

n. 308
16 marzo 2015

Magazine **Italia** **racing.net**



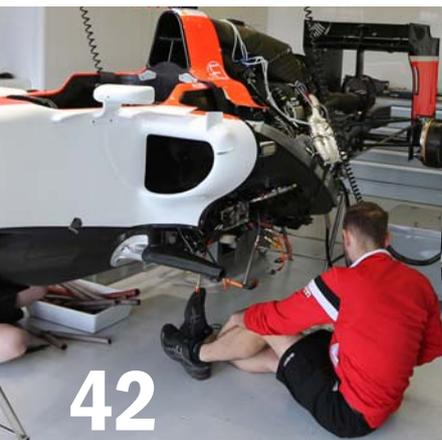
Hamilton vince ma la F.1 dov'è?

A Melbourne si ricomincia nel segno della Mercedes ma, nonostante i segnali di risveglio della Ferrari con un ottimo Vettel, preoccupare è il minimo storico delle monoposto al via

Magazine



6



42



58



62

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

Italia **R**acing.net

Direttore responsabile:

Massimo Costa
(info@italiaracing.net)

Redazione:

Stefano Semeraro
Marco Minghetti

Collaborano:

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

Produzione:

Marco Marelli

Fotografie:

Photo4
Actualfoto
Photo Pellegrini
MorAle

Realizzazione:

Inpagina srl
Via Giambologna, 2
40138 Bologna

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

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

Il graffio

di Baffi

**MANOR MARUSSIA FERME:
LA CONTABILITA' PROVVUDE.**

DOBBIAMO ISCRIVERE
LE NOSTRE DUE
VETTURE,
NEL REGISTRO DEGLI
IMMOBILI.

BAFFI

L'editoriale

di Massimo Costa

IN 15 AL VIA GRAZIE ALLA FIA

Quindici monoposto al via di un Gran Premio di F.1. Minimo storico inaccettabile. Ma non è altro che il risultato della politica cieca e controsenso della FIA e del suo Presidente. La ricerca del motore ibrido (pur avallata dai team che amano farsi del male), l'impennata folle dei budget, una tecnologia folle, complicatissima, che non ha un perché nell'applicazione ad una monoposto di F.1. Una tecnologia che lascia a piedi monoposto di grande nome (Red Bull e McLaren Honda) prima della partenza, che lascia sui cavalletti per tre giorni quelle della piccola Manor con i suoi pur bravi tecnici che non sanno raccapezzarsi. Ma andiamo per ordine. L'errore capitale della F.1 è stato quello di concedere troppo ai grandi costruttori in quella fase, anni 2000, in cui sembrava volessero dominare la scena. Si finì per applaudire il nuovo corso, soprassedendo, voltandosi dall'altra parte, davanti al selvaggio aumento dei costi. Non pensando così, che si sarebbero portati alla rovina i team medi e piccoli, come Jordan per esempio, che nella F.1 ancora accessibile stava per compiere quei passi che portarono squadre come McLaren o Williams al vertice. I grandi costruttori, però, rispondono a logiche più di marketing che sportive, e se non arrivano le vittorie, mollano tutto. Come è accaduto, ciclicamente, nell'Endurance. Quando BMW, Renault, Toyota hanno preso il biglietto di uscita dal paddock F.1, i costi sono rimasti altissimi, impossibili, e le macerie sono apparse in maniera vistosa. Cosicché, per Sauber e gli altri piccoli team che fanno hanno fatto per la F.1, è divenuto impossibile sopravvivere. E lo ha detto bene in una intervista ad Autosprint qualche numero fa Zack Brown, esperto nella ricerca degli sponsor. Oggi un marchio non riesce più a sostenere i costi di un team in F.1, come accadeva fino a 20 anni fa. Se dunque, gli sponsor non ce la fanno da soli, come può sopravvivere una squadra "normale"? E chi mai si imbarcherà nella avventura F.1 con una propria struttura con queste premesse? Quando l'ex presidente FIA Max Mosley parlava di basso budget uguale per tutti aveva assolutamente ragione, ma venne deriso da tanti... Poi è arrivato Jean Todt e quell'idea di inseguire l'auto del futuro, il verde, i motori ibridi, che hanno portato i costi ancora più lontano dalla realtà. Todt era convinto di riportare in F.1 i costruttori perduti, ma soltanto la Honda ha risposto presente. Un fallimento, perché così facendo ha ammazzato Marussia e Caterham, mandato ancora più in crisi Lotus, Force India e Sauber. Anziché pensare a come far arrivare in F.1 i piccoli team che un giorno possono diventare grandi, per esempio squadre ora in GP2 o World Series Renault, si è operato esattamente nella maniera opposta. Col risultato di avere pochissime macchine in griglia di partenza, pochissimi posti disponibili per i giovani piloti che arrivano dalle categorie inferiori. Un imbuto pronto ad esplodere. Con la FIA attuale e le sue idee rivoluzionarie, non avremmo mai avuto una Benetton, una Williams, una Lotus, una Jordan, una Brabham, insomma, la storia della F.1.



IA

MELBOURNE



UBS



ROLEX

MELBOURNE

BOX

PETRONAS



GP AUSTRALIA

Lewis Hamilton



Termin



Hamilton

Pronti via e il campione del mondo è già in fuga. Concorrenza distrutta, compagno di squadra dominato. Sarà così per tutto il campionato? Presto per dirlo ma in Australia si è visto un Lewis mostrare i muscoli come Schwarzenegger

Stefano Semeraro

Ha vinto da Terminator – sempre in testa, mai in dubbio, una sgasata e via appena Nico Rosberg osava avvicinarsi – poi sul podio ha incontrato il Terminator original, ovvero Arnold Schwarzenegger. E ha attaccato pure lui: «Al cinema sembravi più alto». «Be', qui non ho messo i tacchi», gli ha risposto sornione il divo.

Lewis Hamilton si è preso il primo GP della stagione – il 34esimo dalla carriera, il primo a Melbourne dal 2008 - come tutti si aspettavano, e lo ha fatto con la strapotenza del più forte, del più tranquillo. Altro che inquietudini della vigilia, altro che cuore distrutto e mente in confusione per l'addio alla bella Nicole. E i proclami di guerra di Rosberg? Sinceramente me ne infischio, avrebbe potuto dire Hamilton imitando Clark Gable in via col vento. Il distacco di Rosberg è oscillato fra il secondo e mezzo e i tre secondi e mezzo, mai si è avuta la sensazione che Nicolino potesse mettere il muso davanti a quello del compagno.

«Nico è stato veloce per tutta la gara», ha concesso magnanimo il campione del mondo in carica, spiegando poi quel è stata l'unica sua inquietudine in pista: «Si è trattato soprattutto di tenere sotto controllo il consumo di benzina e le gomme, perché nessuno sapeva bene quanto sarebbero potute durare. Quando Nico si è avvicinato ho reagito, questo è positivo». Poi è arrivata anche una bonaria stoccatina per la Ferrari. «E' stata una gara fenomenale per noi della Mercedes – ha buttato lì Lewis – e ovviamente Vettel deve aver fatto un gran lavoro per ritrovarsi lì». Cioè a 34"8 di distanza, più di mezzo minuto lontano dagli scarichi delle Mercedes. Mondiale già finito prima di cominciare? E' veramente troppo presto, la Malesia sarà un test diverso e interessante, inoltre il caso, come in tutte le vicende umane ha sempre un ruolo non trascurabile anche in F.1, ma la tentazione di crederlo è forte. E non solo per la superiorità schiacciante della Mercedes sul resto della concorrenza, basti pensare che anche con le gomme medie contro le soft di Vettel, Hamilton in gara girava quasi mezzo secondo più veloce, ma anche per l'agio con cui all'interno del team Hamilton ha tenuto a bada Rosberg.

Allontanatosi Schwarzenegger, a Melbourne all'inglese si è accostato subito un altro mito, Tiger Woods: non nella realtà, ma nel paragone fra i due campioni coloured dello sport avanzato da qualche giornalista. «Be', quando pensi a Tiger pensi a una leggenda – ha risposto Lewis – mentre io non ho mai pensato di esserlo. Sono cose a cui si pensa a carriera finita. Magari quando mi sarò ritirato i miei figli potrebbero definirmi così...». Prima ci sono uno, o magari altri due titoli mondiali da vincere. E se il buontempo si vede dall'Australia...





Nico, non era giornata

Surclassato da Hamilton in pista, Rosberg ha rimediato un paio di sberle (dialettiche, per carità) anche da Vettel in conferenza stampa

Stefano Semeraro

Uno-due. Il numero uno è Lewis Hamilton, il numero due Nico Rosberg. Ma uno-due anche in senso pugilistico. Anzi, un doppio uno-due: il primo subito da Hamilton in pista, il secondo da Vettel in conferenza stampa. Insomma, lo avete capito, nonostante il secondo posto a Nico Rosberg a Melbourne non è andata benissimo. Neppure quando ha provato a replicare a Vettel durante l'intervista post gara, dopo un primo siparietto in cui Sebastian aveva strappato un invito ai box Mercedes per il Gp della Malesia (vedi pagine precedenti). Interrogato sulla giornata della Ferrari Seb ha infatti definito un "peccato" il ritiro di Raikkonen al 40esimo giro. Nico, come punto sul vivo, ha provato a piazzare la battutina («Ma come, per te il ritiro del compagno di squadra è un peccato? Seramente?...»), ma il ferrarista di nuovo è stato più brillante di lui. E anche un filo cattivello, se vogliamo: «Sì, non so quanto tu e Lewis andiate d'accordo», ha ironizzato Vettel. «Ma io e Kimi ce la caviamo benissimo, quindi per me è un peccato». Touché. E per giunta sul nervo scoperto del driver della Mercedes, la sua rivalità – perdente – con Hamilton.

In una gara che ha visto il poleman inglese scappare via già allo start, Rosberg nella seconda parte della gara ha tentato almeno in un paio di occasioni di mettergli pressione. La prima attorno al giro n.41, la seconda nove giri più tardi, ma non è mai riuscito ad arrivare in zona DRS a meno di un secondo e mezzo dal compagno, che comunque ha risposto agli attacchi con grande decisione.

«L'attacco c'è stato – ha replicato a chi lo accusava di non aver tentato l'assalto con più foga – magari da fuori non ve ne siete accorti: dal cockpit io l'ho visto, eccome. Lewis però non ha commesso nessun errore, quindi era impossibile avvicinarlo, figuriamoci tentare un sorpasso». Per cercare la mossa vincente nel finale Nico ha pensato bene di risparmiare carburante all'inizio; peccato che anche in questo caso Lewis non sia stato a guardare. «Avevo pensato di rallentare un po' a metà gara per salvare un po' di carburante, ma credo che Lewis abbia fatto la stessa cosa: appena io rallentavo rallentava anche lui, quindi nel finale ha potuto spingere». Battuto già il sabato in qualifica, dove spesso l'anno scorso aveva bagnato il naso al rivale, Nico non ha potuto alla fine che riconoscere la superiorità di Hamilton. E preparare la vendetta in vista della Malesia.





Provo a prenderli

Vettel va subito sul podio e si scatena in conferenza stampa con Rosberg («mi inviti nel tuo box?»), ma sa benissimo che ridurre il distacco da questa Mercedes sarà difficilissimo. Fra tre gare, assicura Seb, capiremo davvero quanto sono più forti di noi

Stefano Semeraro

Il primo Gp di stagione ha confermato una cosa che già sapevamo di Vettel. Una delle tante. E cioè che come molti campioni di razza sa annusare il vento e cambiare cavallo quando è il momento giusto. Il fuoriclasse in questa specialità fu Fangio, ma anche Seb, mollando una Red Bull irrecognoscibile e in odore di addio per passare alla Ferrari ha dimostrato di avere naso. Non che manchino eccezioni alla regola, per carità: Fernando Alonso, e non da ieri, si starà mangiando il televisore e il telefonino.

Ma torniamo a Vettel e al suo debutto con Eva, la sua prima Rossa. Anche se il soprannome non piace tanto a Maurizio Arrivabene («si può dare un soprannome a tutto, ma Vettel deve ricordare che è alla Ferrari») in Australia ha portato bene al neoacquisto del Cavallino. Gara grintosa, come dimostrato dalla staccata tirata a Raikkonen alla prima curva, gestione perfetta, e subito un podio che regala buon umore a tutto il team. Il "ferrarista in incognito" Vettel finalmente ha gettato la maschera («ho sempre tifato per la Rossa, ora posso dirlo») dimostrando anche con i suoi progressi in italiano - il "Ragazzi, Forza Ferrari!" gridato nella radio - di credere veramente alla possibilità di un ciclo d'oro con la sua nuova Scuderia. Le buone notizie, e non sono poche, si fermano però qui. Sì perché se diamo retta al cronometro capiamo facilmente che rispetto alla Ferrari targata Alonso, nei confronti delle Mercedes, è cambiato poco o niente. Fernando l'anno scorso in Australia arrivò quarto a 35"2, stavolta Sebastian è salito di un posto ma senza guadagnare nulla o quasi nel distacco (34"8). La vera differenza è che rispetto al 2014 sono evaporate le McLaren. E un po' tutta la F.1, considerati i distacchi abissali dietro Massa.



Sebastian Vettel

Sebastian è il primo a saperlo, tanto che dopo la gara ha innescato una simpatica e rivelatrice gag con Rosberg in conferenza stampa:

«Sappiamo che sarebbe un bene se la Ferrari dalla prossima gara si avvicinasse un po', a patto che non si avvicini troppo», ha detto Rosberg.

«Sii onesto – gli ha risposto Vettel – Davvero lo speri? Seriamente? Sei finito 30 secondi davanti a noi e vuoi che ci avviciniamo? Mi stai dicendo questo?».

«Spero che possiate sfidarci! Lo dico perché è importante per lo sport e per i fan. Lo dico per lo show. Un metà di me – magari un po' meno – spera che succeda davvero perché così la gente davanti alla tv si divertirebbe di più. Se ci riuscite, insomma, sarà meglio per tutti».

«Primo suggerimento allora: in Malesia aprite i vostro box a tutti, così possiamo darci una sbirciatina. No eh? Be', stavo scherzando».

«Puoi venire, Seb, se vuoi. Ti invito...»

«Grazie, allora ci sarò».

«Il venerdì della Malesia, ok?»

«Nella stanza degli ingegneri? Contaci. Arrivo al debriefing».

Un Vettel in grande forma da entertainer – e in questo la sfida con Alonso è già vinta... - ma per il resto c'è poco da ridere. «Trentaquattro secondi di distacco sono tanti per chiunque», ha riconosciuto il tedesco. Nel prossimo weekend possiamo ridurlo un pochino, ma potrebbe andare anche peggio. Le prime tre gare serviranno a capire chi è veramente forte e quali sono le distanze. Loro erano in vantaggio lo scorso anno e lo sono ancora, anzi hanno fatto un ottimo lavoro per aumentarlo. E hanno una stella sulla macchina, non un cavallo. Sarà difficile per noi e per tutti riuscire a prenderli».

Del resto quando al Tour o al Giro il fuoriclasse piazza l'allungo in salita a volte la cosa migliore è abbassare la testa e concentrarsi sul proprio ritmo. Evitare di farsi staccare. «Il lato buono è che siamo appena dietro la Mercedes – ammette Seb, lo scalatore per forza – ora dobbiamo confermare questo dato, essere sicuri che non sia un episodio. E migliorare l'affidabilità. Kimi qui non è arrivato alla fine, ed è un peccato, perché avremmo potuto segnare molti più punti. Comunque l'anno scorso a quest'ora ero già in aeroporto, quindi sono molto contento di aver visto la bandiera a scacchi. E una situazione tutta diversa, sono in un nuovo team e devo ancora capire cosa bisognerà fare per migliorare nelle prossime due gare, per il resto sono molto felice».

Don't worry, Seb. Be happy. Ma pesta duro.







Il finlandese sembra rinato. A Melbourne avrebbe potuto lottare anche lui per il podio ma due episodi sfortunati lo hanno messo fuori gioco

Kimi battuto solo dalla jella

Stefano Semeraro

Secondo Mika Salo, ex-ferrarista e finlandese come come Raikkonen, in Australia Vettel ha messo le cose in chiaro. Non solo con la staccata da brivido alla prima curva ma anche con il ritmo di gara.

«Ma la macchina è buona e spero Kimi riuscirà a risolvere i suoi problemi». Raikkonen si è dovuto arrendere, stavolta però non è colpa sua. A Melbourne Kimi è piaciuto. Tutto un altro pilota rispetto all'edizione sbiadita della scorsa stagione. E' piaciuto anche parecchio nonostante l'errore in qualifica, e la doppia sfortuna che lo ha bersagliato la domenica.

Prima il tamponamento, quando ha dovuto allargare la traiettoria per evitare di toccarsi con Vettel e, "spinto" da Sainz jr, è finito addosso a Nasr. Poi il disgraziato pit-stop in cui la sua SF-15-T è caduta dal cavalletto e la botta ha fatto muovere il dito di Kimi, che ha così inavvertitamente sfiorato la frizione. Risultato: il dado della ruota posteriore sinistra si è bloccato, spanando" la filettatura. Quando Kimi si è presentato ai box per la seconda sosta non è stato possibile montare correttamente la ruota, tanto che dopo

pochi giri Raikkonen è stato chiamato ai box (evitando così anche una sanzione).

«Appena dopo la partenza qualcuno mi ha tamponato – ha spiegato – poi ho sentito un altro contatto a destra, ma non era la macchina di Vettel. L'impatto ha attivato il dispositivo anti-stallo che ha provocato qualche danno al fondo della vettura. In quel momento ero molto veloce e in grado di lottare per il podio con le Williams, però qualcosa è andato storto anche ai pit stop. Comunque vada il podio di Sebastian è una gran risultato per il team. Già in qualifica, nonostante il mio errore nel giro lanciato, avevamo capito di avere una buona vettura. In gara mi è sembrato che il distacco dalla Mercedes fosse minore che in qualifica, a me è semplicemente andata male». Dichiarazione molto diplomatica, chissà se davvero Kimi non ha roscicato un filo di più. Merito comunque del clima che c'è nel team, testimoniato anche dal team principal Maurizio Arrivabene, che non ha voluto colpevolizzare i meccanici. «Sono andato nei box per calmare i ragazzi, non per rimproverarli. Kimi stava andando fortissimo, per questo mi dispiace e oggi sono contento solo a metà: questo è un punto di partenza, dobbiamo smetterla di pensare da secondi». Ditelo a Raikkonen...



Massa salva la Williams

Pronosticata come l'anti Mercedes, la squadra inglese in realtà non si è mai avvicinato in quanto a prestazioni ad Hamilton e Rosberg. Con Bottas fuori uso per problemi fisici, il brasiliano ha svolto in maniera perfetta il proprio dovere, ma una strategia non proprio positiva gli ha portato via il podio

Massimo Costa

C'è sempre qualcosa che deve andare storto per Felipe Massa. Quando le cose sembrano essersi messe benissimo, con il terzo gradino del podio a portata di mano nonostante la pressione della Ferrari di Sebastian Vettel, il brasiliano è stato chiamato ai box per il cambio gomme in un momento che lui stesso ha definito in politichese non propriamente... appropriato. Massa ha perso la posizione su Vettel è buona notte, ha timbrato così il quarto posto. La Williams-Mercedes era la grande attesa a Melbourne perché si voleva capire se effettivamente avrebbe potuto infastidire le W06. Non è stato così anche se le FW37 sono state le prime degli altri proprio grazie a un Massa particolarmente in forma, capace di segnare il terzo crono in qualifica e non facendo rimpiangere Valtteri Bottas, colpito da problemi alla schiena. Felipe ha poi corso molto bene, nella prima fase del Gran Premio tenendosi dietro con autorevolezza Vettel, successivamente tentando di arginare il divario dal tedesco della Ferrari, come detto sopra finito davanti a lui dopo il pit-stop. Massa non ha avuto problemi nel definire il team italiano come la sorpresa del weekend, una squadra con cui fare i conti nel prosieguo della stagione per guadagnarsi la medaglia d'argento in quanto consapevole che contro questa Mercedes anche per loro sarà non dura, ma durissima.



GP AUSTRALIA

Valtteri Bottas

Valtteri Bottas



avanade

Porte chiuse per Susie Wolff

L'infortunio alla schiena di Bottas rischia di tenerlo fuori anche dal prossimo Gp, la Williams è in cerca di un possibile sostituto. Che in ogni caso non sarà femmina...

Stefano Semeraro

Dopo il Bottas, la risposta. «No, non sarà Susie Wolff la sostituta di Valtteri in Malesia. Susie è la nostra test driver, non un pilota di riserva. Anzi, al momento un pilota di riserva non ce lo abbiamo proprio». Parole di Pat Symonds, il direttore tecnico della Williams, che ha così tirato il sipario sulla possibilità di vedere la driver britannica al via sulla griglia di Sepang. Il disco ammaccato e le cartilagini sdruccite del finlandese, che ha dovuto saltare il primo GP della stagione e passare una notte in ospedale a Melbourne per sincerarsi che la sua schiena, uscita dolorante dal turno di qualifica (forse per colpa di un salto su un cordolo), non fosse messa troppo male.

Il fisioterapista del team ha provato anche a massaggiarlo, a manipolarlo, ma alla fine non c'è stato nulla da fare. Il problema è che ora Bottas rischia di non essere pronto neppure per il GP di Malesia e la Williams, che a Melbourne ha accettato il parere del delegato Fia anche se non proprio con il massimo della convinzione, ora deve correre ai ripari. Anche Alex Lynn, il campione in carica della GP3 non può essere considerato una vera riserva, visto che ufficialmente funge da "development driver", da pilota addetto allo sviluppo. Partire con il solo Massa a Sepang sarebbe uno smacco ulteriore non solo per la Williams, ma per tutta la F.1. «Stiamo lavorando ad alcune soluzioni», fa sapere Symonds. Ma l'altra metà del cielo per ora resta fuori dal Paradiso.





La Red Bull si arrende

**Deludente in pista con Ricciardo e Kvyat,
Horner e Marko hanno già capito che la RB11
e la power unit Renault non potranno competere con la Mercedes,
ritrovandosi anche dietro a Williams, Ferrari e Sauber.
E allora chiedono l'intervento della FIA**



RICCIARDO

RICCIARDO
INFINITI-REDBULLRACING.COM

INFINITI LANE



Massimo Costa

Perdere non piace. A nessuno. In F.1 poi, c'è l'abitudine, per le grandi squadre che non riescono a vincere, di alzare la voce, di voler cambiare politicamente le cose per frenare chi finisce sempre davanti. Lo ha fatto la Ferrari, lo hanno fatto McLaren e Williams, ora è il turno della Red Bull. Le parole di Christian Horner ed Helmut Marko nel post GP di Australia stonano parecchio perché vengono da un team che ha conquistato quattro mondiali consecutivi, almeno due di questi dominando nel vero senso del termine. Eppure ora, intuito che anche il 2015 sarà un anno durissimo per loro, chiedono ai governanti del vapore di intervenire in qualche maniera contro la Mercedes. Come si fossero già arresi. Il primo weekend iridato della Red Bull è stato tutto da dimenticare. Daniel Ricciardo pareva la copia sbiadita e meno sorridente del ragazzo australiano che ha stupito il mondo nel 2014, Daniil Kvyat si è infilato in un tunnel senza fine non certo per sue colpe, continuamente colpito da problemi tecnici che lo hanno rallentato per la qualifica e addirittura fermato

ancora prima di allinearsi per la partenza del Gran Premio. Una vera Caporetto quella della Red Bull battuta non solo dalla Mercedes, ma anche da Ferrari, Williams e (addirittura) Sauber. Subito è stata messa all'indice la Renault, la cui power unit non pare essere troppo migliorata rispetto a quella dello scorso anno, anzi, alla luce dei risultati è pure peggiorata. Ma è pure la RB11 a non convincere troppo anche se il tracciato di Melbourne, fatto per lo più di frenate e accelerazioni, non lo si può definire un vero banco di prova per il telaio. Il primo reale esame sarà a Sepang, seconda prova del calendario in programma il weekend del 29 marzo. La Red Bull però, non aveva troppo convinto nei test pre campionato su autodromi certamente probanti come Jerez e Montmelò. Ricciardo ha sempre recitato il ruolo di prima guida a Melbourne, non è mai stato messo seriamente sotto pressione da Kvyat, che però, come detto, ha la scusante di non aver mai potuto esprimersi a mente libera. L'impressione è che per Adrian Newey non sarà facile trovare una soluzione valida in tempi brevi, vedremo se in Malesia la classe di Ricciardo vi metterà una pezza.

Quando la griglia piange

Carlo Baffi

La 31^a edizione del G.P. d'Australia, verrà ricordata anche per le poche monoposto al via: solo 15. Una situazione anomala per la F.1 moderna, ma che in passato si è verificata più volte e con un numero di partenti ancora più risicato. Il 19 gennaio 1958, i concorrenti del G.P. d'Argentina, svoltosi a Buenos Aires, furono soltanto dieci. Una gara in cui s'impose Stirling Moss su Cooper-Climax, davanti alle Ferrari di Musso e Hawthorn. Tredici piloti in pista a Spa nei G.P. del Belgio datati 1951 e '55. Stesso numero anche in Argentina (sempre a Baires) nel '56 ed in Francia, nel 1969 a Clermont Ferrand. In tempi più recenti, va ricordato il Gran Premio di San Marino. Il 25 aprile del 1982, sul circuito di Imola, andò in scena una gara con solo 14 vetture. A causa delle lotte politiche tra la Fisa (Federazione Internazionale) di Jean Marie Balestre e la Foca (Formula One Constructor Association) capitanata da Bernie Ecclestone, la corsa italiana venne boicottata dalla maggior parte dei team inglesi, legati, per l'appunto alla Foca. Gareggiarono quindi le cosiddette scuderie legaliste come Ferrari, Renault e Alfa Romeo, più la britannica Tyrrell, in quanto finanziata da uno sponsor italiano, molto interessato ad essere presente nel G.P. di casa. Una domenica in cui si consumò il grande tradimento in seno al Cavallino, con Didier Pironi che scippò al compagno Gilles Villeneuve la vittoria, non rispettando gli ordini di scuderia. Le aspre polemiche che seguirono, ebbero purtroppo un tragico epilogo due settimane dopo a Zolder nel corso delle qualifiche del G.P. del Belgio. Ma il record di minor presenze in una gara iridata, lo si registrò il 19 giugno 2005 ad Indianapolis. Al termine del giro di ricognizione, restarono in pista solo sei monoposto: quelle gommate Bridgestone. Le altre 14 vetture gommate Michelin, presero la via dei box, ritirandosi davanti ai 120 mila spettatori allibiti ed infuriati. Un G.P. degli Stati Uniti paradossale, complice la scelta della casa del Bibendum, di portare pneumatici inadeguati alle terribili sollecitazioni generate dalle curve sopraelevate del Motor Speedway. I cedimenti delle coperture, subiti nel corso delle prove dalle Toyota di Zonta e Ralf Schumacher, con le conseguenti uscite di pista, scatenarono il caos, con il fornitore francese costretto ad ammettere le proprie colpe e l'impossibilità di garantire la sicurezza ai propri clienti. Ma questa è un'altra storia.



La bon



mba Nasr

Una prestazione incredibile quella del brasiliano che al debutto nel mondiale ha saputo portare la Sauber al quinto posto finale disputando una gara eccezionale sotto tutti i punti di vista





Massimo Costa

Aveva sorpreso nei test pre campionato. Per la velocità, la pulizia nella guida, l'apporto consistente fornito allo sviluppo della Sauber C34-Ferrari. Ma che fosse anche assoluto protagonista del primo Gran Premio della stagione, questo no, non ce lo aspettavamo. Noi e probabilmente tanti altri. Felipe Nasr ha strabiliato conquistando un insperato quinto posto che conferma la bontà della monoposto del team svizzero. Una corsa

tutta all'attacco, estremamente grintosa, da pilota consumato. Ha ingaggiato duelli resistendo ad attacchi portatigli da uno come Daniel Ricciardo (che se lo è tenuto dietro fino al traguardo), ha superato con classe, non ha commesso errori. Il tutto dopo aver rischiato grosso alla prima curva quando Kimi Raikkonen, uscito dai limiti della pista, rientrando nel tracciato lo ha urtato. Nasr ha controllato benissimo la sua Sauber, per un attimo impazzita, ha colpito lo sfortunato Pastor Maldonado, ma ha proseguito senza problemi riuscendo a rimanere



perfettamente concentrato. Nasr lo ricordiamo in GP2 quando al debutto, nel 2012, aveva lasciato il segno. Ma nelle stagioni seguenti non ha saputo dare quella zampata che tutti si aspettavano e si era fatto velocemente la nomea di pilota non particolarmente aggressivo nei momenti cruciali. Felipe però, alla prima vera prova di appello della sua carriera, ha sbaragliato il campo. E gli è riuscito in un contesto particolarmente difficile, con il caso Giedo Van der Garde esploso a Melbourne e che ha costretto lui e il suo compagno Marcus Ericsson a saltare il

primo turno di prove libere. Non certo il massimo per un debuttante che non aveva mai guidato su quel circuito cittadino. Eppure, Nasr ha saputo brillare in gara, fallendo di poco l'ingresso nella Q3 in qualifica. Ericsson ha sofferto il compagno di squadra, sia in qualifica sia durante la corsa, che lo ha visto però protagonista di una strategia gomme non particolarmente felice da parte del team. In ogni caso, anche Ericsson ha concluso a punti, ottavo. E per Sauber, dopo mille tribolazioni, un po' di luce meritata.

Torelli promossi

Sainz e Verstappen non hanno deluso le attese. Lo spagnolo, più incisivo del baby olandese in qualifica, ha disputato una corsa gagliarda rovinata da un pit-stop sbagliato dai meccanici, ma ha conquistato i primi punti con il 9° posto finale. Max invece, si è ritirato, ma è stato consistente con le gomme medie



Miglior esordio
non poteva esserci
per Carlos Sainz Jr.

Massimo Costa

Non c'è che dire. Se questo è l'inizio di stagione, Franz Tost non può che stare tranquillo. Carlos Sainz è il pilota che conoscevamo, veloce, affidabile, redditizio mentre Max Verstappen, nonostante una qualifica incerta e il ritiro in gara per noie che si presume derivanti dalla power unit, ha disputato una gara consistente con le gomme medie. Sainz ha sofferto per due volte problemi al software che gli hanno fatto perdere posizioni nei primi giri e nel finale non gli hanno permesso di difendersi a dovere da Marcus Ericsson, che lo ha superato a due tornate dal traguardo togliendogli l'ottava posizione. Inoltre, lo spagnolo ha perso tantissimi secondi al pit-stop quando il pneumatico posteriore sinistro non si infilava. Ma Sainz non si è arreso, non si è fatto prendere dal nervosismo ed ha proseguito senza commettere errori. Unica sbavatura, una tamponatina alla prima staccata a Kimi Raikkonen, che però potrebbe aver frenato leggermente prima nella bagarre con il compagno Sebastian Vettel. Poca cosa comunque. Il capolavoro Sainz lo aveva compiuto in qualifica quando, dopo un banale errore nella Q1, non si è lasciato trasportare dall'emozione e dal timore ed è salito fino alla Q3 tra gli applausi della Toro Rosso. E non solo. Verstappen invece, cui si erano riposte attese esagerate da parte di alcuni media e TV (oltre che del clan del pilota olandese) ha sonoramente perso il confronto con Sainz in qualifica commettendo un errore nel Q2. In gara è sempre stato dietro al madrileni finché questi non è precipitato per l'inconveniente ai box. Verstappen è stato comunque incisivo nella prima parte della gara utilizzando al meglio le gomme medie. Aveva raggiunto la sesta posizione quando si è fermato per il pit-stop, ma subito dopo essere uscito dalla pit-lane, uno sbuffo bianco si è sprigionato dal posteriore della sua STR10 e dai box gli hanno detto di fermarsi per evitare guai peggiori. Piloti promossi, monoposto pure, i problemi sono arrivati dalla power unit. E questo è preoccupante considerando che la Renault è al secondo anno, ma i guai rimangono.



Force India a punti Lotus all'inferno

Piano piano la Force India VJM08-Mercedes ha fatto la sua parte. Senza clamore, è bene dirlo dopo anche una qualifica non soddisfacente, ma l'ultima arrivata in pista quest'anno (ricordate il ritardo con cui ha svolto i primi test, solo nell'ultima seduta di Montmelò) alla fine ha portato a casa un settimo posto con Nico Hulkenberg e il decimo con quel pasticciaccio di Sergio Perez. Il tedesco ha disputato una gara senza particolari acuti, ma è stato preciso e attento nel recitare il copione ed è stato premiato. Il messicano, invece, ha commesso due errori: prima uscendo da solo nell'erba, poi sbattendo contro Button e girandosi. Ma ha strappato il decimo posto.

Disastro invece per la Lotus-Mercedes. Bene in qualifica, con entrambe le E23 nel Q3, Pastor Maldonado è finito a muro alla curva 2 del primo giro, urtato incolpevolmente da Felipe Nasr a sua volta toccato da Kimi Raikkonen. Neanche il tempo di rendersi conto di quel che era accaduto che Romain Grosjean ha infilato la corsia box ritirandosi per una perdita di potenza e non c'è stato niente da fare. Per la Lotus, un brutale ritorno a quel disastroso 2014 nonostante il cambio della power unit, da Renault a Mercedes.



Maldonado
e Grosjean

Verstappen
davanti alle due
Force India

Si chiama McLaren ricorda la Caterham

Come si temeva, il debutto delle MP4-30 a motore Honda è stato pessimo con Button e Magnussen lenti in qualifica mentre in gara solo l'inglese ha visto il via e il traguardo, seppur a 2 giri dal leader, mentre il danese non è neanche partito...

Massimo Costa

E' facile fare ironie sull'inizio di stagione della McLaren. Facile anche perché, mentre i piloti hanno tenuto un profilo sempre basso, onesto, reale, tra Ron Dennis ed Eric Boullier è nata una sorta di gara per seminare falsi indizi. Da settimane. Per il francese, dopo le prove di Jerez, a Melbourne la McLaren sarebbe stata la sorpresa e faceva paragoni con la Red Bull 2014, pessima nei test, ma sul podio con Daniel Ricciardo alla prima gara, anche se poi l'australiano venne squalificato. Dennis fino a qualche giorno prima di imbarcarsi per Melbourne, raccontava che quest'anno avrebbero vinto due-tre gare. Basta questo per sorridere? No, perché occorre aggiungere la grottesca gestione dell'incidente di Fernando Alonso. Iniziata con Boullier, ancora lui, che risolveva tutto con la frase "quante storie per un banale incidente in un test", proseguita con la storia del vento e con il clan del pilota che gettava più ombre che luci, e concluse con Dennis che in un barlume di lucidità ha avuto il coraggio di dire che la McLaren ha sbagliato a non dire subito la verità. Già, ma quale verità? Ma non vogliamo dilungarci sul caso Alonso, parliamo di Melbourne. Pochi giri nelle libere, una qualifica deprimente con Jenson Button e Kevin Magnussen in ultima fila con distacchi degni della migliore Caterham. Proprio quel team, purtroppo scomparso, che faceva tanto antipatia a quelli come Dennis. La gara è stata una sorta

di incubo con Magnussen che, uscito dai box per allinearsi in griglia di partenza, dopo tre curve ha parcheggiato per un problema alla power unit Honda. Immaginiamo qualche harakiri tra gli ingegneri giapponesi della Honda. Button ci ha messo tanto orgoglio trovando il modo di lottare, per l'ultima posizione, con Sergio Perez, finito agli inferi dopo una uscita di pista che gli ha fatto perdere tempo. Tra i due c'è vecchia ruggine, quando nel 2013 erano compagni in McLaren e il messicano era spesso irriverente. Ci ha provato anche domenica a fare... il Perez, ovvero a buttarsi dentro, all'interno, pur in ritardo con la convinzione che l'altro si faccia da parte. Non è stato così, Button ha chiuso ed è andata peggio a Perez che si è girato. Momenti di (poca) gloria per il britannico che giro dopo giro ha fatto sempre più fatica a condurre in porto la barchetta traballante. Ma ce l'ha fatta, seppur rimediando due giri dal vincitore Lewis Hamilton, tipico distacco da Caterham. Button ha trovato qualcosa di positivo e sotto i suoi inediti baffetti da spaviero ha voluto sottolineare come mai prima avesse coperto più di 12 giri consecutivi, stavolta ne ha fatti 59. Un bel modo per non affossare la Honda. Almeno qualche dato l'hanno finalmente raccolto. Alonso ha seguito da Dubai il Gran Premio (suggeriamo molti altre località migliori per allenarsi e rilassarsi...), chissà cosa avrà pensato. Aspettiamo di vederlo a Sepang per saperne di più. Ma ci sarà Fernando in Malesia?





GP AUSTRALIA

McLaren



A casa Honda c'è una storia che si ripete

Carlo Baffi

Forse i vertici dell'Honda e quelli della McLaren, non pensavano che la strada del ritorno in F.1 fosse così arduo. I guai che i test pre-stagionali avevano evidenziati, si sono confermati in qualifica ed in gara a Melbourne, nel primo Gran Premio dell'anno. Ultimi due posti in griglia, dopo non aver passato la Q1, la monoposto di Magnussen non partita e Button classificatosi ultimo a due giri dal vincitore, Lewis Hamilton. Certo, per questa McLaren-Honda, concludere una gara con 56 passaggi percorsi è tanto di guadagnato, soprattutto per quanto concerne l'acquisizione dei dati, importantissimi per lo sviluppo della MP4-30. Anche in passato però, il rientro della Honda in F.1, non fu esente da fatiche e delusioni. Dobbiamo tornare al 1983, quando dopo un'assenza di 15 anni, la casa giapponese si ripresenta nel Circus. Non torna in prima persona, ma in qualità di motorista della Spirit. Una piccola scuderia britannica (e non un top team come oggi) fondata nel 1981 da John Wickham e Gordon Coppuck (padre della McLaren iridata di Fittipaldi), scelta nel ruolo di apripista, per preparare lo sbarco in F.1, dopo una stagione in F.2. Programmi che vengono rispettati. Dopo il titolo F.2 sfiorato nel 1982 con il belga Boutsen, la Spirit-Honda debutta nella massima serie. Dapprima scende in pista nella "Race of Champions" a Brands Hatch il 4 aprile 1983 e successivamente fa il suo esordio ufficiale nel mondiale il 16 luglio nel G.P. di Gran Bretagna. A Silverstone, al volante della 201, c'è lo svedese Stefan Johansson, che dopo esser partito col 13° tempo, deve alzare bandiera bianca al 3° giro per noie al motore. Il miglior piazzamento conseguito negli altri sei G.P. disputati, sarà il 7° posto conseguito nel G.P. d'Olanda a Zandvoort, ovviamente da Johansson. Terminato il "rodaggio", la Honda affronta la stagione successiva a bordo di una nuova monoposto: è la ben più blasonata Williams. Già dalla prima uscita, il binomio anglo-giapponese centra il podio grazie al secondo posto del finlandese Keke Rosberg nel G.P. del Brasile a Jacarepaguà. L'8 luglio invece, arriva la prima vittoria, sempre ad opera di Rosberg, che trionfa tra i muretti di Dallas nel G.P. degli Stati Uniti. A fine stagione, la Williams-Honda chiude al 6° posto nella classifica costruttori e all'ottavo con Rosberg, tra i piloti. Nel 1985, il finlandese siglerà anche la prima pole ed i trionfi saranno quattro. Il titolo mondiale, primo nella storia della Honda, arriverà nel 1987, conquistato dal brasiliano Nelson Piquet, al termine di una stagione largamente dominata.





La carica di Giedo

Contratti alla mano, Van der Garde si è presentato nel paddock con l'intenzione di scendere in pista su una delle due Sauber. E, per avvalorare la sua posizione, si è rivolto con successo alla giustizia australiana. Dopo aver rischiato, la squadra svizzera è scesa a patti



Marco Cortesi

Tra gli elementi che hanno più animato il weekend d'apertura della Formula 1 c'è stato sicuramente il caso di Giedo van der Garde. Il pilota olandese, sostenendo di avere un contratto valido con la Sauber per la stagione 2015, ha adito le vie legali chiedendo il posto di uno dei due piloti titolari per la stagione. Prima si è rivolto, in Svizzera, ad un arbitrato, ottenendo ragione, poi è volato in Australia dove, per la sfortuna del team Sauber, in materia commerciale c'è uno dei sistemi giuridici più efficienti e veloci al mondo. Specie di fronte a difese povere come quelle della scuderia. L'avvocato del team ha parlato di "un inaccettabile rischio di infortuni o morte" causa l'inesperienza o le poche capacità dell'olandese e di problemi fisici nel farlo entrare in vettura (quando il pilota di riserva Raffaele Marciello è ancora più alto di Van der Garde). Insomma, già dalle prime risposte il destino della causa sembra segnato. Alla Corte Suprema di Victoria, il primo grado ha dato in toto ragione al pilota, e l'appello non ha ribaltato l'esito, trattandosi tra l'altro di un'analisi di legittimità più che di merito. Inoltre, non è piaciuto all'ambiente della Formula 1 il fatto di sbandierare a sproposito ragioni di sicurezza per coprire una colpa contrattuale. Da quel punto è iniziato il secondo step, dato che tra l'ottenere ragione in giudizio ed essere messo in macchina ce ne passa. La seconda azione, tra venerdì e sabato, ha richiesto l'attuazione di provvedimenti cautelari, come il sequestro delle vetture o l'incarcerazione del team principal Monisha Kalterborn. Ma, viste le pressioni della Corte e i rischi di un esito clamoroso, la squadra di Peter Sauber non ha potuto che abbassare le piume e tentare disperatamente di scendere a patti. Specie considerando due elementi: primo, che avendo messo in macchina Felipe Nasr e Marcus Ericsson, contravvenendo alle decisioni dei giudici, si sono esposti ad una causa civile ancora più pesante che in precedenza e con ottime possibilità di andare in porto; secondo, visto che le decisioni hanno apertamente parlato di tutta la stagione, sarebbero stati a rischio di azioni analoghe ogni fine settimana di gara. Dopo aver già fatto causa in passato al team Spyker per i troppi pochi chilometri messi a referto da tester, ed essersi visto assegnare un risarcimento di 1,8 milioni di dollari, Van Der Garde si prepara, se non per una stagione di soddisfazioni, sicuramente per un'altra cospicua iniezione di fondi. Una vicenda, quella di Melbourne, che mette in evidenza le particolarità della Formula 1 attuale. In un ambiente in cui i contratti sono sempre stati solo relativamente importanti, malleabili a piaciamenti, l'impegno diretto dei piloti nel portare budget o reperire sponsor ha reso le firme molto più importanti. Un monito ad essere più ragionevoli che i team devono prendere sul serio, per non correre rischi di figuracce clamorose.

**“È un peccato che abbiano preso quella strada, perché la sicurezza è una grande preoccupazione nelle corse, e non bisognerebbe sfruttarla così facilmente. Per me, averlo in macchina non è una questione di sicurezza, è ingiusto usare questo argomento contro Giedo”
Jenson Button**





to



Il team inglese non è riuscito in due giorni a far funzionare le due monoposto per Merhi e Stevens che sono rimaste ferme sui cavalletti. Una clamorosa finta o problemi veri?

Manor our operator



Massimo Costa

“Non avremmo imbarcato decine e decine di tonnellate di materiale e quaranta uomini se non avessimo voluto partecipare al weekend di Melbourne”. Parola di John Booth, mister Manor, il quale si è visto recapitare da una più che scocciata FIA un invito a scrivere un rapporto sui motivi che hanno spinto la squadra britannica a non entrare in pista. Per molti è sembrata una presa in giro, un volgare tentativo di presenziare al Gran Premio per non perdere il bonus dei 40 milioni, più o meno, che spettano alla ex Marussia per i punti recuperati miracolosamente dal povero Jules Bianchi a Monte Carlo. Booth si indigna davanti a queste supposizioni ed ha tentato di spiegare come gli uomini Manor, messi insieme nell'ultimo mese grazie a un investitore nord irlandese, Stephen Fitzpatrick che opera nel mondo della finanza (sarebbe interessante scoprire se si tratta di uno speculatore), abbiano lavorato sodo. Prima per mettere in sesto le monoposto con le regole 2015, poi per far funzionare quella maledetta power unit Fer-

rari che proprio non ne ha voluto sapere di funzionare. Possibile che in tre giorni non ce l'abbiano fatta? E' anche vero che la Honda nella sua prima uscita ad Abu Dhabi, nel novembre 2014, in due giorni non ha percorso più di quattro giri, anzi, quattro in-out perché non riusciva a far “parlare” tutte le componenti, proprio quello che ha detto Booth. Dunque, non dovrebbe essere un bluff quello della Manor, e per reali problemi tecnici le monoposto non hanno rombato (si fa per dire) in pista. Peccato per i piloti, Roberto Merhi che aveva la chance della vita di poter finalmente debuttare in F.1 e per Will Stevens, scelto per la stagione. Lo spagnolo, che ha già firmato per il team Pons per partecipare nuovamente alla World Series Renault 3.5, era stato chiamato perché molto stimato da tutta la Manor, in primis da Booth, per l'ottima gara di Macao F.3 disputata lo scorso novembre e per la stagione nella F.3 europea 2009. Merhi era praticamente invitato da Booth e a breve dovrebbe lasciare il posto, si mormora, a Giedo Van der Garde. La Manor andrà a Sepang? Nulla è sicuro in questa F.1.



Ai poveri Merhi e Stevens non è rimasto altro da fare che andarsene a spasso per il paddock come turisti



All'inizio della sua seconda stagione, la nuova era della Formula 1 continua a non convincere. E' davvero questione di cavalli, rumore e consumi o c'è un pregiudizio più radicato?

Marco Cortesi

La nuova Formula 1 ha proprio fallito? A poco più di un anno dall'arrivo dei V6, delle regole sul consumo e del minor rumore, sembra che tutti abbiano ormai cambiato idea. E anche all'inizio del "secondo passaggio", nessuno sembra essere genuinamente convinto. Sono tutti ormai decisi a tornare su strade più sicure e tradizionali. Dateci i 1000 cavalli, dicono. Ma perché non porsi la domanda sulle motivazioni? Perché, ad esempio, si ritiene così inaccettabile un set di regole che prevede di tenere conto del consumo e perfettamente accettabile un altro che, come è accaduto negli anni precedenti alla rivoluzione, congelava i progressi tecnici per stagioni su stagioni portando a dei domini impossibili da mettere in discussione, con uno spettacolo azzerato? La prima risposta che si può trovare risiede certamente nel modo con cui è stato implementato il sistema, ma anche nella percezione che il pubblico continua ad avere nei confronti delle tecnologie verdi. Alla 24 Ore di Le Mans, l'introduzione di sistemi ibridi, con regole basate sul consumo come elemento principale, non ha trovato il muro imposto in Formula 1. Certo, la scelta di puntare sull'ibrido è stata fatta in modo completamente diverso, ovvero dando un limite molto generico e lasciando ampia libertà su come raggiungerlo, anziché fissare paletti su paletti, anche a li-

vello telaistico. Ma il risultato è stato ottenuto anche grazie ad un pubblico diverso, molto competente anche se più di nicchia. In altre parole, i fan dell'Endurance si sono mostrati ben disposti a comprendere a fondo le ragioni e le possibili implicazioni anche positive.

Di converso, la Formula 1 deve mantenere vivo anche l'interesse degli spettatori generalisti, la cui percezione si basa anche sul "sentire globale" con annessi pregiudizi culturali. In un certo senso, la scelta fatta lo scorso anno ha scontentato un po' tutti. E' curioso che già negli anni '70 qualcuno per la F.1 pensava ad una formula simile a quella di Le Mans oggi, con un totale di carburante allocato in precedenza e ampia libertà per raggiungerlo. Ed è paradossale pensare che, forse, allora avrebbe potuto funzionare persino di più che nell'era attuale. Questo perché manca ancora, a causa di politiche di mercato datate, ma tuttora radicate, alcun legame credibile tra le vetture che adottano tecnologie fuel-saving, ibride o elettriche, e il concetto di sportività. Questa è la brutale realtà dei fatti.

Guardiamo in faccia la realtà: ibride ed elettriche, per l'uomo della strada, non sono cool, indipendentemente da quante cromature e alette ci possono venire attaccate. E nessuna idea geniale potrà modificare questa situazione finché i grandi costruttori non si daranno una mossa. Come si può pensare di introdurre a forza, per di più in Formula 1, il concetto di ibrido quando non esiste alcuna ibrida stradale sportiva che attizzi la fantasia delle persone? Ma non solo, quando non si è ancora

Non è un paese



sdoganato il concetto di ibrido o elettrico come possibile alternativa normale. Basta guardarsi in giro. Le macchine ibride o elettriche sono in buona parte del tutto peculiari, fatte per voler dimostrare a tutti i costi di essere il futuro, quando forse dovrebbero già essere il presente: e la componente a cui si fa più appello nel venderle è ancora il senso di auto-soddisfazione pseudo-ambientalista di chi compra. E' questa la vera ragione per cui non è ancora possibile trasferire il concetto nelle gare, campo in cui è invece la prestazione pura che deve, o dovrebbe, fare la differenza. Servono idee credibili per il pubblico prima di iniziare a spingere dei concetti ancora non condivisi e sdoganati. L'esempio contrario arriva in questi mesi da Elon Musk, geniale miliardario creatore del marchio Tesla. Musk ha capito che, per sfondare, l'elettrico dovrà misurarsi con lo stesso metro delle tecnologie più tradizionali. E occorre sfornare vetture che prima di tutto siano belle, affascinanti e veloci, inserire una modalità smodata per andare da 0 a 100 in 3,9 secondi solo per il gusto di farlo? Perché no? Solo per il gusto di farlo. Come capita con le corse. L'accettazione dell'impatto ambientale come elemento del motorsport, e magari un giorno della Formula 1, non passerà con un cambiamento imposto dall'alto, per soddisfare costruttori miopi. Passerà con una vera maturità tecnica e commerciale.

se per... verdi



L'ORDINE DI ARRIVO DOMENICA 15 MARZO 2015

- 1 - Lewis Hamilton (Mercedes W06) - 58 giri 1.31'54"067
- 2 - Nico Rosberg (Mercedes W06) - 1"360
- 3 - Sebastian Vettel (Ferrari SF15-T) - 34"523
- 4 - Felipe Massa (Williams FW37-Mercedes) - 38"196
- 5 - Felipe Nasr (Sauber C34-Ferrari) - 1'35"149
- 6 - Daniel Ricciardo (Red Bull RB11-Renault) - 1 giro
- 7 - Nico Hulkenberg (Force India VJM08-Mercedes) - 1 giro
- 8 - Marcus Ericsson (Sauber C34-Ferrari) - 1 giro
- 9 - Carlos Sainz (Toro Rosso STR10-Renault) - 1 giro
- 10 - Sergio Perez (Force India VJM08-Mercedes) - 1 giro
- 11 - Jenson Button (McLaren MP4/30-Honda) - 2 giri

Ritirati

Kimi Raikkonen
Max Verstappen
Romain Grosjean
Pastor Maldonado

Non partiti

Daniil Kvyat
Kevin Magnussen
Valtteri Bottas

IL RIEPILOGO DELLA STAGIONE 2015

Australia

15/03/2015

Lewis Hamilton (Mercedes W06)

58 giri in 1.31'54"067



CLASSIFICA PILOTI

| | | | |
|----|------------------|----------------------|----|
| 1 | Lewis Hamilton | Mercedes | 25 |
| 2 | Nico Rosberg | Mercedes | 18 |
| 3 | Sebastian Vettel | Ferrari | 15 |
| 4 | Felipe Massa | Williams-Mercedes | 12 |
| 5 | Felipe Nasr | Sauber-Ferrari | 10 |
| 6 | Daniel Ricciardo | Red Bull-Renault | 8 |
| 7 | Nico Hulkenberg | Force India-Mercedes | 6 |
| 8 | Marcus Ericsson | Sauber-Ferrari | 4 |
| 9 | Carlos Sainz | Toro Rosso-Renault | 2 |
| 10 | Sergio Perez | Force India-Mercedes | 1 |
| 11 | Jenson Button | McLaren-Honda | 0 |
| 12 | Kimi Raikkonen | Ferrari | 0 |
| 13 | Max Verstappen | Toro Rosso-Renault | 0 |
| 14 | Romain Grosjean | Lotus-Mercedes | 0 |
| 15 | Pastor Maldonado | Lotus-Mercedes | 0 |
| 16 | Daniil Kvyat | Red Bull-Renault | 0 |
| 17 | Kevin Magnussen | McLaren-Honda | 0 |
| 18 | Valtteri Bottas | Williams-Mercedes | 0 |

CLASSIFICA COSTRUTTORI

| | | |
|----|-----------------------------|----|
| 1 | Mercedes | 43 |
| 2 | Ferrari | 15 |
| 3 | Sauber-Ferrari | 14 |
| 4 | Williams-Mercedes | 12 |
| 5 | Red Bull Racing-Renault | 8 |
| 6 | Force India-Mercedes | 7 |
| 7 | Scuderia Toro Rosso-Renault | 2 |
| 8 | McLaren-Honda | 0 |
| 9 | Lotus-Mercedes | 0 |
| 10 | Manor-Ferrari | 0 |

Quasi pronti

E' pronta a partire ufficialmente, con la disputa dei test collettivi al Barber Motorsports Park, l'IndyCar 2015. Con speranze e novità in termini di piloti e vetture...

a partire



Marco Cortesi

E' finalmente arrivato il momento dell'IndyCar 2015, che porterà il debutto di nuovi nomi "di peso", il debutto dei tanto attesi aerokit e la bella occasione per Luca Filippi. Insieme a lui ci sarà Stefano Coletti, che guiderà per tutta la stagione una delle due Dallara-Chevy del team KV Racing affiancando Sebastien Bourdais. Per il monegasco l'avventura è cominciata positivamente, con un quarto tempo nei test al NOLA Motorsports Park di New Orleans che hanno visto l'esordio ufficiale delle vesti aerodinamiche personalizzate per Honda e Chevrolet. Ma, per l'appunto, si trattava di un test preliminare: si inizierà a fare sul serio già da questa settimana al Barber Motorsports Park di Birmingham, dove sono in programma due giornate di prove collettive prima del debutto di St. Petersburg. Oltre a Coletti e Filippi, sarà della partita anche Simona De Silvestro, accasatasi per la prima gara con il team Andretti nella speranza di correre almeno fino alla Indy 500. La pilotessa italo-svizzera sarà presente alle prove in Alabama, mentre rimane l'attesa sugli ultimi due nomi che rimangono per completare il roster di inizio anno, ovvero quelli del team Coyne. In passato, la scuderia di Dale Coyne è arrivata fino alla prima gara senza rivelare il nome del suo duo di punta, ma ai test ci saranno Francesco Dracone, di ritorno alla categoria dopo il debutto nel 2010 e il test dello scorso anno, e Carlos Huertas, vincitore nel 2014 a Houston. Come detto, dopo lo shakedown a NOLA, Barber offrirà la possibilità di vedere in azione da vicino i nuovi aerokit, che finora hanno impressionato per complessità e fantasia nella ricerca di carico aerodinamico. E, al momento, il vantaggio sembra averlo la casa del cravattino. Tra le tante le appendici alari, i flap, gli alettoncini vari c'è anche... qualche preoccupazione, dato che molti già pensano a quanto le nuove componenti potranno resistere in caso di toccate nelle concitate fasi della partenza sui tracciati cittadini.





L'entry list dei test di Barber

- Will Power - Penske
- Juan Pablo Montoya - Penske
- Helio Castroneves - Penske
- Stefano Coletti - KV
- James Hinchcliffe - Schmidt
- James Jakes - Schmidt
- Sage Karam - Ganassi
- Scott Dixon - Ganassi
- Tony Kanaan - Ganassi
- Sebastien Bourdais - KV
- Takuma Sato - Foyt
- Graham Rahal - Rahal
- Francesco Dracone - Coyne
- Carlos Huertas - Coyne
- Luca Filippi - CFH
- Simon Pagenaud - Penske
- Carlos Munoz - Andretti
- Marco Andretti - Andretti
- Ryan Hunter-Reay - Andretti
- Jack Hawksworth - Foyt
- Josef Newgarden - CFH
- Charlie Kimball - Ganassi
- Gabby Chaves - Herta

FORMULA E

Gara a Miami





Finale elettrico in Florida con il pilota francese che ha sfruttato fino all'ultimo la potenza della batteria per superare Abt e poi per difendersi da uno straordinario Speed, al debutto nella categoria. Corsa incolore per Trulli e Liuzzi

Prost non si scarica

Dario Sala

Sembrava la solita gara noiosa. Nessun sussulto e nessun sorpasso. Il circuito ricavato attorno all'America Airlines Arena, la casa dei Miami Heat, pareva insomma non presentare punti di sorpasso facili e puliti, tanto che la corsa sembrava una lenta processione. Su di esso tutti avevano già puntato l'indice perché, a causa di una tempesta della vigilia che ha impedito il completamento di alcuni indispensabili lavori, il programma è stato stravolto. Una sessione di prove libere accorciata e poi le qualifiche. A tutto danno di chi a Miami vi debuttava. La prima parte di gara ha confermato questi timori, ma quando tutti ormai si stavano assopendo ecco la svolta. Il pit-stop è come se ci avesse catapultato in una nuova realtà. A causa di errori di gestione e consumi di batterie troppo elevati, l'ordine di gara è stato stravolto e la seconda parte si è trasformata in una delle corse più spettacolari della stagione con l'ordine di arrivo deciso solamente sotto la bandiera a scacchi.

Se Nicolas corre come papà Alain

Dopo due pole position ed un incidente con Nick Heidfeld che lo avevano reso impopolare, Nicolas Prost si è finalmente preso la sua vendetta. Deluso in qualifica, dove si è visto strappare la prima posizione da Jean-Eric Vergne e Nelson Piquet Jr, Prost ha usato una delle armi che hanno reso suo padre una leggenda e cioè il saper aspettare che gli eventi gli andassero incontro. La cosa è puntualmente successa perché oltre a navigare sempre nelle posizioni di testa, Prost ha gestito la macchina nel migliore dei modi arrivando alle fasi finali della gara con una percentuale di batteria migliore degli altri. In questo modo ha potuto spingere per passare chi era in difficoltà e difendersi dagli attacchi di un furibondo Scott Speed che alle sue spalle voleva riscrivere la storia della categoria. Alla fine ha avuto ragione Prost, che ora si trova anche al comando della classifica generale e con tutte le intenzioni di restarci a lungo.

Speed and furious il jolly di Andretti

Ma l'e-prix di Miami verrà ricordato anche e soprattutto per quello che è riuscito a fare Speed. Chiamato dal Team Andretti a sostituire il figlio di Michael, Marco, Speed ha ripagato la squadra con un secondo posto sul quale nessuno avrebbe scommesso alla vigilia. Non saliva su una monoposto dal 2007 e si è ritrovato ad imparare la macchina solamente in una sessione di prove libere prima di essere catapultato in qualifica. Anche per lui la prima parte di gara è stata anonima, ma nella seconda si è scatenato. Uscito quinto dal pit-stop, ha subito capito che c'era la possibilità di costruire qualcosa. Si è sbarazzato di Vergne in preda a problemi di surriscaldamento e poi si è messo dietro Lucas Di Grassi, anch'egli alle prese con problemi tecnici. Infine, è stato il turno di Daniel Abt e quindi si è incollato agli scarichi di Prost. Gli ultimi due giri sono stati al cardiopalma, con l'americano che dava l'impressione di poter vincere questa gara anche in virtù di una percentuale di batteria leggermente migliore di quella dell'avversario. I rischi da prendere però, erano troppi e così il ragazzo che stupì l'Europa un decennio fa approdando alla Toro Rosso F.1 nel 2006,



si è accontentato di un secondo posto che comunque fa già parte degli highlights della serie.

Vergne e Bird con rammarico

La lista dei delusi è piuttosto lunga, ma fa parte del normale svolgimento di un campionato. Vergne ha fatto vedere di avere un potenziale superiore agli altri e stava facendo il suo dovere prima che problemi di surriscaldamento gli tarpassero le ali. Sam Bird invece, ha sbagliato per un problema di comunicazione con la squadra. Ha passato Vergne nel giro in cui avrebbe dovuto rientrare ai box e così ha saltato l'ingresso. Il giro supplementare a cui è stato costretto ha dovuto essere effettuato ad andatura ridotta per la poca batteria a disposizione e così ha perso una marea di tempo dando l'addio ai sogni di gloria e perdendo terreno in campionato. Ne esce deluso anche Di Grassi. Il brasiliano non è mai stato fra i primi, ma sul finire della gara, e con il suo solito passo regolare, aveva riagganciato un insperato terzo posto che lo manteneva al comando del campionato. Problemi di surriscaldamento lo hanno però ricacciato indietro facendogli perdere punti preziosi. Male anche Sébastien Buemi, mai in gara. Non è andata bene neppure al debuttante Vitantonio Liuzzi. Oltre a non conoscere macchina e campionato, il pescarese si è visto ridotto il tempo di apprendistato. Eppure dopo una discreta qualifica, stava navigando in zona punti prima di perdere posizioni e abbandonare ad un giro dalla fine. Peccato, perché i lampi di classe si sono individuati. Il campionato adesso resta negli Stati Uniti trasferendosi dalla Florida alla California, destinazione Log Beach, prima della intrigante fase finale in Europa.



Poca fortuna per Sarrazin



L'ORDINE DI ARRIVO SABATO 14 MARZO 2015

- 1 - Nicolas Prost - e.dams Renault - 39 giri 46"12"349
- 2 - Scott Speed - Andretti - 0"433
- 3 - Daniel Abt - Audi Abt - 5"518
- 4 - Jerome D'Ambrosio - Dragon - 5"941
- 5 - Nelson Piquet - China - 6"426
- 6 - Antonio Felix da Costa - Aguri - 8"754
- 7 - Loc Duval - Dragon - 9"498
- 8 - Sam Bird - Virgin - 19"817
- 9 - Lucas Di Grassi - Audi Abt - 20"631
- 10 - Salvador Duran - Aguri - 24"587
- 11 - Jaime Alguersuari - Virgin - 43"883
- 12 - Nick Heidfeld - Venturi - 47"878
- 13 - Sébastien Buemi - e.dams Renault - 104"587
- 14 - Karun Chandhok - Mahindra - 1'23"539
- 15 - Jarno Trulli - Trulli - 1 giro
- 16 - Vitantonio Liuzzi - Trulli - 1 giro
- 17 - Charles Pic - China - 1 giro

Giro più veloce: Nelson Piquet 1'07"969

Ritirati

- 25° giro - Bruno Senna
- 31° giro - Stephane Sarrazin
- 37° giro - Jean Eric Vergne

Il campionato

- 1. Prost 67; 2. Di Grassi 60; 3. Bird 52; 4. Piquet 49; 5. Buemi 43; 6. Da Costa 37; 7. D'Ambrosio 34; 8. Alguersuari 26; 9. Abt 19; 10. Montagny 18.



Tra i delusi
Jean-Eric Vergne

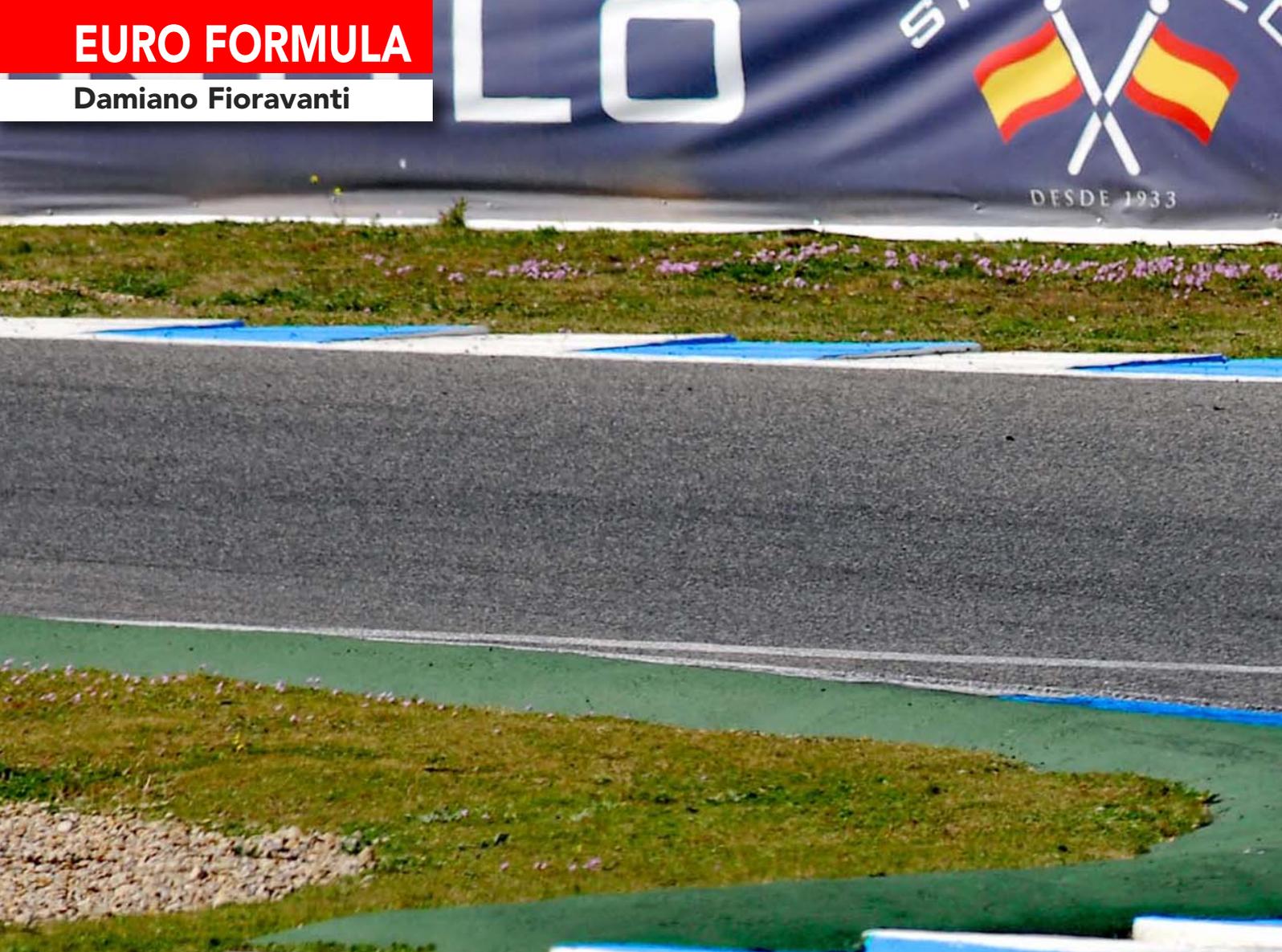
EURO FORMULA

Damiano Fioravanti

“Con RP per attaccare”

Il pilota romano dopo una sofferta stagione 2014 si è accasato nella squadra di Pampado ed è pronto per cercare di raccogliere le soddisfazioni che merita





Antonio Caruccio

Si sono conclusi i test pre-stagione della EuroFormula Open. In poche settimane i protagonisti si sono affrontati per sondare quali sono i valori in campo. In Spagna, a Jerez e Montmelò, si sono svolte solo delle giornate di prove, mentre a Le Castellet, in Francia, si sono anche disputate due corse, simulando lo svolgimento del week-end di gara. Due gli italiani confermati per la stagione, Leonardo Pulcini e Damiano Fioravanti, entrambi romani, entrambi nominati kartisti di Italiaracing, rispettivamente nel 2013 e 2012. Scopriamo insieme al più esperto dei due, Fioravanti, che difenderà i colori di RP Motorsport, quali sono le ambizioni per quest'anno.

Che bilancio puoi trarre di questi test?

"I primissimi test a Jerez sono andati molto bene ed ho fatto anche il miglior tempo. Quando venimmo nuovamente a Barcellona lo scorso inverno, non fu molto significativo perché la pista era umida e quindi i riferimenti totalmente diversi. Quest'anno

invece, abbiamo forse sofferto qualche problema. A Jerez non solo io, ma tutto il team, ha un po' faticato, situazione ripropostasi anche a Barcellona. A Le Castellet, in gara 1 sono rimasto fermo in partenza perché non mi è entrata la marcia, mentre in gara 2 mi hanno centrato. Tuttavia, avevamo raccolto dei buoni tempi quindi dal punto di vista tecnico era stato un buon lavoro".

Il cambio di pneumatici, da Dunlop a Michelin, pensi possa aver in qualche modo influito sulla vostra competitività?

"Sicuramente è stato un fattore che ha cambiato un po' le carte in tavola, ma è un cambiamento che hanno affrontato tutti. La RP era una squadra vincente fino allo scorso anno, sono certo che anche questa stagione torneremo ai massimi livelli. Ci sono forse alcuni piloti che hanno già avuto modo di provare queste gomme in altri campionati, ma penso che per l'inizio di stagione questo divario sarà azzerato".

Che esperienza pensi di aver raccolto in questi ultimi due anni?

"In realtà poca. Nel 2013 correvo con la F308 del team Cor-



betta, poi è stato cambiato l'ingegnere, ho avuto qualche problema e infine siamo passati alla F312, non riuscendo a mettere insieme quanto ci saremmo aspettati. Il 2014 forse è stato ancora peggio. Dopo le prime due gare sempre con Corbetta abbiamo deciso di fermarci perché non c'erano le condizioni necessarie per continuare in maniera appropriata".

Poi il passaggio da Corbetta a BVM...

"Nelle ultime due gare del campionato 2014 sono tornato nella serie con la BVM. È andata abbastanza bene perché sono riuscito ad ottenere un quinto posto. Nell'ultimo round a Barcellona ho sbagliato la qualifica, condizione che ha compromesso il risultato delle gare, dato che superare è abbastanza difficile su quel tracciato".

Obiettivi per questa stagione?

"Spero di ottenere qualche buon risultato, perché è il momento di dimostrare il mio potenziale. Vorrei poter stare tra i

primi cinque stabilmente, per potermi giocare qualche prestazione importante".

Da Corbetta e da BVM c'era un ambiente sicuramente più raccolto. RP invece ha sempre avuto tante macchine. Pensi sia un difetto o un vantaggio?

"Mi trovo molto bene perché puoi comparare i tuoi risultati con quelli dei tuoi compagni. A meno che tu non sia il più veloce, puoi sempre avere qualcosa da imparare dagli altri ed è sicuramente una spinta motivazionale notevole".

Quali sono i punti su cui lavorare da qui alla gara di Jerez per essere pienamente competitivi?

"Per ora abbiamo avuto problemi d'assetto, ma penso sia una situazione generica in tutta la squadra, non solo mia. I nostri avversari al momento sembrano andare molto forte. Avendo una macchina vincente, RP invece ha deciso di provare cose nuove e diverse. Il passo gara è ottimo comunque, dobbiamo riuscire a sfruttare al meglio la gomma nuova".



Le prime quattro gare della Sprint Cup Series consegnano un dominatore incontrastato: il campione 2014. Al team Stewart-Haas, l'americano ha trovato la giusta combinazione di ingredienti per il successo, e sarà molto difficile spodestarlo

Harvick va

Kevin Harvick (#4)
e Joey Logano (#22)
allo start della gara di Phoenix
in Arizona



in fuga

Marco Cortesi

Si è chiusa nel segno di Kevin Harvick la prima parte del 2015 targato NASCAR Sprint Cup Series. Il californiano, campione in carica, ha ripreso da dove aveva lasciato al termine del 2014, ed è stato un vero e proprio mattatore: da sette corse, in gara non scende oltre la seconda posizione, e ha vinto due delle prime quattro gare della stagione. Se l'anno scorso però una serie di problemi di adattamento con un team nuovo, costruito attorno a lui, aveva portato a guai e ritiri, stavolta ci si prepara a vederlo dominare dall'inizio alla fine. Considerato anche l'imprevedibile formato di campionato, non sarà così facile puntare al raddoppio, ma le fondamenta sono state gettate: così stando le cose, sembra di vedere il Jimmie Johnson dei titoli a ripetizione. Purtroppo per il pluricampione e per tutto lo squadrone di Rick Hendrick, qualcosa sembra invece ancora mancare, principalmente a livello di set-up. Continuano infatti a ripresentarsi le forature che avevano devastato l'annata precedente e, anche se Johnson, Gordon e compagnia sono sempre vicini alla leadership, non si vede ancora il potenziale per il balzo decisivo. Anche ad Atlanta, dove Johnson è riuscito a prevalere, si è vista più una debolezza di Harvick sui long run, dovuta alla grande abrasività della pista sulle gomme, che una vera superiorità della numero 48. A preoccupare anche di più Harvick è Joey Logano. L'ex baby prodigio, diventato finalmente una fulgida realtà, ha vinto Daytona e sembra poter competere ad armi pari con Harvick sia in qualifica che nelle prime fasi di gara. Dopo la sua grande apertura di stagione, si è trovato però in difficoltà nel riproporre il passo che ha nei primi giri anche nelle fasi finali. Insieme al team Penske, dovrà lavorare al meglio sugli "aggiustamenti" concessi per modifi-



care la vettura in corsa. In primis la novità, introdotta quest'anno, della barra Panhard regolabile dall'interno dell'abitacolo. A Las Vegas e Phoenix si sono visti altri nomi mettere in crisi i "soliti" protagonisti. Martin Truex Jr è emerso alla grande col team Furniture Row, mentre Ryan Newman ha dimostrato di non aver dimenticato la costanza con cui aveva lottato per il titolo lo scorso anno. Anche AJ Allmendinger, col minuscolo team JTG ha sorpreso, ed è tuttora al quinto posto in graduatoria. Con il ritorno dopo i problemi legali, si è poi ritrovato in Kurt Busch un sicuro protagonista: in Arizona è stato subito della partita. Mentre le Toyota stentano. Il trio Edwards-Hamlin-Kenseth in casa Gibbs, orfano di Kyle Busch infortunato, non è al livello atteso. Invece, in casa Ford, appare sempre più grave ed evidente la crisi del Roush Fenway Racing.



Tony Stewart



Pit stop sulla vettura di David Ragan



Dale Earnhardt Jr.
in difficoltà





Scatenate l'inferno!

Scoppia di salute la serie brasiliana pronta ad inaugurare una nuova e avvincente stagione forte dei suoi trentasei iscritti. Da domenica scatta la caccia al trono che lo scorso anno fu di Barrichello





Ramos



Mauricio



Zonta e Brito

Silvano Taormina

Il variopinto circus della Stock Car Brasil si appresta a riaccendere i motori per il via della stagione 2015, edizione numero trentasette della principale categoria brasiliana a ruote coperte. Una stagione che, al pari della precedente in cui ben quindici contendenti sono riusciti a centrare almeno un successo, si preannuncia combattuta ed equilibrata grazie ad un parco partenti corposo e al contempo di alto livello. La sfida tutta brasiliana, ancora una volta, si baserà sul confronto tra i principali esperti delle categorie turismo locali, diversi ex-Formula 1 ed ex-Indycar tornati in patria per una nuova fase agonistica della loro carriera e alcuni giovani promesse dell'automobilismo verdeoro in arrivo dalle formule addestrative. Confermato il format di due gare per weekend, una feature e una sprint, introdotto lo scorso anno. Fanno eccezione la season-opener di Goiania, che quest'anno ospita la Corrida de Duplas in cui i protagonisti della Stock Car sono affiancati dai guest-driver internazionali, la Corrida do Milhao ad agosto sempre sul tracciato dello Stato di Goias e la finale di Interlagos che assegnerà un punteggio doppio.

Barrichello determinato a difendere il titolo

Rubens Barrichello venderà cara la pelle pur di riconfermarsi campione. Approdato nella serie di casa nel 2013 dopo la deludente esperienza in Indycar, ha fatto centro al suo secondo tentativo vincendo in extremis la sfida con Atila Abreu. Quest'anno parte con tutti i favori della vigilia e troverà proprio nel portacolori di casa AMG uno dei principali antagonisti. Rubinho, però, dovrà guardarsi le spalle anche in casa, con il compagno Allam Khodair che, dopo aver vissuto un finale di stagione in crescendo lo scorso anno, è ben determinato a

mettere le mani sul titolo. Un titolo al quale puntano anche gli ex-campioni Caca Bueno (Red Bull Brasil), Ricardo Mauricio e Max Wilson, con questi ultimi due desiderosi di riscatto dopo un'annata alquanto deludente tra le fila del team Eurofarma RC. Chi ha le carte in regola per puntare in alto è il team Prati Donaduzzi, il quale dovrà pretendere un po' più di costanza dai pur competitivi Antonio Pizzonia e Julio Campos. Da non sottovalutare Raphael Matos, passato alla corte dello Schin Racing così come il team-mate Felipe Lapenna, e Thiago Camillo, risultato il più veloce nei test collettivi di Curitiba.

Zonta guida la carica degli outsider

I test prestagionali hanno evidenziato un ottimo stato di forma anche da parte di Ricardo Zonta, rinvigorito dal passaggio allo Shell Racing, e del suo nuovo compagno di squadra Valdeno Brito. Quest'ultimo dovrà redimersi dopo un 2014 che lo ha visto brillante protagonista nelle prime prove salvo poi progressivamente perdersi per strada. Discorso non dissimile per Felipe Fraga, vincitore al debutto lo scorso ad Interlagos, chiamato al salto di qualità con il Voxx Racing che accoglierà anche l'altro neo-acquisto Marcos Gomes. Diversi i giovanissimi da tenere d'occhio a dodici mesi di distanza dal loro debutto. A partire da Gabriel Casagrande (C2), affiancato dall'esperto Sergio Jimenez nel team diretto dal padre, Lucas Foresti, passato ad un top-team quale AMG Motorsport, e Rafael Suzuki (RZ). Anche quest'anno ci sarà spazio per l'ex-Indycar Bia Figueredo (Bassani), unica lady ai nastri di partenza. Infine c'è attesa per il debutto di due giovani dal piede pesante quali Raphael Abbate (Hot Car), vicecampione del Brasileiro de Turismo, e Cesar Ramos (Cavaleiro), reduce da una buona annata nelle serie Blancpain GT in Europa.



Il calendario 2015

22 marzo - Goiania* (Corrida de Duplas)
 5 aprile - Ribeirao Preto
 26 aprile - Nova Santa Rita
 31 maggio - Curitiba
 2 agosto - Salvador de Bahia
 16 agosto - Goiania* (Corrida do Milhao)
 30 agosto - Cascavel
 13 settembre - Brasilia
 4 ottobre - Santa Cruz do Sul
 18 ottobre - Curitiba
 8 novembre - Taruma
 13 dicembre - Interlagos*

*prova unica



Entry list 2015

- 0 - Caca Bueno - Red Bull Brasil (Chevrolet)
- 1 - Antonio Pizzonia - Prati Donaduzzi (Chevrolet)
- 2 - Raphael Matos - Schin (Peugeot)
- 4 - Julio Campos - Prati Donaduzzi (Peugeot)
- 5 - Denis Navarro - Vogel (Chevrolet)
- 8 - Rafael Suzuki - RZ (Chevrolet)
- 10 - Ricardo Zonta - Shell (Chevrolet)
- 11 - Cesar Ramos - Cavaleiro (Peugeot)
- 12 - Lucas Foresti - AMG (Chevrolet)
- 14 - Luciano Burti - RZ (Chevrolet)
- 17 - Pedro Barbosa - ProGP (Chevrolet)
- 18 - Allam Khodair - Full Time Sport (Chevrolet)
- 21 - Thiago Camilo - Ipiranga RCM (Chevrolet)
- 25 - Christiano Tuka Rocha - RC3 Bassani (Peugeot)
- 26 - Raphael Abbate - Hot Car (Chevrolet)
- 27 - Bia Figueiredo - RC3 Bassani (Peugeot)
- 28 - Galid Osman - Ipiranga RCM (Chevrolet)
- 29 - Daniel Serra - Red Bull Brasil (Chevrolet)
- 33 - Felipe Maluhy - ProGP (Chevrolet)
- 46 - Vitor Genz - Boettger (Peugeot)
- 51 - Atila Abreu - AMG (Chevrolet)
- 65 - Max Wilson - Eurofarma RC (Chevrolet)
- 70 - Diego Nunes - Vogel (Chevrolet)
- 72 - Fabio Fogaca - Hot Car (Chevrolet)
- 73 - Sergio Jimenez - C2 (Chevrolet)
- 74 - Popò Bueno - Cavaleiro (Peugeot)
- 77 - Valdeno Brito - Shell (Chevrolet)
- 80 - Marcos Gomes - Voxx (Peugeot)
- 82 - Alceu Feldmann - Boettger (Peugeot)
- 83 - Gabriel Casagrande - C2 (Chevrolet)
- 88 - Felipe Fraga - Voxx (Peugeot)
- 90 - Ricardo Mauricio - Eurofarma RC (Chevrolet)
- 110 - Felipe Lapenna - Schin (Peugeot)
- 111 - Rubens Barrichello - Full Time Sport (Chevrolet)

17-18 marzo

Test FIA F.3 a Valencia

18-19 marzo

Test GP3 a Estoril

19-20 marzo

Test Eurocup Renault 2.0 ad Alcaniz

22 marzo

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

24 marzo

Test ELMS a Le Castellet

24-25 marzo

Test Renault NEC a Hockenheim

26-27 marzo

Test Eurocup Renault 2.0 a Jerez

27-28 marzo

Test WEC a Le Castellet
Test Renault NEC ad Assen

29 marzo

F.1 a Sepang
TC3 Series a Sepang
Moto GP a Losail
Indycar a St. Petersburg
V8 Supercars a Tasmania
Nascar a Martinsville
Italiano WRC – 1000 Miglia

30-31 marzo

Test Renault 3.5 ad Alcaniz

1 aprile

Test Porsche Carrera Cup Italia a Misano

1-3 aprile

Test GP2 ad Al Sakhir

5 aprile

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

7 aprile

Test FIA F.3 a Silverstone

9-10 aprile

Test GP3 a Valencia

12 aprile

F.1 a Shanghai
Moto GP ad Austin
Indycar New Orleans
Super Formula a Suzuka
WEC a Silverstone
FIA F.3 a Silverstone
ELMS a Silverstone
Blancpain GT Endurance a Monza
Super Trofeo Lamborghini a Monza
F.Renault NEC a Monza

Stock Car Brasil a Ribeirao Preto
Nascar a Fort Worth
Euroformula Open a Jerez
F.Renault ALPS a Imola
Clio Cup a Imola
RS Cup a Imola
Coppa Italia a Imola
Targa Tricolore Porsche a Monza
Italiano Rally – Sanremo

19 aprile

F.1 ad Al Sakhir
GP2 ad Al Sakhir
Moto GP a Rio Hondo
Indycar a Long Beach
USCC a Long Beach
Nascar a Bristol
Auto GP a Marrakech
WTCC a Marrakech
TC3 Series a Shanghai
F.3 giapponese a Suzuka
Formula Academy a Ledenon
F.2 Trophy a Monza

22-23 aprile

Test GP3 a Montmelò

26 aprile

Mondiale Rally in Argentina
Indycar a Birmingham
World Series Renault ad Alcaniz
Eurocup F.Renault ad Alcaniz
Euroformula Open a Le Castellet
GT Open a Le Castellet
Adac GT Masters a Oschersleben
Adac Formel 4 a Oschersleben
Stock Car Brasil a Brasilia
Nascar a Richmond
Clio Cup a Varano
RS Cup a Varano

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 Vila Real
F.4 Italia al Mugello
GT Italia al Mugello
Porsche Carrera Cup Italia al Mugello
BRDC F.4 a Snetterton
SMP F.4 a Kazan
Italiano Rally e TRT – San Marino

19 luglio

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

26 luglio

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

2 agosto

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

9 agosto

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

16 agosto

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

23 agosto

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

30 agosto

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

6 settembre

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

13 settembre

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



20 settembre

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

27 settembre

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

4 ottobre

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



11 ottobre

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

18 ottobre

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

25 ottobre

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

1 novembre

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

Nascar a Martinsville

8 novembre

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

15 novembre

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

22 novembre

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

29 novembre

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

6 dicembre

V8 Supercars a Sydney

13 dicembre

Stock Car Brasil a San Paolo

Servizi editoriali
per tutte le esigenze

INPAGINA

ON-LINE publishing

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

EDITORIAL services

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

RACING pr service

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

STORIE di sport

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



www.inpagina-bo.com

info@inpagina-bo.it