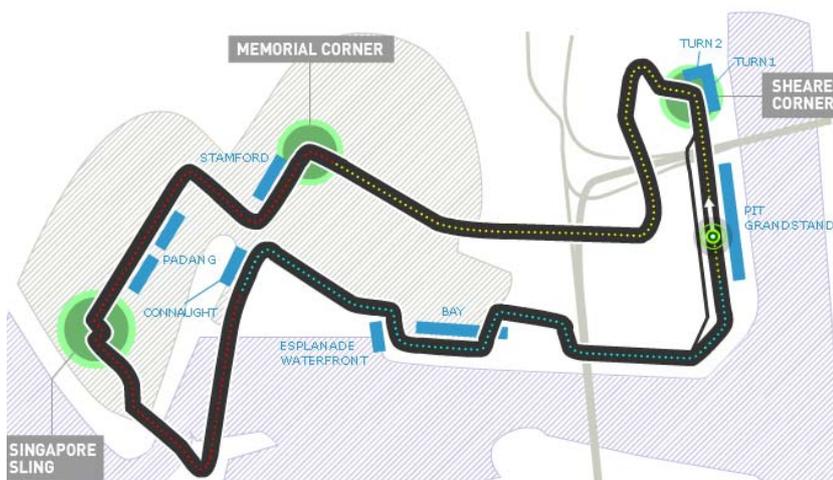
Libere 3 11:00 - 12:00
 Qualifica 14:00

Domenica 6 settembre 2015

Gara 14:00



GP SINGAPORE



Circuito

Marina Bay Street Circuit (5.065 metri)

Pole 2014

1'45"681 Lewis Hamilton (Mercedes)

Record sul giro (in gara)

1'48"574 Sebastian Vettel (2013)

gli orari

* ora italiana

Venerdì 18 settembre 2015

Libere 1 12:00 - 13:30
 Libere 2 15:30 - 17:00

Sabato 19 settembre 2015

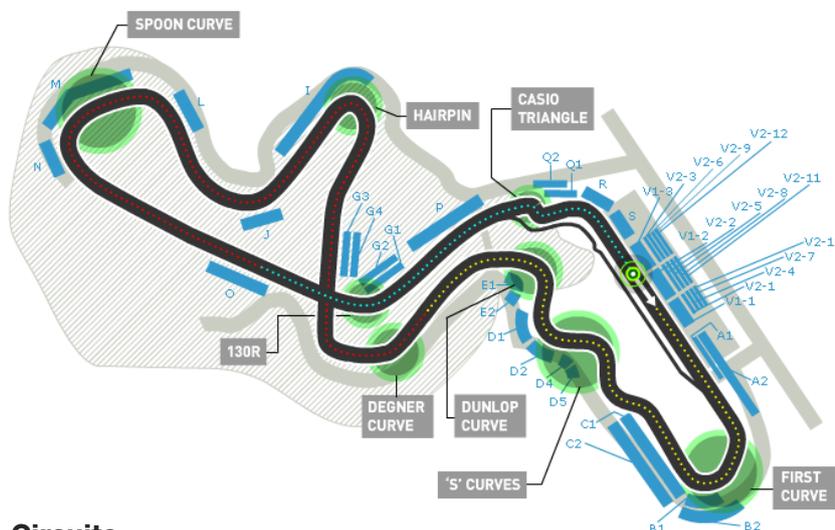
Libere 3 12:00 - 12:00
 Qualifica 15:00

Domenica 20 settembre 2015

Gara 14:00



GP GIAPPONE



Circuito

Suzuka (5.807 metri)

Pole 2014

1'32"506 Nico Rosberg (Mercedes)

Record sul giro (in gara)

1'31"540 Kimi Raikkonen (2005)

gli orari

* ora italiana

Venerdì 25 settembre 2015

Libere 1 3:00 - 4:30

Libere 2 7:00 - 8:30

Sabato 26 settembre 2015

Libere 3 5:00 - 6:00

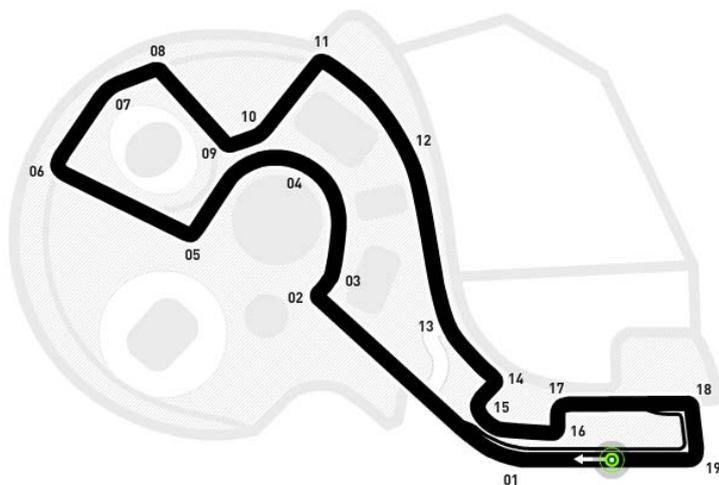
Qualifica 8:00

Domenica 27 settembre 2015

Gara 7:00



GP RUSSIA



Circuito

Sochi International Street Circuit (5.848 metri)

Pole 2014

1'38"513 Lewis Hamilton (Mercedes)

Record sul giro (in gara)

1'40"896 Valtteri Bottas (2014)

gli orari

* ora italiana

Venerdì 9 ottobre 2015

Libere 1 8:00 - 9:30

Libere 2 12:00 - 13:30

Sabato 10 ottobre 2015

Libere 3 10:00 - 11:00

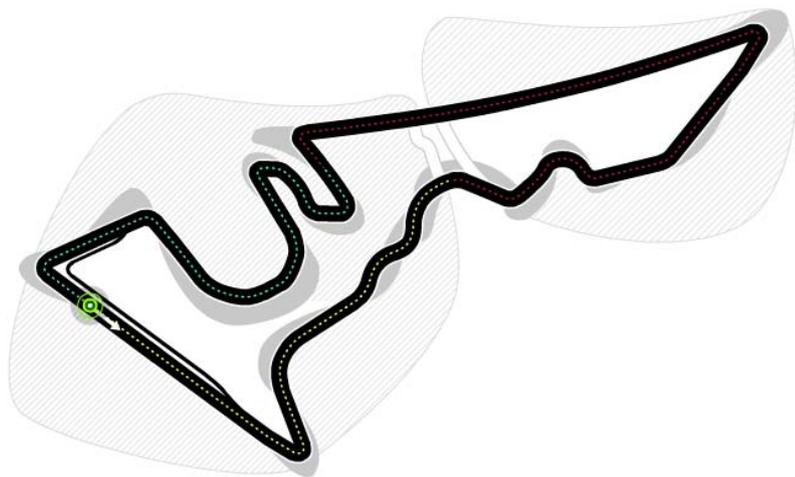
Qualifica 13:00

Domenica 11 ottobre 2015

Gara 13:00



GP STATI UNITI



Circuito

Circuit of The Americas (5.513 metri)

Pole 2014

1'36"067 Nico Rosberg (Mercedes)

Record sul giro (in gara)

1'39"347 Sebastian Vettel (2012)

gli orari

* ora italiana

Venerdì 23 ottobre 2015

Libere 1 17:00 - 18:30

Libere 2 21:00 - 22:30

Sabato 24 ottobre 2015

Libere 3 17:00 - 18:00

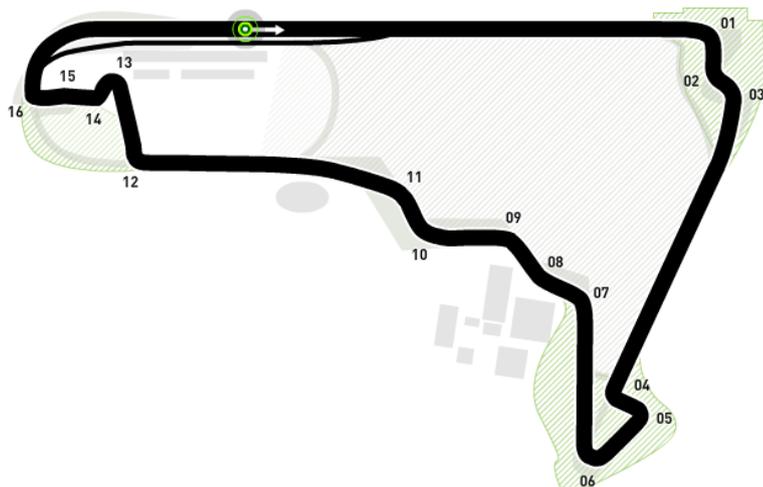
Qualifica 20:00

Domenica 25 ottobre 2015

Gara 20:00



GP MESSICO



Circuito

Autodromo Hermanos Rodriguez (4.421 metri)

Pole 2015

-

Record sul giro (in gara)

1'16"778 Nigel Mansell (1991)

gli orari

* ora italiana

Venerdì 30 ottobre 2015

Libere 1 17:00 - 18:30

Libere 2 21:00 - 22:30

Sabato 31 ottobre 2015

Libere 3 17:00 - 18:00

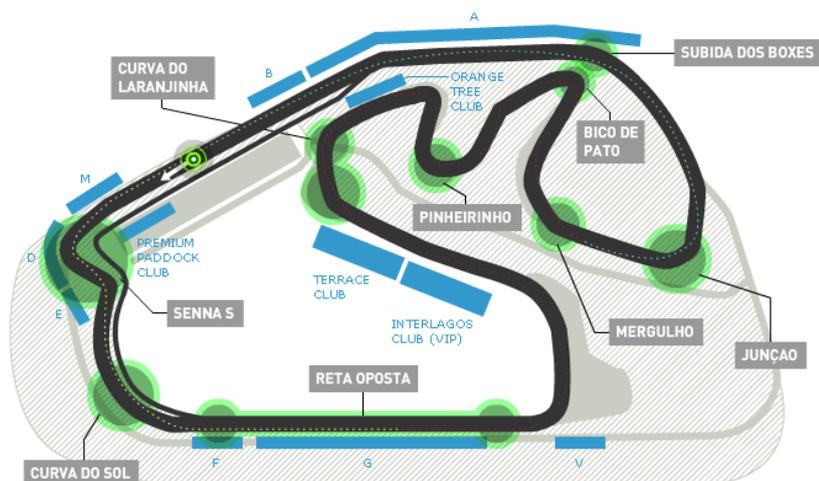
Qualifica 20:00

Domenica 1 novembre 2015

Gara 20:00



GP BRASILE



Circuito

Autodromo Jose Carlos Pace (4.309 metri)

Pole 2014

1'10"023 Nico Rosberg (Mercedes)

Record sul giro (in gara)

1'11"473 Juan Pablo Montoya (2004)

gli orari

* ora italiana

Venerdì 13 novembre 2015

Libere 1 13:00 - 14:30

Libere 2 17:00 - 18:30

Sabato 14 novembre 2015

Libere 3 14:00 - 15:00

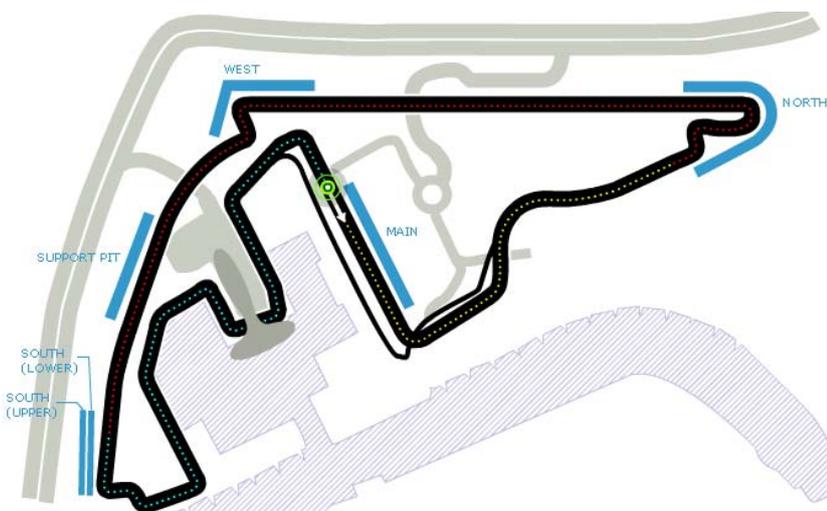
Qualifica 17:00

Domenica 15 novembre 2015

Gara 17:00



GP ABU DHABI



Circuito

Yas Marina Circuit (5.554 metri)

Pole 2014

1'40"480 Nico Rosberg (Mercedes)

Record sul giro (in gara)

1'40"279 Sebastian Vettel (2009)

gli orari

* ora italiana

Venerdì 27 novembre 2015

Libere 1 10:00 - 11:30

Libere 2 14:00 - 15:30

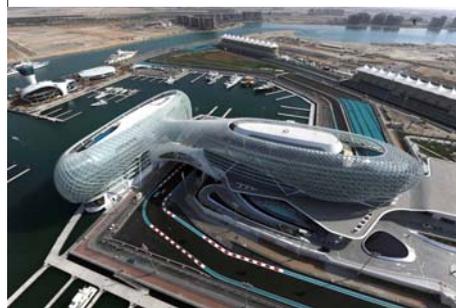
Sabato 28 novembre 2015

Libere 3 11:00 - 12:00

Qualifica 14:00

Domenica 29 novembre 2015

Gara 14:00



MONDIALE RALLY
MESSICO



LI HA SPO



LVERATI TUTTI

Terzo successo stagionale e terza vittoria consecutiva nel Rally del Messico per Sébastien Ogier che una volta di più, dimostra di essere il padrone assoluto della specialità con gli avversari ridotti a misero ruolo di comprimari

Il colpaccio messo a segno da Sébastien Ogier sui quattordici chilometri e spiccioli di El Chocolate, la consistente prestazione del ritrovato Mads Ostberg e quella al solito assai gagliarda di Andreas Mikkelsen. E l'impresa compiuta dalla gente della M-Sport per dare modo a Ott Tanak di rimettersi in auto il più presto possibile. Sì, d'accordo, però tutto il resto è noia. Con solo qualche spolverata di gioia. Quella dei due norvegesi che occupano i gradini bassi del podio messicano e, soprattutto, quella del pluridecorato francese che in Messico ha rastrellato la sua terza vittoria stagionale – la ventisettesima in una carriera che tutto fa pensare sia ancora lunga – e incamerato anche i tre punti destinati al più veloce nella Power Stage finale. Consolidando un primato nella classifica iridata che neppure a usare la lanterna di Diogene si riesce a scorgere chi potrà togliergli.

“È stato un bel successo, uno di quelli che avranno sempre un posto speciale nei miei ricordi”, butta lì l'asso della Volkswagen a cose fatte. Dopo aver ribadito che, al via, proprio non pensava di riuscire a farcela a imporsi. Non in una gara dove la posizione di partenza gioca un ruolo molo importante. “Con la prospettiva di mettere le ruote su trecento chilometri di strade da spazzare, non potevo illudermi di spuntarla”, osserva. Invece l'ha fatto. Battuto nella kermesse di Guanajuato, Ogier s'è rifatto subito dopo in quella di Leon. Ma è stato sulla terra del secondo tratto vero del terzo appuntamento della stagione iridata che ha realizzato il suo ennesimo capolavoro. Scrollandosi di dosso la sagoma sempre più ingombrante di Thierry Neuville e quella degli altri suoi avversari di giornata. Merito delle condizioni climatiche, dice: “Le temperature insolitamente basse del venerdì ci hanno convinto ad affrontare la prima boucle con pneumatici teneri ed è stata la scelta vincente”. Vero, verissimo. Ma per renderla tale ci ha messo anche molto del suo. Aggredendo la prova con la determinazione dei grandi veri. Consolidato il primato, ha continuato a fare quello che gli riesce meglio: distribuire qualche scoppola qui e là ai suoi avversari senza aver l'aria di mettercela tutta. “Gli altri mi hanno dato una mano commettendo qualche errore”, minimizza. Per evitare l'accusa di falsa modestia aggiunge: “Immagino che a metterli in condizione di sbagliare sia anche stato il ritmo che abbiamo provato a imporre...”. Già, il ritmo. Quello che lui riesce (quasi) sempre a tenere alto a lungo. Di certo più a lungo di una concorrenza che lo teme e lo rispetta. Di Ostberg e di Mikkelsen, di Neuville e di Meeke, di Sordo e di Kubica. E ovviamente di Latvala, il grande sconfitto della trasferta americana.



INCORREGGIBILE LATVALA

Ancora lui, l'incorreggibile. Jari-Matti Latvala concede l'ennesimo bis: come in Svezia, anche in Messico paga con un busso la voglia di provare a mettere il sale sulla coda a Sébastien Ogier. E tornano in mente le sue tantissime divagazioni quando, ufficiale Ford, rovinava tanti, troppi fine settimana a Malcolm Wilson. Ha talento, il finlandese, e sa come farsi perdonare dai suoi datori di lavoro e dai suoi meccanici ai quali, imperterrito, continua a offrire giornate molto piene. Lo rifarà, prima o poi. Ma intanto le sue speranze di vincere il titolo iridato sfumano. Almeno per quest'anno, quello che nelle sue intenzioni – e forse in quelle di Jost Capito – avrebbe dovuto essere punteggiato di successi. E al di là delle dichiarazioni al solito soft, è chiaro che i vertici della Volkswagen c'è chi comincia a chiedersi se vale davvero la pena continuare a puntare su di lui.





L'ORDINE DI ARRIVO DOMENICA 8 MARZO 2015

1. Ogier-Ingrassia (VW Polo Wrc) in 4.19'13"4
2. Ostberg-Andersson (Citroen DS3 Wrc) a 1'18"8
3. Mikkelsen-Floene (VW Polo Wrc) a 1'25"1
4. Evans-Barritt (Ford Fiesta RS Wrc) a 3'40"2
5. Sordo-Marti (Hyundai i20 Wrc) a 5'01"68
6. Prokop-Tomanek (Ford Fiesta RS Wrc) a 6'36"1
7. Al-Attayah-Baumel (Ford Fiesta S2000) a 14'52"7
8. Neuville-Gilsoul (Hyundai i20 Wrc) a 22'43"3
9. Fuchs-Mussano (Ford Fiesta RS R5) a 22'49"0
10. Ketomaa-Lindstrom (Ford Fiesta RS R5) a 23'10"2

Il campionato

Piloti: 1.Ogier punti 81; 2.Mikkelsen 47; 3.Neuville 35; 4.Ostberg 32; 5.Evans 26; 6.Latvala 19; 7.Sordo 18; 8.Prokop 14; 9.Tanak 12; 10.Paddon 10; 11.Meeke 10; 12.Loeb 6; 13. Al-Attayah 6; 14.Protasov 2; 15.Fuchs 2; 16-Ketomaa 1.
Costruttori: 1.Volkswagen 99; 2.Hyundai 75; 3.M-Sport 48; 4.Citroen 42; 5.Jipocar 20; 5.Volkswagen II 15; 7.Hyundai N 3; 8.FWRT 1.
WRC 2: 1.Ketomaa 40; 2.Al-Attayah 25; 3.Lefebvre 25.



L'ORDINE DI PARTENZA FA DISCUTERE MA NON FERMA OGIER

"Incomprensibile". Così, in un gradevolissimo faccia a faccia con Yves Matton proposto da Autohebd, Sébastien Loeb definisce il sistema adottato quest'anno per stabilire l'ordine di partenza nel mondiale. L'aggettivo non è il più appropriato: non serve essere dei maghi per capire che ad ispirare i federali è stata la volontà di penalizzare in qualche modo Sébastien Ogier. Le classifiche dei primi tre appuntamenti stagionali della serie iridata dicono che il tentativo è miseramente naufragato. Il francese ha vinto bene a Monte-Carlo, in Svezia e pure in Messico. Dove, alla vigilia, l'handicap pareva insormontabile. La mossa pensata, s'ha da credere, dal promoter e approvata nella stanza dei bottoni non è servita. E allora s'ha da temere una correzione. Magari che quelli che si fermano il primo giorno rientrino nella stessa posizione che occupavano al via. O magari che il meglio piazzato nella classifica iridata debba disputare almeno una prova con un braccio legato dietro la schiena...

MONDIALE RALLY

MESSICO



CHE RISCHIO PER TANAK E MOLDER

Felicità è anche un penultimo posto a quasi due ore dal primo. “Ma – corregge Ott Tanak – la cosa più bella è che siamo ancora vivi...”. Venerdì mattina lui e Raigo Molder hanno rischiato grosso: finiti, forse per un guasto, in grosso stagno, i due estoni hanno avuto a disposizione solo pochi secondi per sfilarsi dall'abitacolo della Fiesta prima che fosse inghiottita dall'acqua. “Mentre, a testa in giù, stavamo volando fuori, ho avuto solo il tempo di urlare a Raigo che avremmo dovuto fare molto in fretta a slacciare le cinture per cercare di uscire dall'auto”. Lo hanno fatto. Poi, in tuta e casco, hanno nuotato per qualche metro per raggiungere la riva. “Non so – sorride il pilota baltico – se sono un buon nuotatore, ma visto che sono vivo, non devo essere male...”. Il tempo di asciugarsi sommariamente e i due hanno cominciato a pensare che forse per loro la trasferta messicana non era finita. A permetter loro di continuare ci hanno pensato i meccanici della M-Sport che, una volta riavuta fra le mani la vuerreci, hanno iniziato l'opera di ricostruzione. Non ce l'hanno fatta a finire l'enorme lavoro in tempo per permettere a Tanak di disputare le prove del sabato, ma domenica mattina si è presentato alla partenza. “Ho scoperto quanto è difficile essere il primo sulla strada su queste prove, ma non importa: quello che conta è che grazie agli uomini dell'assistenza abbiamo potuto macinare altri chilometri. Ebbene sì: adesso sono ancora più orgoglioso di fare parte di una squadra capace di compiere una tale impresa”.



A sinistra, la sequenza dell'uscita di strada di Tanak e Molder con conseguente tuffo nell'acqua. Sopra, i due estoni hanno dimostrato un'autoironia fuori dal comune presentandosi al palco d'arrivo con tanto di maschera e boccaglio

MONDIALE RALLY

MESSICO



Subito fuori gara, Thierry Neuville (a destra) si è poi ripreso finendo ottavo, ma il bilancio della Hyundai è stato buono grazie anche a Dani Sordo (sotto), quinto al traguardo



IL BOTTO DI NEUVILLE NON FERMA LA HYUNDAI

Volkswagen sessantotto, Hyundai cinquantacinque. Grazie ai punti portati a casa da Dani Sordo, quinto, e da Thierry Neuville, ottavo, la squadra diretta da Michel Nandan si avvicina un altro po' a quella diretta da Jost Capito nella classifica iridata. E la sfida fra costruttori rimane in qualche modo aperta. Anche se ci vuole davvero una grande fantasia per immaginare che la Hyundai riesca a compiere l'impresa. Intanto, però, la gente del costruttore coreano si gode il momento. Giustamente fiera del gran bel lavoro fatto fin qui e comunque consapevole che non sarebbe bastato, se lo scriteriato Jari-Matti Latvala non ci avesse messo del suo...



WRC -2 IL RITORNO DI AL-ATTIYAH

Tremate, tremate. In un mondiale nel quale, malgrado l'impegno di Michele Mouton per ridare un senso alle classifiche rosa, di streghe ancora non se ne vedono, a mettere paura a tutti i protagonisti più o meno annunciati del Wrc-2 ci pensa Nasser Al-Attiyah. Il gatto è tornato e per i topolini s'è fatta subito dura. Durissima. Ottimo protagonista fin dalle prime battute, il qatariño con la Fiesta Regional ha lasciato il pallino sono per un attimo, complice un testa-coda. Ha reagito da grande e, senza manco dar l'impressione di andare a palla, è tornato ad occupare l'attico. Per chiudere con un vantaggio stratosferico su Nicolas Fuchs e Jari Ketomaa. Impreziosendo il successo nella categoria cadetta con un lucentissimo settimo posto assoluto.

LA RABBIA DI MEEKE LA GIOIA DI OSTBERG

Il ricordo del miglior tempo realizzato nella prima prova vera del Messico non basta a consolarlo. Kris Meeke guarda sconcolato il bicchiere e lo vede solo vuoto: "Ho fatto – osserva lucido – proprio quello che non dovevo fare". Non si dà pace, il nordirlandese. Non si perdona l'errore che l'ha costretto a fermarsi il venerdì. "No, non ci voleva", taglia corto. A salvare il bilancio della Citroen ci ha pensato Mads Ostberg, ottimo secondo.



Mads Ostberg

WEEKEND SFORTUNATO PER BERTELLI

Una rondine non fa primavera. Non in Messico. E il secondo posto nella fascinosa kermesse di Guanajuato con il quale Lorenzo Bertelli e Giovanni Bernacchini avevano iniziato la sfida nelle lontane americhe non ha avuto seguito. Risucchiato assai presto dalla coda del gruppo, l'italiano con la Fiesta vuerreci non ha evitato una delle tante trappole del venerdì e neppure tutte quelle del sabato e della domenica. Tre giorni pieni, tre stop.

BANDIERA BIANCA ANCHE PER TEMPESTINI

Pareva fatta. Tredicesimo assoluto e piuttosto nettamente primo in Produzione, Simone Tempestini era a un passo da un risultato più che positivo. E invece, quando l'arrivo era a due passi, il figlio d'arte ha dovuto alzare bandiera bianca. Colpa della rottura di un differenziale della sua Impreza. Ma il tanto di buono resta, indelebile. E resta l'esperienza raccolta su un fondo insidioso. Anche se il primato (e i punti) di categoria sono andati a Max Rendina, buon tredicesimo assoluto.



Bertelli e Bernacchini
in azione in Messico





Il campione del mondo ha aperto al meglio la stagione conquistando a casa sua la prima corsa. Successo anche per Loeb che ha mostrato chiari segnali di crescita rispetto al 2014. La Citroen è ancora superiore

LOPEZ IMBATTIBILE



TERMAS DE RIO HONDO

T. Monteiro
18

K. Müller
68

JVC KENWOOD

J.M. López
37

TOTAL

KW
kwsuspensions.de

KW
kwsuspensions.de

CITROËN
RACING

YOKOHAMA

YOKOHAMA

Dario Sala

Il primo round è andato agli archivi ricalcando più o meno quelle che erano le previsioni della vigilia. Dopo le due gare di Termas de Rio Hondo si sa che la Citroen è ancora molto forte, che la Honda dovrà sudare parecchio, che le Chevrolet sono buone macchine, ma che necessariamente dovranno essere pilotate meglio e infine che tutti dovranno guardarsi dalla Lada.

CITROEN PADRONA TOTALE DELLA SCENA

Chi credeva che i tagli al budget ed i (relativi) pochi test avessero indebolito la Citroen, forse si è sbagliato. In Argentina le C-Elysée hanno mostrato di essere ancora padrone della scena sotto tutti i punti di vista. In prova hanno occupato i primi quattro posti dello schieramento e potevano essere cinque se Mehdi Bennani non avesse sbagliato in Q2. In gara, hanno dominato la prima frazione e vinto la seconda partendo dalle retrovie. In mezzo, alcuni errori dei piloti che non hanno reso più tondo un risultato mai in discussione. E' vero, due gare sono troppo poche per avere un quadro generale della situazione, ma la sensazione di tutti è che i francesi siano ancora di un altro livello rispetto alla concorrenza. Un po' come sembra esserlo ancora José Maria Lopez. Il Campione del Mondo in carica, ormai una vera star in Argentina (tanto che veniva scortato), non ha perso nulla della sua grinta e della sua velocità. In prova ha annichilito tutti con un tempo sensazionale ed in gara uno ha risposto con una bella macchinata a Yvan Muller che ha provato in maniera ruvida a passarlo. Ha vinto con merito, mentre in gara due ha agguantato un secondo posto d'oro dopo essere partito da metà schieramento per la solita griglia invertita. La Citroen ha poi festeggiato la vittoria di Sébastien Loeb. Trionfo meritato quello del francese che ha mostrato una bella grinta nei sorpassi ovvero il suo tallone di Achille lo scorso anno. Se davvero Loeb avrà corretto questo aspetto allora ci aspettano battaglie ancora più toste in squadra. Muller, nervoso come poche volte capita, e Ma Qing Hua sanno che avrebbero potuto vincere e che in Argentina hanno perso un'occasione per colpe loro. Meditano vendetta a tutto vantaggio dello spettacolo. Toccherà a Yves Matton tenere a bada i suoi galli: un compito che si preannuncia decisamente difficile.

HONDA RIDIMENSIONATA MA ALLA JAS SPERANO

Di questo potrebbe approfittarne la Honda che torna dall'Argentina forse un po' ridimensionata nelle aspettative. Ripetiamo, è presto per dare giudizi anche perché i lavori in pista proseguiranno e nuovi pezzi verranno implementati fin dalla gara del Marocco. In Argentina, la Civic ha dimostrato un miglioramento, ma per infastidire la Citroen vista laggiù era davvero troppo poco. Per avere un quadro più completo occorrerà aspettare la gara ungherese. "Dal canto nostro siamo soddisfatti - ha detto Alessandro Mariani - questa gara ha confermato la risoluzione di alcuni problemi che avevamo lo scorso anno. Le nuove parti che stiamo aspettando avranno un sicuro effetto sulle prestazioni della macchina. Non mi aspettavo di essere in testa alla prima gara, ma è chiaro che dovremo lavorare ancora e reagire velocemente". Una Honda rimandata dunque, ma la strada presa è quella giusta e facilmente nelle gare europee potrem-

mo immaginare un Civic più vicina e all'attacco. Lo si spera per il bene del campionato e dello spettacolo.

LADA STUPISCHE IL POTENZIALE C'E'

Nel frattempo a stupire è stata la Lada. La Vesta, con pochissimi chilometri alle spalle, ha fatto vedere a tratti di avere un potenziale tutto da scoprire. Nelle libere e nelle qualifiche questo lo si è visto anche se poi, alla resa dei conti, i risultati raggiunti non sono stati un granché. A questo però, hanno concorso fatti estranei alla macchina. In gara 1 entrambe le Vesta sono state colpite da altri concorrenti come successo anche in gara due a James Thompson. Resta la bella pole ottenuta dall'inglese che significa essere nella top ten e la curiosità di sapere come sarebbero andate le gare senza incidenti. Un risultato non da poco per una macchina che in Argentina ha fatto il suo primo probante test. Finalmente siamo davanti ad un vera auto da corsa.



Il sorprendente poleman
Thompson con la Lada Vesta



Le due Honda di Monteiro e Tarquini



L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 1 DOMENICA 8 MARZO 2015

- 1 - José Maria Lopez (Citroen C-Elysée) - Citroen - 13 giri 23'25"060
- 2 - Yvan Muller (Citroen C-Elysée) - Citroen - 3"170
- 3 - Sébastien Loeb (Citroen C-Elysée) - Citroen - 7"500
- 4 - Tiago Monteiro (Honda Civic) - Honda Jas - 14"168
- 5 - Gabriele Tarquini (Honda Civic) - Honda Jas - 16"322
- 6 - Norbert Michelisz (Honda Civic) - Zengo - 18"470
- 7 - Ma Qing Hua (Citroen C-Elysée) - Citroen - 20"164
- 8 - Tom Chilton (Chevrolet Cruze) - Roal - 23"499
- 9 - Stefano D'Aste (Chevrolet Cruze) - Munnich - 27"306
- 10 - Rickard Rydell (Honda Civic) - Nika - 30"266
- 11 - Dusan Borkovic (Honda Civic) - Proteam - 34"387
- 12 - Gregoire Demoustier (Chevrolet Cruze) - Craft Bamboo - 36"213
- 13 - Mehdi Bennani (Citroen C-Elysée) - SLR - 37"906

Giro più veloce
José Maria Lopez 1'47"702

- Ritirati
- 1° giro - John Filippi
 - 2° giro - James Thompson
 - 4° giro - Rob Huff
 - 4° giro - Hugo Valente
 - 9° giro - Tom Coronel



L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 2 DOMENICA 8 MARZO 2015

- 1 - Sébastien Loeb (Citroen C-Elysée) - Citroen - 15 giri 29'33"508
- 2 - José Maria Lopez (Citroen C-Elysée) - Citroen - 4"690
- 3 - Tiago Monteiro (Honda Civic) - Honda Jas - 10"149
- 4 - Gabriele Tarquini (Honda Civic) - Honda Jas - 11"564
- 5 - Mehdi Bennani (Citroen C-Elysée) - SLR - 14"956
- 6 - Ma Qing Hua (Citroen C-Elysée) - Citroen - 19"697
- 7 - Norbert Michelisz (Honda Civic) - Zengo - 17"948 "
- 8 - Tom Chilton (Chevrolet Cruze) - Roal - 21"338
- 9 - Rickard Rydell (Honda Civic) - Nika - 30"607
- 10 - Gregoire Demoustier (Chevrolet Cruze) - Craft Bamboo - 32"304
- 11 - Yvan muller (Citroen C-Elysée) - Citroen - 43"627
- 12 - John Filippi (Chevrolet Cruze) - Campos - 1'12"280 "

Giro più veloce Sébastien Loeb 1'46"708

* Penalizzato di 30"
** Penalizzato di una posizione

- Ritirati
- 1° giro - Stefano D'Aste
 - 1° giro - James Thompson
 - 2° giro - Rob Huff
 - 4° giro - Tom Coronel
 - 8° giro - Dusan Borkovic

Il campionato
1. Lopez 48; 2. Loeb 43; 3. Monteiro 28; 4. Muller e Tarquini 22; 6. Michelisz 16; 7. Ma 14; 8. Bennani 12.



IL FUTURO È





Al Salone di Ginevra si sono viste per la prima volta due delle contendenti più attese per il futuro del GT3: Mercedes-AMG GT e Audi R8 LMS 2015

E UBER ALLES

Marco Cortesi

Dopo la presentazione in pompa magna della Lamborghini Huracan GT3, prima vera proposta ufficiale della casa di Sant'Agata nel mondo del Gran Turismo con tanto di collaborazione da parte della Dallara, arrivano due altri importanti tasselli della "nuova generazione" della classe. Che, nata per vedere al via vetture genuinamente derivate dalle versioni stradali, continua a bruciare tappe su tappe per diventare un punto di riferimento in termini di estremizzazione tecnica. Audi R8 2015 e Mercedes AMG-GT rappresentano al meglio il rinnovamento "verso l'alto" della futura GT3 quanto a livello tecnico e prestazionale. Entrambe si sono viste per la prima volta dal vivo al Salone di Ginevra a scorsa settimana. La coupé di Ingolstadt, svelata assieme alla controparte stradale, ha lasciato impressionati soprattutto per l'aerodinamica, molto più evoluta rispetto al precedente modello, in particolare al posteriore e nel sottoscocca. Altro punto di forza, secondo quanto spiegato dall'Audi, anche la trasmissione rinnovata. A spaventare tutti, è però il fatto che la nuova R8 abbia già completato migliaia di chilometri di test. Dopo essersi trovati a sviluppare la l'auto precedente in un periodo di transizione regolamentare, in Audi stavolta hanno voluto sfruttare a fondo ogni singolo spazio, senza lasciare nulla al caso.



SLS GT CON IL VECCHIO MOTORE 6.2 V8

Se il propulsore V10 della R8 è sostanzialmente lo stesso del modello che sostituisce, e molto simile a quello della versione stradale, in Mercedes si è invece scelta una strada diversa. O meglio, "tradizionale". Sulla AMG GT GT3 si è infatti accantonato l'avveniristico motore biturbo del modello di produzione affidandosi al vecchio 6.2 V8 montato sulla SLS. Come concesso dai regolamenti, e già fatto con Ford GT e BMW Z4, si è così ricorsi ad un propulsore non presente nella gamma di serie. Troppo rischioso forse adattare alle corse l'unità V8 da 4 litri con doppia turbina nella campana. Molto più sicuro ed economico mantenere un'unità che era stata il punto di forza della SLS: dopotutto, chi te lo fa fare di sviluppare un nuovo concetto solo per vedere eventuali benefici azzerati dal balance of performance? In Mercedes la nuova macchina ha comunque portato cambiamenti. Se la precedente SLS era...

all'americana, con un lungo cofano all'americana e dimensioni, la GT è piccola e "asciutta", anche se ci si attende lo stesso peso minimo, intorno ai 1350 kg. Riflettendo il fatto che la stradale si ponga un gradino più in basso.

AUDI R8 IN CURA DIMAGRANTE

Cura dimagrante invece per la R8, che peserà solo 1225 chilogrammi, zavorra permettendo. E proprio dal BoP dipenderà buona parte del successo delle nuove arrivate: l'Audi debutterà alla 24 Ore del Nurburgring, e si incontrerà con la rivale presumibilmente alla 24 Ore di Spa (a Stoccarda si parla di "estate"). Per entrambe, le consegne ai clienti inizieranno alla fine dell'anno. Dopo le prime immagini della BMW M6, e i debutti al Salone di Ginevra di Audi e Mercedes, ci si aspetta il completamento del quartetto tedesco che vedrà protagonista la Porsche 991 GT3 R. La coupé di Weissach ha finora girato solo a porte chiuse.







JIMMIE? FENOMENALE!

Johnson e Knaus sono ancora il duo pilota-crew chief più invidiato e osservato del paddock. Dopo un anno difficile, la vittoria di Atlanta li ha visti tornare a... spaventare gli avversari!



Chad
Knaus

Chad
Knaus

Al termine di una stagione di transizione, in cui la magia tra Jimmie Johnson ed il suo ingegnere capo Chad Knaus era sembrata traballare, la vittoria nel secondo round della Sprint Cup 2015 ad Atlanta sembra aver riportato indietro l'orologio ai grandi successi del passato. Con la nuova configurazione delle vetture, che esalta il talento dei piloti, Knaus è sicuro che Johnson tornerà a fare la differenza...

Chad, la vittoria di Atlanta è stata eccezionale. Come giudichi il vostro inizio di stagione?

“E' divertente tornare a vincere. Ovviamente non è stato il massimo partire dietro senza poterci qualificare, non essere in grado di verificare il vero potenziale della vettura in quel momento, ma dopo la bandiera verde, è stato fantastico vedere Jimmie recuperare su tutto lo schieramento. Poi, alla fine abbiamo avuto la possibilità di restare davanti e lottare per la vittoria. Sono orgoglioso dello sforzo di Jimmie e del team, incluso il gruppo che della numero 88 di Dale Earnhardt Jr. Anche a Daytona ci siamo qualificati benissimo, abbiamo vinto entrambi i duel e c'è mancato poco che facessimo una doppietta”.

Parliamo delle nuove regole. Cosa ci puoi dire dal punto di vista dell'adattamento?

“Non è stato diverso dall'anno scorso. Ad Atlanta ci sono consumi gomme un po' anomali, e la strategia deve tenerne conto. Nella maggior parte delle piste, non c'è altrettanto decadimento. Non è stato facile adattarsi: in prova la macchina non andava come volevamo c'era troppo decadimento, ma l'ultima notte abbiamo avuto qualche buona idea e ha tutto funzionato alla perfezione”.

Come mai avete riscontrato tanti problemi nelle verifiche pre-qualifica di Atlanta?

“E' stato difficile. Parte del problema è che la NASCAR al momento ha un solo gruppo di verificatori sia per la Cup che per la Nationwide. Forse manca un po' di personale e non c'è stato il ritmo giusto. Penso che la nostra ruota sporgesse un po' troppo. Forse eravamo fuori allineamento con l'alloggiamento del posteriore. Quando siamo andati in verifica mancava un'ora soltanto alla qualifica e tutto procedeva lentamente. Penso che una volta che tutti comprenderanno i contorni del lavoro che devono fare, si procederà molto più spediti. La NASCAR sta cercando di mettere tut-

ti sullo stesso piano con le verifiche, ma si può migliorare ancora”.

Si diceva che il nuovo pacchetto di regole potesse essere favorevole a Jimmie...

“Lo scorso anno ci siamo scontrati con cose dalle quali oggi stiamo trovando beneficio. Durante l'inverno abbiamo lavorato per capire meglio la macchina ma non sono in grado di stabilire quanto il progresso dipenda dalla configurazione aerodinamica. Credo che questo pacchetto però aiuterà Jimmie. E penso che anche in termini di grip la situazione migliorerà nelle prossime curve”.

Si è parlato molto del fatto che nel 2014 non abbiate vinto che alla dodicesima gara. Certo, poi avete conquistato quattro successi, ma il piazzamento in classifica è stato lontano da





quelli a cui eravamo abituati. Cosa avete imparato da questo?

“So solo che continueremo a lavorare duramente e fare del nostro meglio. Questo è il vero metodo di lavoro storico del team #48. Se vinci, continui a lottare fino al prossimo successo: sarà questo il nostro approccio. Non bisogna dare nulla per scontato, nella maniera più assoluta”.

Hai più volte apertamente fatto i complimenti a Jimmie quest'anno, cosa ti ha più impressionato?

“Quando c'è, ed è in giornata, e la macchina lo rende tranquillo, è fenomenale cosa riesca a fare al volante. Come nei primi 25 giri di Atlanta. Con il gruppo affiancato tre a tre passava dall'esterno alla linea centrale e poi all'interno in modo fantastico. Quello che ha fatto in pista è stato fenomenale. Spettacolare”.





NEL CUORE DELL'EUROPA

Tantissime sportive, moltissime Suv, diverse piccole, nessuna elettrica pura. L'85 edizione del salone dell'automobile di Ginevra guarda più alla concretezza e complice il prezzo basso del petrolio le auto che vanno a oro nero tornano alla ribalta a discapito delle elettriche pure mentre le ibride plug in continuano la loro corsa





Audi R8 con fari che illuminano fino a 600 metri di distanza, Ferrari 488 GTB con una mandria di cavalli mostruosa (670), Lamborghini Aventador SV con soluzioni per la massima leggerezza, Ford GT anch'essa peso piuma, McLaren 675 LT coda lunga e "padella freno" incrementata a dismisura, Bentley Gt... sono davvero tante le supercar. Ma anche le sportive più umane: dalla Ford Focus RS all'Audi RS3. Così come molte sono le Suv crossover: in primis la bellissima Hyundai Tucson, poi la Renault Kadjar, un po' troppo copia carbone della Captur. Molto interessante è anche il Suv di Seat, dalla linea davvero indovinata. Quindi diverse station: dalla concept Kia alla concept di Audi Prologue. La prima ricorda un po' troppo l'Alfa 159 nella parte posteriore; la seconda è un po' troppo tagliente con molte parti a spigolo vivo. Sul tema city car si segnala la Opel Karl, cinque posti meno di diecimila euro, molto ben fatta; le concept Suzuki che annunciano modelli quasi pronti alla commercializzazione, tra cui un piccolo 4x4 da città erede della Jimny ma più pratico e comodo. Cascata di novità anche per Honda ma un po' deludenti: la NSX ha un frontale dove c'è di tutto e alla fine poco con-

vince; la Jazz e la HR-V appaiono invece banali. Volkswagen ha anche portato la nuova Touran e Skoda la nuova Superb, una berlina con portellone curata come poche altre rivali. Basta aprire la porta, notare le tasche portaoggetti rivestite in velluto e appare chiaro che la qualità e l'attenzione è degna delle Audi più nobili. Per quanto riguarda BMW sullo stand sono presenti la nuova 2 Gran Tourer, prima MPV a sette posti della Casa bavarese e l'aggiornamento della Serie 1. Sempre in tema di lusso merita citazione anche il debutto del marchio DS. Land Rover invece svela un aggiornamento importante per la Evoque: nuovi motori diesel. Non ha pace la piccola Range: in meno di tre anni ha già avuto ben due importanti cambiamenti: dapprima sulla trasmissione con il debutto del cambio a nove marce in luogo di quello a sei e ora sui motori con il debutto della nuova serie sviluppata con Jaguar. Concentrate sulle piccole invece le giapponesi Nissan e Lexus: la prima con l'erede della Micra sotto forma di concept; la seconda con una 4 posti per la città. Entrambe caratterizzate da un design da fumetti giapponesi anni ottanta. Mazinga docet.





Ferrari
488 GTB



Lamborghini
Aventador



Ford GT



IL N1 DI VOLKSWAGEN HA DETTO CHE...

Martin Winterkorn è convinto che il progresso tecnologici porti a un mondo migliore. E auspica che in Europa ci sia più coraggio, più spinte sul progresso. Auto elettriche e ibridi plug in secondo lui generano sempre più interesse. Anche la guida autonoma deve essere portata avanti dall'industria europea. Un anno fa il Gruppo da lui condotto ha superato i dieci milioni di veicoli. Lo scorso Gennaio e febbraio hanno consegnato più di 1,5 ml di veicoli! Ma i numeri per questo Gruppo non sono tutti: "Essere leader ha a che fare con la responsabilità. Raggiungere la miglior cosa per i clienti è la nostra missione". Sempre secondo Martin Winterkorn poi il prezzo del petrolio non rimarrà così basso a lungo tempo. Infine chi parla male del diesel mette in crisi l'obiettivo di ridurre la Co2 perché tutti sono concordi nell'affermare che il motore più efficiente è quello a gasolio.

E ORA APPLE FA PAURA

Non era presente ma la certezza che nel 2020 dovrebbe arrivare con una sua proposta fanno tremare tanti. Pertanto al salone di Ginevra tutti hanno parlato a sotto voce di cosa può arrivare da Cupertino. Un veicolo rivoluzionario, come l'iPhone. La paura è che come lo smartphone che ha distrutto la concorrenza altrettanto possa capitare nel mondo dell'auto. C'è chi ostenta sicurezza dicendo che farà bene a tutti, ma poi anche questi stanno mettendo sotto torchio i propri reparti di ricerca per non farsi trovare impreparati. Apple da quanto si sa ha già assunto molti tecnici automotive mentre le industria automobilistiche stanno assumendo cervelli non automotive per avere visioni diversi sull'auto di domani. Al 2020 mancano solo cinque anni. Non saranno cinque anni rilassanti, per tutti. L'auto infatti potrebbe diventare molto diversa da quella che tutti noi conosciamo.



Hyundai Tucson



Renault Kadjar



Audi Prologue



BMW Serie 2 Gran Tourer



Opel Karl



85° edizione Salone dell'automobile di Ginevra

Quando: dal 5 al 15 marzo

Cosa vedere: fiera internazionale dell'automobile

Perché andare: esposizione della produzione automobilistica

Dove: Palaexpo- Arena Ginevra, Svizzera.

Attori protagonisti: modelli in vendita, prossimi alla vendita e concept car

Orari: Lunedì-Venerdì: 10.00–20.00

Sabato - Domenica: 09.00 – 19.00

Prezzi: Adulti CHF 16.- Ragazzi da 6 a 16 anni e pensionati: CHF 09.

Info ulteriori: www.salon-auto.ch

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 2015/2015)

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
25 ottobre – Adria

Coppa Italia

12 aprile – Imola
10 maggio – Adria
21 giugno – Varano
5 luglio – Monza
19 luglio – Misano
6 settembre – Mugello
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
25 ottobre – Adria

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

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

Test Renault 3.5 ad Alcaniz

1 aprile

Test Porsche Carrera Cup Italia a Misano

1-3 aprile

Test GP2 ad Al Sakhir

5 aprile

F.E a Long Beach

Blancpain GT Sprint a Nogaro

ERC Circuit of Ireland

BRDC F.4 a Oulton Park

7 aprile

Test FIA F.3 a Silverstone

9-10 aprile

Test GP3 a Valencia

12 aprile

F.1 a Shanghai

Moto GP ad Austin

Indycar New Orleans

Super Formula a Suzuka

WEC a Silverstone

FIA F.3 a Silverstone

ELMS a Silverstone

Blancpain GT Endurance a Monza

Super Trofeo Lamborghini a Monza

F.Renault NEC a Monza

Stock Car Brasil a Ribeirao Preto

Nascar a Fort Worth

Euroformula Open a Jerez

F.Renault ALPS a Imola

Clio Cup a Imola

RS Cup a Imola

Coppa Italia a Imola

Targa Tricolore Porsche a Monza

Italiano Rally – Sanremo

19 aprile

F.1 ad Al Sakhir

GP2 ad Al Sakhir

Moto GP a Rio Hondo

Indycar a Long Beach

USCC a Long Beach

Nascar a Bristol

Auto GP a Marrakech

WTCC a Marrakech

TC3 Series a Shanghai

F.3 giapponese a Suzuka

Formula Academy a Ledenon

F.2 Trophy a Monza

22-23 aprile

Test GP3 a Montmelò

26 aprile

Mondiale Rally in Argentina

Indycar a Birmingham

World Series Renault ad Alcaniz

Eurocup F.Renault ad Alcaniz

Euroformula Open a Le Castellet

GT Open a Le Castellet

Adac GT Masters a Oschersleben

Adac Formel 4 a Oschersleben

Stock Car Brasil a Brasilia

Nascar a Richmond

Clio Cup a Varano

RS Cup a Varano

28-29 aprile

Test Porsche Carrera Cup Italia a Imola

3 maggio

Moto GP a Jerez

WEC a Spa

DTM a Hockenheim

FIA F.3 a Hockenheim

Auto GP a Budapest

WTCC a Budapest

ETCC a Budapest

TC3 Series a Valencia

USCC a Laguna Seca

Nascar a Talladega

V8 Supercars a Perth

GT Italia a Vallelunga

F.4 Italia a Vallelunga

F.2 Trophy a Vallelunga

Formula Academy a Le Mans

BRDC F.4 a Rockingham

Italiano Rally – Adriatico

Trofeo Rally Terra – Adriatico

10 maggio

F.1 a Montmelò

GP2 a Montmelò

GP3 a Montmelò

Porsche Supercup a Montmelò

Indycar a Indianapolis (road)

F.E a Monte Carlo

GT Open a Estoril

Euroformula Open a Estoril

F.3 giapponese a Motegi

Blancpain GT Sprint a Brands Hatch

Nascar a Kansas City

TC3 Series a Portimao

3 Ore Endurance al Mugello

Coppa Italia ad Adria

RS Cup ad Adria

Coppa Italia ad Adria





12-13 maggio

Test F.1 a Montmelò

17 maggio

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

24 maggio

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

28 maggio

Test FIA F.3 a Monza

31 maggio

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

7 giugno

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

14 giugno

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

21 giugno

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

23-24 giugno

Test F.1 a Spielberg

28 giugno

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

5 luglio

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

12 luglio

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

19 luglio

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

26 luglio

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

2 agosto

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

9 agosto

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

16 agosto

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

23 agosto

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

30 agosto

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

6 settembre

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

13 settembre

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

20 settembre

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

27 settembre

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

4 ottobre

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

11 ottobre

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

18 ottobre

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

25 ottobre

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

1 novembre

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

8 novembre

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

15 novembre

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

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