

# Magazine

www.italiaracing.net

n. 301  
26 gennaio  
2015



Missione fallita. Anche con l'apporto una tantum di Loeb il mondiale rally rimane un fatto privato per la casa tedesca guidata dal sempre più vincente Ogier al terzo successo nel principato

## IL TRIplete VOLKSWAGEN

2

1

3



8

44



34



18

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

italiaRacing.net

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

**Redazione:**  
Stefano Semeraro  
Marco Minghetti

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

**Produzione:**  
Marco Marelli

**Fotografie:**  
Photo4  
Actualfoto  
Photo Pellegrini  
MorAle

**Realizzazione:**  
Inpagina srl  
Via Giambologna, 2  
40138 Bologna

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

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

# Il graffio di Baffi

**SCUOLA FERRARI:  
NUOVA SEGNALETICA  
A MARANELLO.**

serve una rivoluzione»  
suono da far rizzare i capelli puri  
o per tornare ai fasti di To

● Arrivabene:  
agli heavy metal».

Andrea Cremonesi

L  
a F.1  
ob  
(C

VIA ALONSO

VIA MATTIACCI

VIA DOMENICALI

VIA MONTEZEMOLO

VIA MARMORINI

VIA FRY

VIA TOMBAZIS

BAFFI

spe  
che  
perder  
già unares  
vorrei vedere gli appassionati  
conquistino alla gente, estetica-  
Ferrari con un

Arrivabene

Segui in **DIRETTA** via Twitter  
dal nostro inviato **Marco**  
il **primo test** collettivo de  
che si svolgerà a **Jerez** da

**Notizie, curiosità, foto, commenti, dichiarazioni**  
**che potrete trovare ogni giorno anche s**



ter con **@italiaracing**  
**Cortesi**  
**el Mondiale F.1**  
**all'1 al 4 febbraio**

**arazioni dei protagonisti**  
**sul nostro website Italiaracing**



di Massimo Costa

## F1, È TEMPO DI RICOMINCIARE

Domenica 1 febbraio, e fino a mercoledì 4 febbraio, la F.1 si ritrova in pista. Nuove macchine, nuovi abbinamenti piloti-team. La voglia di rivedere in azione le monoposto della massima serie è tanta. La Mercedes si confermerà leader? Alonso con la nuova McLaren-Honda saprà ritornare al vertice? La Ferrari con la grande novità Vettel e dopo la rivoluzione di uomini, tecnici e non, interna che cosa saprà offrirci? E la nuova e giovane Red Bull con Ricciardo e Kvyat? Ma attenzione alla Williams che con Bottas e Massa non concederà sconti a nessuno mentre la Lotus cerca di uscire dalla crisi col motore Mercedes. Basterà questo per ritrovare il vertice? Jerez ci fornirà le prime sentenze, il cronometro non sbaglia mai. Chi arrancerà in Andalusia e successivamente in Catalogna, difficilmente sarà protagonista assoluto del mondiale 2015, chi invece troverà subito e costantemente il vertice delle classifiche potrà stare tranquillo, la base della nuova monoposto sarà valida e ci si potrà concentrare con calma su Melbourne seguendo il normale lavoro di sviluppo programmato, senza ansie.

## ITALIARACING E I PROFESSIONISTI DEL PLAGIO

Italiaracing sarà presente al primo test collettivo di Jerez con uno dei propri inviati, precisamente Marco Cortesi, il nostro uomo della pre-stagione da diversi anni. Vi forniremo informazioni in diretta su Twitter e approfondimenti sul website oltre che sul magazine di lunedì prossimo. Come al solito assisteremo al "plagio" di notizie e foto da parte di siti e blog italiani privi di deontologia che sfornano info copiando noi e gli altri colleghi che saranno sul posto. Una battaglia che abbiamo tentato di fermare qualche anno fa, ma invano. La differenza la fanno la serietà, la qualità e la professionalità (non certo la quantità di notizie pubblicate online), e in base all'ampio consenso che riceviamo giornalmente, non possiamo che essere soddisfatti.

## SE QUESTO È L'ANTIPASTO...

Il weekend del 25 gennaio ci ha regalato due importanti avvenimenti che hanno acceso il semaforo verde della stagione agonistica 2015. Il Rally di Monte-Carlo e la 24 Ore di Daytona, di cui potete trovare ampi commenti nelle pagine successive (oltre che sul website) hanno offerto uno spettacolo vero, emozionante e pieno di colpi di scena. Miglior cartolina di anno non poteva esserci per il motorsport. E se questo è l'inizio, beh, non ci resta che pensare che vivremo un'annata decisamente adrenalinica.

# GLI SBADIGLI DEL CAMPIONE

**Il testa a testa tra Ogier e Loeb è durato troppo poco per spaventare davvero il campione del mondo della Volkswagen che, già dal secondo giorno di gara, ha potuto godersi la gara in tutta tranquillità osservando da lontano gli acuti lanciati da Meeke e Kubica**





### Guido Rancati

“Lo avevo pur detto che sarebbe stato veloce come lo era un paio di anni fa...”. Sébastien Ogier archivia la sua terza vittoria sulle strade del Monte e il venticinquesimo successo iridato in carriera rendendo omaggio all'unico avversario che gli ha reso la vita dura. Già, l'aveva detto e ridetto. Ma forse neppure lui si immaginava al rientro nel mondiale rally dopo un anno spesso a correre in pista, che Sébastien Loeb sarebbe stato in grado di imprimere fin da subito alla gara un ritmo tanto forsennato. E invece l'ha fatto, aggredendo la prima prova come se si stesse giocando tutto. Rifilandogli sette secondi nel primo settore e poi undici nel secondo, cinque nel terzo e altri sette nel quarto: in tutto, trenta secondi e otto in ventun chilometri e trecentodieci metri. Tanta roba davvero. Anche a tener conto del progressivo miglioramento del fondo. Costretto a inseguire, l'asso della Volkswagen s'è immediatamente dato una mossa. Ha vinto il secondo round, ha recuperato più della metà del ritardo e s'è infilato sotto le coperte pensando che il giorno dopo, sulle strade di casa, avrebbe dovuto continuare a darci dentro. Ma all'alba di venerdì ha

dovuto lasciare un'altra quindicina di secondi al rivale. Troppi per non costringerlo a reagire. L'ha fatto alla grande, in due prove ha riaperto la partita. Dietro di tre secondi, nel primo tratto della seconda boucle ne ha persi altri tre e sei, ma in quello successivo – complice un giro di valzer dell'Extraterrestre – ha preso in mano pallino. E non l'ha più mollato. Il tempo di mettersi tutti dietro un'altra volta e s'è ritrovato solo. Con un rimpianto, quello di essere tanto lontani sulla strada. “Non si può dire – osserva a bocce ferme – come sarebbe finita se avessimo potuto partire meno lontani uno dall'altro come capitava spesso due e tre anni fa, quel che è certo è sarebbe stato più bello per tutti se ci fosse stato concesso di batterci alla pari”. Così non è stato, ma il testa a testa fra i due più forti del reame è stato comunque intenso come pochi. Finché è durato. Poi, con Loeb troppo lontano per seguitare a rappresentare un pericolo e con Jari-Matti Latvala troppo contento di ritrovarsi agli avamposti per farsi venire strane idee, solo sbadigli. Interrotti di tanto in tanto dagli acuti di Robert Kubica e di Kris Meeke. Potenti, certo, ma non abbastanza da disturbare il riposo di Ogier.





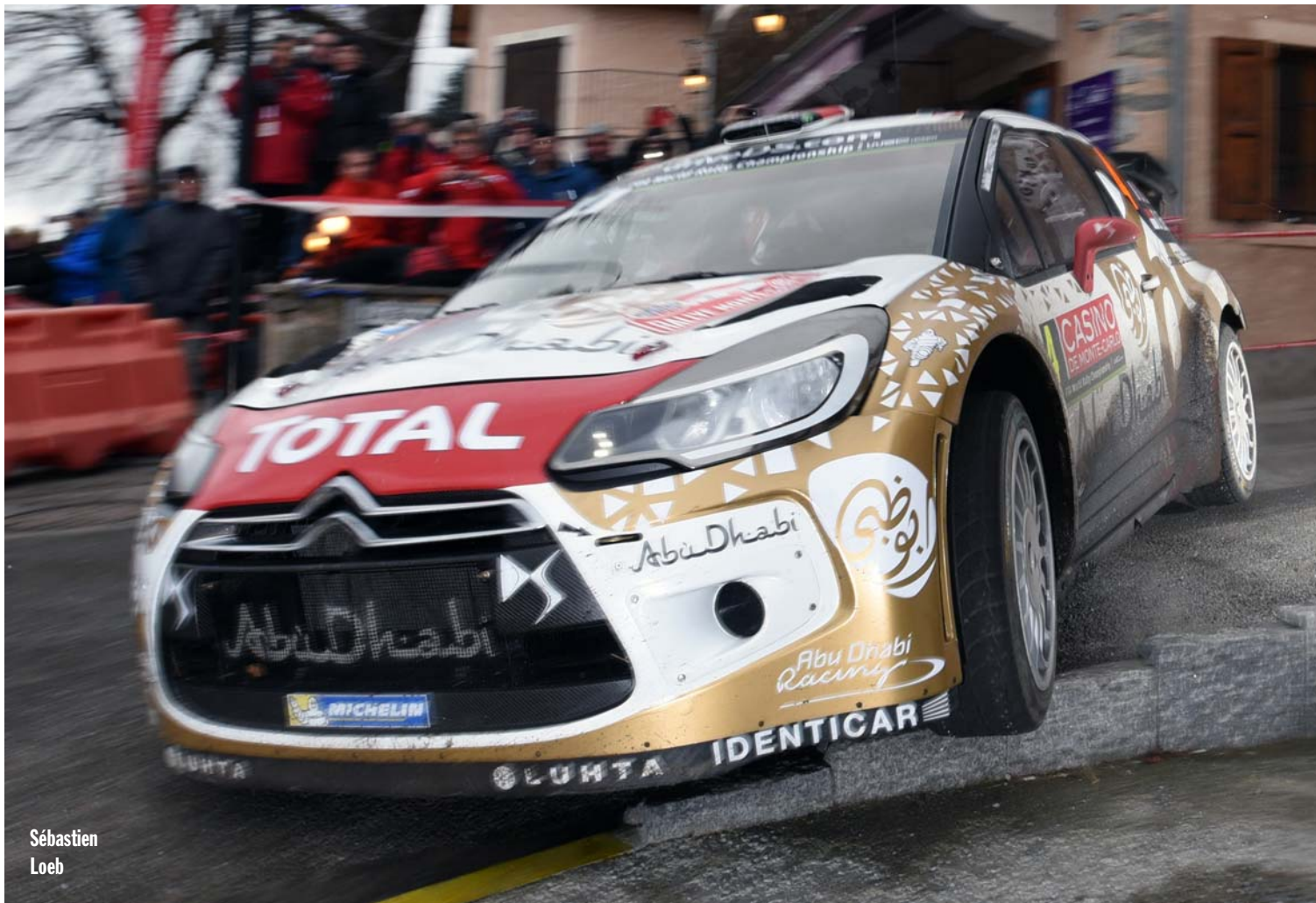
**ANCHE NEL 2009  
FU TRIPLETTA**  
Appena tagliato il traguardo, Ogier festeggia con il fido Panseri la terza vittoria al Monte-Carlo. Dopo il successo dello scorso anno, e quello del 2009 - nella serie IRC - per la tripletta Peugeot



## L'ORDINE DI ARRIVO DOMENICA 25 GENNAIO 2015

1. Ogier-Ingrassia (VW Polo Wrc) in 3.36'40"2
2. Latvala-Anttila (VW Polo Wrc) a 58"0
3. Mikkelsen-Floene (VW Polo Wrc) a 2'12"3
4. Ostberg-Andersson (Citroen DS3 Wrc) a 2'43"6
5. Neuville-Gilsoul (Hyundai i20 Wrc) a 3'12"1
6. Sordo-Marti (Hyundai i20 Wrc) a 3'12"9
7. Evans-Barritt (Ford Fiesta RS Wrc) a 5'23"7
8. Loeb-Elena (Citroen DS3 Wrc) a 8'34"7
9. Prokop-Tomanek (Ford Fiesta RS Wrc) a 9'54"8
10. Meeke-Nagle (Citroen DS3 Wrc) a 10'55"6





Sébastien  
Loeb

## LOEB “SCIVOLA” SUL GHIACCIO MA SI DIVERTE E FA DIVERTIRE

Il testa a testa fra Sébastien Ogier e Sébastien Loeb finisce nell'ultimo dei sei round della seconda frazione, dopo una dozzina dei venticinque chilometri della Les Costes-Saint Julien en Champsaur. Sorpreso da una placca di ghiaccio, l'Extraterrestre non riesce a evitare di urtare con la ruota posteriore sinistra un blocco di cemento: la sospensione della DS3 ovviamente non gradisce e la vuerreci si trascina azzoppata verso il fine prova. Il bilancio è pesantissimo: ai tanti minuti lasciati per strada va ad aggiungersi la penalità prevista per chi non conclude una tappa e da secondo a otto secondi dal connazionale con la Polo, il nove volte iridato si ritrova quindicesimo a dieci minuti e spiccioli. Per gli uomini della squadra francese è una doccia fredda. Non per tutti, però. Yves Matton conserva la lucidità necessaria per offrire un'analisi corretta: “E' chiaro – dice il condottiero belga – che tutti noi avremmo preferito un finale diverso. Ma quello che Seb ha fatto nelle due prove di ieri e nelle prime sette di oggi ha fatto un gran bene al morale di tutti noi: ha dimostrato che la nostra auto è ancora perfettamente in grado di reggere il confronto con la concorrenza e non è poco”. Già, non lo è. Senza l'apporto di

Loeb, il Monte-Carlo si sarebbe concluso come tanti altri rally del passato recente. Con il dominio totale delle Polo a rafforzare la convinzione generale che i tempi belli dell'ultima vuerreci uscita dall'atelier di Versailles sono ormai passati. E forse anche quelli del campione più vincente di ogni tempo. Che invece ha dimostrato di essere ancora fortissimo. Divertendosi, dice, ma anche e soprattutto facendo divertire gli appassionati. Esaltandoli con i soliti numeri d'alta classe. Prima di mettersi al servizio della squadra con l'umiltà dei grandi veri. Tagliato irrimediabilmente fuori dalla lotta al vertice e troppo lontano anche per sperare di acchiappare una medaglia, s'è imposto un passo meno veloce di quello che gli aveva permesso di rendere la vita assai dura anche a Ogier. Ma ampiamente sufficiente a risalire fino all'ottavo posto. E ad aggiungere altri due successi parziali ai tre collezionati quando era in corsa per l'oro.

“Tornare a respirare l'aria del mondiale è stato bello”, dice a bocce ferme. Aggiunge: “E lo è stato anche avere la conferma che l'annata passata senza correre insieme non ha tolto niente alla complicità fra Daniel (Elena ndr) e me”.



## NONOSTANTE IL RITIRO KUBICA VOLA ALTISSIMO

Ma come può un'aquila diventare aquilone. Diceva proprio bene quel brano di Bruno Lauzi: anche a legarla, resta un rapace che l'istinto porterà sempre e comunque a volare in alto. Molto in alto. E Robert Kubica vola. Subito indietro per i capricci di un motore asmatico, l'asso polacco affronta le speciali del secondo giorno con la grinta dei grandissimi ed è l'unico a tenere il passo dei due Seb. Per un po', poi cade in un trabocchetto, uno dei mille e più disseminati sul percorso di un Monte-Carlo dal sapore antico, e la sua rincorsa a un piazzamento finisce sul far della sera del venerdì. Non si arrende: riparte per la quarta tappa con il coltello fra i denti e

riprende a dare spettacolo. La sua gara finisce alla fine del leggendario Turini, quando, senza freni, va a sbattere contro un muro subito dopo il fine prova. Ma non resta a mani vuote: le quattro prove vinte valgono tantissimo. Per lui, ma anche per la Pirelli che grazie alla sua grinta e alla sua classe dimostra di aver un prodotto altamente competitivo. E pure per la gente della M-Sport, visto che non serve una gran capacità di analisi per capire che se non avesse gettato il cuore oltre l'ostacolo le compatte uscite dalla factory di Cockermouth sarebbero state solo comprimarie. Il resto sono solo chiacchiere da bar.



Robert  
Kubica



Lorenzo Bertelli

## TRA I DELUSI ANCHE BERTELLI

L'elenco dei delusi si apre con Bryan Bouffier, rovinosamente fuori nel secondo tratto cronometrato quando occupava la settima posizione dietro a Thierry Neuville e davanti a Jari-Matti Latvala, e prosegue con Julien Maurin il cui Monte-Carlo è finito nella decima prova speciale quando era sedicesimo. I due francesi sono in ottima e abbondante compagnia: con loro, a lasciare il Principato con un baule stipato di rimpianti, sono in tanti. Da Marc Duez che con la Porsche ha visto l'arrivo ma non ha lasciato grandi tracce del suo passaggio a Lorenzo Bertelli. L'aretino, alla prima gara iridata con Giovanni Bernacchini e la Fiesta vuerreci, ha visto sfumare la concreta possibilità di sfruttare le Pirelli (e l'esperienza di un ricognitore di lusso come Piero Liatti) per rastrellare almeno un punticino il penultimo giorno di gara. Innevandosi e impiegando un tempo incredibilmente lungo per rimettersi sulla retta via. E da undicesimo che era s'è trovato nei bassifondi.





Mads  
Ostberg

## AL CAUTO OSTBERG LA MEDAGLIA DI LEGNO...

Chi va piano, va sano e va lontano, lo dice il proverbio. E lo conferma la gara di Mads Ostberg. Un giorno ci si ricorderà del suo quarto posto al Monte dietro ai tre con le Polo, ma non oggi e nemmeno domani. Per ora resta l'impressione, nettissima, di una prestazione assai poco sipida. Senza grandi errori, ma anche e soprattutto senza un qualcosa anche solo vagamente simile a un acuto.

## ...EVANS E TANAK PAGANO PEGNO

La possibilità di migliorare il suo sesto posto di un anno fa l'ha persa definitivamente nell'ultimo dei due passaggi da Sisteron. Arrivando lentamente al fine prova con una sospensione seriamente danneggiata. "Ho commesso qualche errore", confessa Elfyn Evans a bocce ferme. "E uno - aggiunge - l'ho pagato piuttosto caro". Settimo alla fine, il figlio d'arte gallese cerca di vedere il bicchiere mezzo pieno: "Ho ancora tanto da imparare, ma penso di aver dimostrato che abbiamo il potenziale per far bene". E' quello che dice pure Ott Tanak, l'altro pilota reclutato da Malcolm Wilson: "Purtroppo anch'io ho pagato pegno alle difficoltà di un rally particolarmente difficile da interpretare e tuttavia sono ancor più convinto che nel corso della stagione avremo modo di essere protagonisti".



Elfyn  
Evans



Thierry  
Neuville

## NEUVILLE VOLATA VINCENTE

L'obiettivo era chiaro: riscattare il passo falso di un anno fa. Thierry Neuville e Dani Sordo l'hanno centrato e la Hyundai inizia la sua seconda stagione nel mondiale mettendo in cascina ventisette punti. Sedici meno di quanti Sébastien Ogier e Jari-Matti Latvala ne hanno raccolti per la Volkswagen, ma più del doppio di quelli con i quali ripartono dal Principato la M-Sport e la Citroen. “Volevamo vedere il traguardo e ci siamo riusciti”, dice il belga a cose fatte. Dopo aver vinto la volata per il quinto posto con il compagno di squadra. “Il ricordo della delusione patita dodici mesi fa – spiega – era molto forte e inevitabilmente ci ha condizionato: né io, né Dani volevamo sbagliare e così abbiamo iniziato la gara con molta cautela”. Gradualmente, i due hanno alzato il ritmo e alla fine si sono ritrovati non troppo lontani da Mads Ostberg. Sentirsi chiedere se non pensa che in fondo non ci sarebbe voluto poi molto per mettersi dietro il norvegese con la DS3 non disturba Neuville: “Ci ho pensato – ammette – ma resto dell'idea che in un rally difficile come questo abbiamo adottato la strategia migliore. E adesso possiamo guardare avanti con più serenità”.







Simone Tempestini

## ITALIANI CROCE E DELIZIA

Croce e delizia: croce per **Lorenzo Bertelli**, solo sessantottesimo alla fine di un rally affrontato con la solita cautela, delizia per **Simone Tempestini** e **Alessandro Re**, i due boys tricolori impegnati a iniziare la stagione mettendo fine in cascina. Ma anche per **Felice Re**, pronto a mettersi in gioco per vedere dal

di dentro l'effetto che fa a mettere le ruote su prove che hanno fatto e continuano a fare la storia dei rally. E naturalmente anche a soffrire per poi dimenticare patemi e problemi sul porto del Principato. Lontano dai grandi protagonisti, certo, ma comunque ventottesimo. Due posti davanti a **Marco Silva**, l'altro gen-

tleman driver che non s'è fatto tanti problemi a mettersi in gioco. All'arrivo anche **Aldo Marchetti**, quarantottesimo con la 207 Super2000, **Carlo Covi** sessantaquattresimo con la Lancer Evo IX, **Sergio Marchetti**, sessantasettesimo con la Clio R3 e **Marco Vallario**, settantacinquesimo con la Lancer Evo X.



Alessandro Re



Felice Re



Marco Silva



Stéphane  
Lefebvre

## WRC-2

# LEFEBVRE FUORI PORTATA MA...

“Il mio rally è cominciato ora...”, dice Craig Breen subito dopo essersi lasciato alle spalle l'undicesima prova speciale. Dopo aver spiegato di aver speso la serata del giovedì, tutto il venerdì e buona parte del sabato a trovare un assetto decente per la sua 208 T16. I tabulati sembrano dargli ragione: Stéphane Lefebvre resta fuori dalla sua portata, ma alla fine si ritrova secondo in Wrc-2 davanti ad Armin Kremer e a Eric Camilli, due anni fa vincitore della selezione Rallye Jeunes e ora inserito nella “nazionale” francese.

## WRC-3

# GILBERT COMINCIA BENE

Non c'è storia: Quentin Gilbert mette subito un'ipoteca sul primo posto e agli altri non resta che battersi per il secondo posto. Il francese, ventisei anni il prossimo maggio, sfrutta bene la DS3 R3 che ha fra le mani, non sbaglia niente e si impone a mani basse fra gli Junior. Chiudendo con poco meno di due minuti e mezzo su Christian Riedemann e poco più di tre minuti e mezzo su Ole Veiby che completa il podio. Alle sue spalle, a cinque, ventotto e quattro dal vincitore, Simone Tempestini. Più indietro, sesto, Alessandro Re.





Quentin  
Gilbert



## LA RIVELAZIONE MARTIN COCI

La sua gara è ufficialmente finita domenica mattina, sul leggendario Turini. Ma il Monte di Martin Koci s'era di fatto concluso nel fine pomeriggio precedente, quando l'idroguida della sua Fiesta R5 l'aveva piantato in asso. Impedendogli di continuare a battersi contro Stéphane Lefebvre, il predestinato. Il guasto – e l'errore fatale – non bastano però a cancellare il tantissimo di buono che lo slovacco aveva fatto in un gara decisamente difficile da interpretare. A ventun anni (i ventidue li compirà il 5 aprile) può sognare a colori.



## IL RITORNO FRANÇOIS DELECOUR

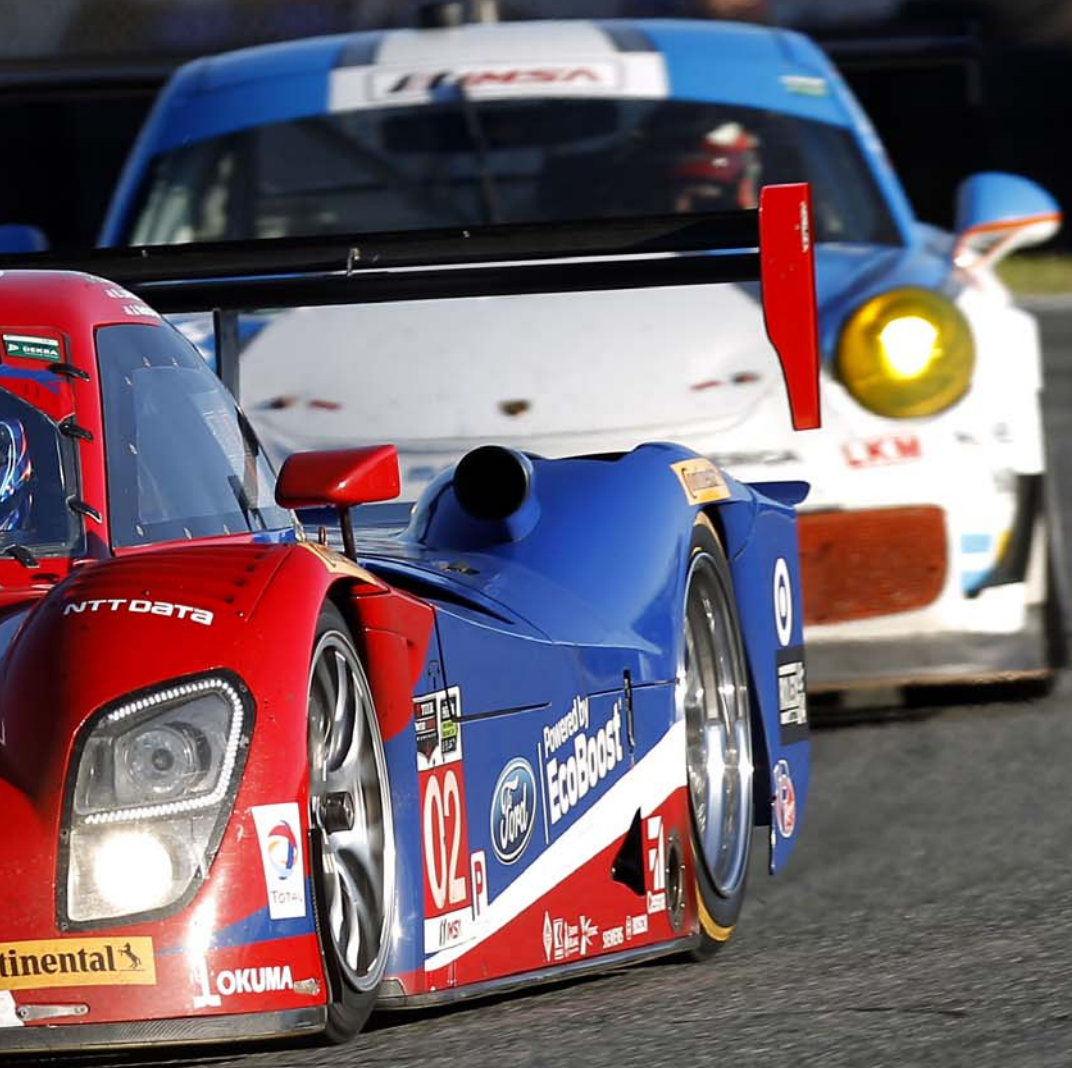
Vecchio campione, quanto tempo è passato? Tanto, tantissimo: era il 1991 quando solo la rottura della sospensione della Sierra gli aveva impedito di vincere il Monte-Carlo, ma non di imporsi all'attenzione di tutti. François Delecour, cinquantadue anni il prossimo agosto, è tornato sulle strade del rally più celebre del mondo e puntualmente è stato protagonista. Con la Porsche in salsa inglese, il nordista ha vinto più nettamente di quanto non dicano i tabulati la sfida con Romain Dumas per il primato fra le giti da rally. Mai fra i venti più veloci, ma solo una volta fuori dai primi cinquanta, ha chiuso al ventitreesimo posto un rally che, difficile a prescindere, le condizioni ambientali hanno reso difficilissimo per chi aveva scelto di affrontarlo con la coupé tedesca.

# UN BOOST D

Al volante della Riley-Ford numero 02 del team Ganassi, Dixon, Kanaan, McMurray e Larson si sono imposti nella gara endurance della Florida interpretando al meglio le insidie tipiche della maratona di inizio anno



# DA CAMPIONI



## Marco Cortesi

Il team Ganassi torna sul tetto di Daytona. Nella cinquantatreesima edizione della classica americana, la compagine dell'intramontabile Chip Ganassi ha riportato al vertice una delle sue vetture interpretando come meglio non poteva la profonda natura da "killer" della tappa inaugurale dello United SportsCar Championship 2015. A trionfare è stata la Riley-Ford numero 02, quella tradizionalmente riservata agli "ospiti", ovvero ai top-driver di Ganassi in IndyCar e NASCAR, andata a riscattare un'edizione passata difficile e a dare all'ovale blu il primo grande successo con i nuovi propulsori turbo EcoBoost. Sensazionale protagonista e leader nelle fasi decisive è stato il tre volte campione IndyCar Scott Dixon, capace di associare un passo altissimo all'assenza più totale di errori, oltre a consumi inarrivabili per gli altri. Fondamentali gli "affondi" messi a segno con tempismo perfetto qualora si trovava a gestire i giri in più guadagnati prima delle soste ai box. Ed è così che lui, Tony Kanaan, Kyle Larson e Jamie McMurray hanno strappato la vetta sulla Dallara Corvette DP del team Taylor nel momento chiave. Positivi anche la grinta del brasiliano, il talento del Rookie Of The Year NASCAR e anche la classe di McMurray, diventato uno dei pochi piloti nella storia a vincere sia la Daytona 500 che la 24 Ore.

## STRATEGIA KO PER IL TEAM TAYLOR

Il team Taylor, a dispetto delle risorse sicuramente più limitate rispetto agli avversari, è riuscito a disputare una corsa da leader con Ricky e Jordan Taylor, ma soprattutto con Max Angelelli, intramontabile. Tuttavia, la Corvette DP numero 10 ha pagato un incredibile errore nella strategia dei cambi pilota, dovendo effettuare una sostituzione in più a sette minuti dalla fine: le regole prevedono infatti che un conduttore non possa guidare per più di quattro ore nell'arco delle precedenti sei, e Jordan Taylor si è trovato a "sforare". Oltretutto, Ricky Taylor, salito in vettura, ha subito una penalità perché, al momento del cambio, i box erano chiusi. Così è volato via anche il secondo posto, che alla fine è andato a Christian Fittipaldi, Joao Barbosa e Sebastien Bourdais, vincitori 2014 con l'ActionExpress Racing. Fuori dai giochi l'altra Riley-Ford di Ganassi, quella che vedeva al volante Scott Pruett, Joey Hand, Charlie Kimball e Sage Karam, fermati da un pro-

blema alla trasmissione. Tra incidenti e guai tecnici è finita KO anche la Ligier-Honda polesitter del team Shank. Oltre agli inconvenienti, ha pesato rispetto agli equipaggi tutti "pro" la presenza del gentleman John Pew dimostrando che, più che il balance of performance, la vera differenza tra DP e LMP2 è tuttora data dalla qualità di pilotaggio delle compagini più esperte riescono a mettere in campo.

## PAPIS GUIDA LA RIMONTA ACTIONEXPRESS

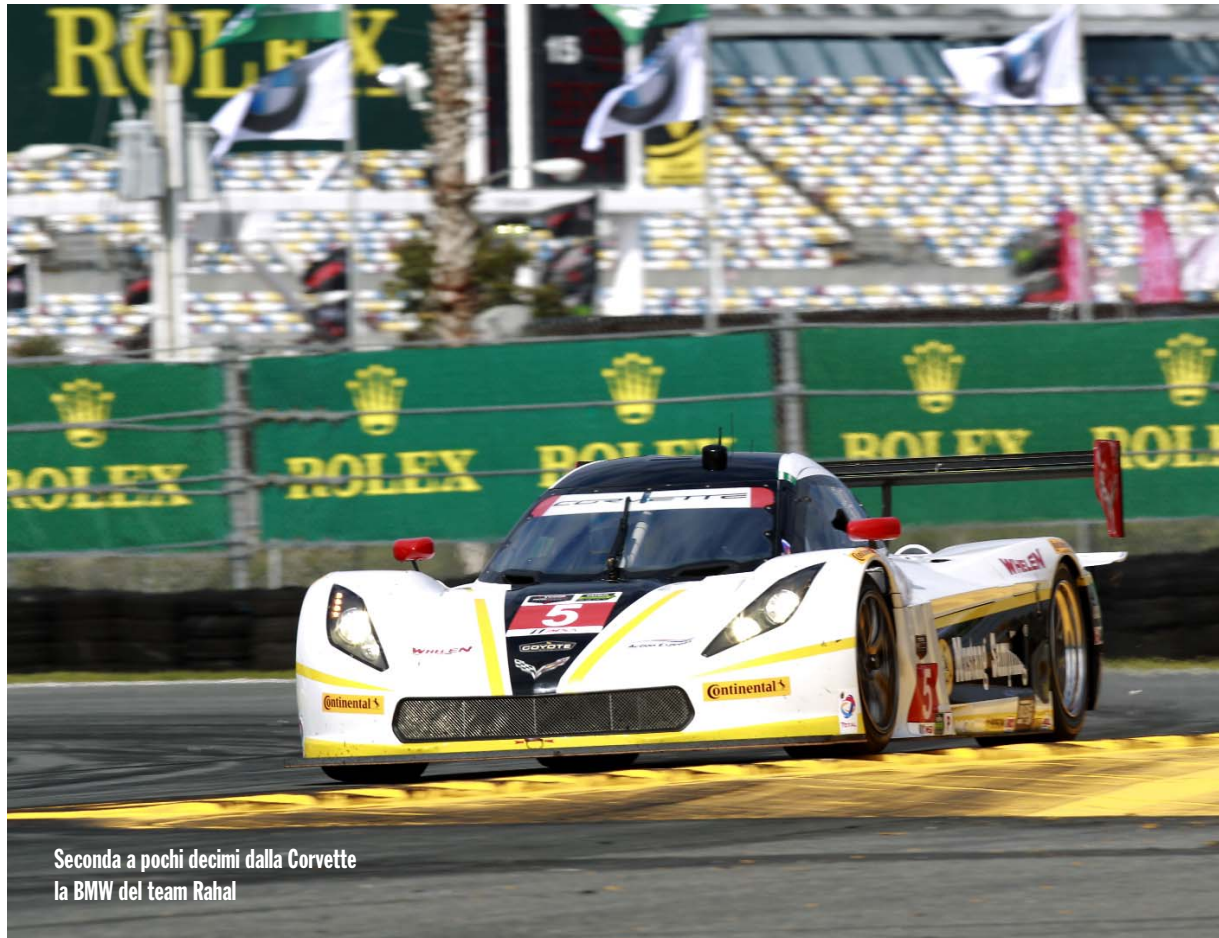
E di qualità ne ha avuta da vendere la seconda Coyote ActionExpress, che vedeva al volante anche Max Papis. Rimasta ferma per buona parte delle prime battute per un problema alla scatola dello sterzo, ha rimontato giro su giro fino al settimo posto assoluto, quinta di classe. Chissà cosa sarebbe accaduto senza i guai meccanici. Inoltre, vanno riportati anche le difficoltà tecniche della Riley che vedeva al via Rubens Barrichello. Il brasiliano ha mostrato comunque un gran piede alla sua "prima" tra i prototipi alla 24 ore: suo il miglior tempo della compagine di Peter Baron.



Un selfie per i vincitori della 24 Ore di Daytona



A lungo in scia, se non davanti, alla Riley di Ganassi, la Corvette di Taylor-Taylor-Angelelli e giunta terza



Seconda a pochi decimi dalla Corvette  
la BMW del team Rahal

Nella classe GTLM vittoria per la Corvette







Seconda a pochi decimi dalla Corvette  
la BMW del team Rahal



Disastrosa la trasferta Ferrari  
nonostante il grande lavoro di Bruni,  
ecco al via attaccare  
la Corvette

## VITTORIA CORVETTE IN GTLM DISASTRI FERRARI E PORSCHE

La quinta piazza assoluta, alle spalle della Coyote di casa Spirit of Daytona, è invece andata ai vincitori di classe GTLM, Antonio Garcia, Jan Magnussen e Ryan Briscoe. Primo successo in una 24 Ore per la Corvette C7.R, in una gara ricca di colpi di scena in cui tutti i protagonisti hanno incontrato guai tra forature, problemi tecnici e uscite di pista. E, nonostante si siano perse per strada numerose vetture, il margine finale è stato risicatissimo, sotto il secondo. L'ultimo e decisivo cambio di leadership è arrivato con un errore al pit-stop per la BMW di Bill Auberlen, Dirk Werner, Augusto Farfus e Bruno Spengler. Vettura che ha visto il traguardo senza il paraurti posteriore per un'uscita del canadese nella prima parte della mattina, ma che ha retto fino alla bandiera a scacchi. Solo due le vetture della categoria a pieni giri. Il podio è stato completato dalla seconda Corvette, messa sotto di due giri da un contatto nelle fasi conclusive. Il resto della classe GT ACO vede i resti di un campo di battaglia. Che ha coinvolto in primis le Ferrari. La 458 del team Risi è stata ritirata per un problema di misfire elettrico. La 24 ore di Davide Rigon, Giancarlo Fisichella, Olivier Beretta e Pierre Kaffer era comunque iniziata in salita quando l'austriaco aveva colpito, fortunatamente "di striscio" un prototipo fermo in mezzo alla pista. Tanti i brutti ricordi dal 2014. Alla vettura di Gimmi Bruni, Toni Vilander, Emmanuel Collard e François Perrodo ha invece provveduto il gentleman francese che, dopo aver distrutto una vettura nei test collettivi, è finito in testacoda, attraversando la pista mentre sorraggiungeva l'Aston Martin polesitter di classe GTD. Disastro, se possibile anche più grande, per le Porsche 991 ufficiali. Dopo aver rimediato ad una difficile qualifica, il team CORE ha visto le due auto finire violentemente a contatto tra loro. Il "giustiziere" è stato Earl Bamber, andato sull'erba durante un doppiaggio e rovinato addosso a Marc Lieb.

## BRAUN A MURO NELLE ULTIME FASI IN LMPC

Condivisa da un'altalena di uscite, forature e guai meccanici, la classe LMPC ha visto trionfare Guasch-Novich-Palmer-Kimber-Smith. Decisivo un contatto ricevuto nel finale dall'Oreca che aveva fino a quel momento dominato con Braun-Gue-Wilkins-Bennett. Il bravo giovane texano si è visto spedire violentemente a muro dalla susseguente rottura di una sospensione.

## RIVINCITA DODGE IN GTD, 4° RUGOLO

La GT Daytona ha portato la Dodge Viper di casa Riley Technologies ad un sospirato successo. Ben Keating, Al Carter, Cameron Lawrence, Kuno Wittmer e Dominik Farnbacher hanno vinto facendo davvero tutto bene. Una gran soddisfazione in particolare per gli ultimi due, rimasti a piedi con il ritiro della Dodge dalla GTLM, e per i Riley, che hanno investito nel progetto GT3 a dispetto del disinteresse del gruppo FCA. Al secondo posto la Porsche di MacNeil-Keen-Davis-Van Gisbergen, mentre con un'altra 991 GT America il team Snow-Dempsey ha visto il podio: insieme a Patrick Dempsey, Philipp Eng, Jan Heylen e Madison Snow. Dopo la vittoria dello scorso anno, per gli italiani è arrivato un quarto posto con Michele Rugolo, affiancato da Rui Aguas, Matt Griffin e dal gentleman Thailandese Pasin Lathouras. Un problema tecnico nelle fasi iniziali ha invece rallentato da subito invece la rincorsa di Matteo Beretta e del team Muehlnher, mentre Andrea Bertolini ha visto finire a muro il compagno brasiliano Francisco Longo con la Ferrari della Scuderia Corsa.

## ORIGINALI MA... INAFFIDABILI

Una Lola-Mazda del team SpeedSource è stata la prima vettura diesel a condurre un giro alla 24 ore di Daytona. Moltissimi i secondi sul giro recuperati dalle due coupé del costruttore giapponese dopo l'apparizione "da macchietta" lo scorso anno. Peccato che l'affidabilità non ci sia ancora: poco dopo essersi issata davanti a tutti, la vettura numero 07 si è fermata ai box... andando arrosto. Sempre in tema di vetture insolite, la DeltaWing d



Bamber centra il compagno Lieb e per la Porsche piomba la notte...





La classe GTD e andata alla Dodge Viper



Pochi giri per la DeltaWing



## L'ORDINE DI ARRIVO DOMENICA 25 GENNAIO 2015

- 1 - Dixon/Kanaan/Larson/McMurray (Riley-Ford) - Ganassi - 740 giri
- 2 - Barbosa/Fittipaldi/Bourdais (Coyote-Corvette DP) - Action Express - 1'333
- 3 - J.Taylor/R.Taylor/Angelilli (Dallara-Corvette DP) - Taylor - 1'07"074
- 4 - Westbrook/Valiante/Rockenfeller/Cosmo (Coyote-Corvette DP) - SDR - 6 giri
- 5 - Magnussen/Garcia/Briscoe (Corvette G7R) - Corvette - 15 giri
- 6 - Auberlen/Werner/Farfus/Spengler (BMW Z4) - Rahal - 15 giri
- 7 - Curran/Cameron/Papis/P.Keen (Coyote-Corvette DP) - Action Express - 19 giri
- 8 - Gavin/Milner/Pagenaud (Corvette G7R) - Corvette - 22 giri
- 9 - Guasch/Novich/Palmer/Kimber-Smith (Oreca FLM09) - PRI - 26 giri
- 10 - Mowlem/Papadopoulos/Drissi/Alder/Plowman (Oreca FLM09) - BAR1 - 27 giri
- 11 - Pew/Negri/Allmendinger/McMurry (Ligier JSP2-Honda) - Shank - 35 giri
- 12 - Bennett/Braun/Wilkins/Gue (Oreca FLM09) - CORE - 36 giri
- 13 - Keating/D.Farnbacher/Carter/Wittmer/Lawrence (Dodge Viper) - Doran - 36 giri
- 14 - MacNeil/L.Keen/Davis/Van Gisbergen (Porsche 991 GT America) - Alex Job - 36 giri
- 15 - Snow/Heylen/Dempsey/Eng (Porsche 991 GT America) - Dempsey - 38 giri
- 16 - J.Edwards/Luhr/Klingmann/Rahal (BMW Z4) - Rahal - 39 giri
- 17 - Goikhberg/C.Miller/Simpson/Mitchell (Oreca FLM09) - JDC Miller - 39 giri
- 18 - Lathouras/Rugolo/Aguas/Griffin (Ferrari 458 GT3) - AF Corse - 39 giri
- 19 - Haase/Miller/Von Moltke/Rast (Audi R8 LMS) - Miller - 45 giri
- 20 - Sweedler/T.Bell/Lazzaro/Segal (Ferrari 458 GT3) - Scuderia Corsa - 49 giri
- 21 - Faulkner/Giermaziak/Skeen/Butcher/Avenatti (Porsche 991 GT America) - GB - 53 giri
- 22 - DeBoer/Riddle/Salazar/Wilson (Aston Martin Vantage GT3) - TRG - 62 giri
- 23 - Nielsen/Davison/Nygaard/Davis (Aston Martin Vantage GT3) - TRG - 66 giri
- 24 - Winkelhock/Thorne/Hoshino/Fujii (Audi R8 LMS) - Flying Lizard - 70 giri
- 25 - Pruett/Hand/Kimball/Karam (Riley-Ford) - Ganassi - 71 giri
- 26 - Gewirtz/S.Lewis/Kvamme/Cheng (Riley-BMW) - RG - 96 giri
- 27 - Tandy/Pilet/Lieb/Christensen (Porsche 991) - Porsche - 100 giri
- 28 - Lamy/Dalla/Lana/Turner/Mucke/Lauda (Aston Martin Vantage) - Aston Martin - 108 giri
- 29 - Potter/Lally/Seefried/Ragginger (Porsche 991 GT America) - Magnus - 124 giri
- 30 - Marsal/Paltala/Priaux/Said (BMW Z4 GT3) - Turner - 136 giri
- 31 - Nielsen/Davison/Nygaard/Davis (Aston Martin Vantage GT3) - TRG - 147 giri
- 32 - Pace/DeFoor/Hinton/Schroeder (Riley-BMW) - Fifty Plus - 150 giri
- 33 - Bergmeister/Bamber/Makowiecki/Christensen (Porsche 991) - Porsche - 159 giri
- 34 - Longo/Serra/Gomes/Bertolini (Ferrari 458 GT3) - Scuderia Corsa - 195 giri
- 35 - Basseng/M.Beretta/O'Young/De Phillippi/Mayr-Melnhof (Porsche 991 GT America) - Muehner - 201 giri
- 36 - Cumming/Junqueira/Hawksworth/Menezes (Oreca FLM09) - RSR - 205 giri
- 37 - Lindsey/Pumpelly/Norman/N.Canache/Estre (Porsche 991 GT America) - Park Place - 208 giri
- 38 - Henzler/Sellers/P.Long (Porsche 991) - Walker - 210 giri
- 39 - Hartley/Barrichello/Hunter-Reay/Graves/Mayer (Riley-BMW) - Starworks - 314 giri
- 40 - J.Michaelian/Lira/Flores/De Phillippi/Mayr-Melnhof (Porsche 991 GT America) - Muehner - 326 giri
- 41 - Sharp/Dalziel/Heinemeier-Hansson (HPD ARX04b) - ESM - 351 giri
- 42 - Plowman/Drumwright/Blackstock/Breukers/Ruscitti (Oreca FLM09) - BAR1 - 379 giri
- 43 - J.Miller/T.Long/Devlin/Tremblay (Lola-Mazda) - Speedsource - 392 giri
- 44 - Kaffer/Rigon/Fisichella/Beretta (Ferrari 458) - Risi - 430 giri
- 45 - Schultis/van der Zande/Popov/Hedlund/Albuquerque (Oreca FLM09) - Starworks - 441 giri
- 46 - French/Mee/Vance/Johnston (Oreca FLM09) - Performance Tech - 502 giri
- 47 - James/Farnbacher/Riberas (Porsche 991 GT America) - Alex Job - 507 giri
- 48 - Perrodo/Collard/Bruni/Vilander (Ferrari 458) - AF Corse - 529 giri
- 49 - Bomarito/Nunez/Hinchcliffe/Tremblay (Lola-Mazda) - Speedsource - 542 giri
- 50 - Bachler/Zoehling/Engelhart/Willsey/Ineichen (Porsche 991 GT America) - Konrad - 564 giri
- 51 - Krohn/Pla/Jonsson/Brundle (Ligier JSP2-Judd) - Krohn - 568 giri
- 52 - Brown/van Overbeek/Fogarty (HPD ARX04b) - ESM - 691 giri
- 53 - Rojas/Legge/Chaves/Meyrick (DeltaWing-Mazda) - Panoz - 698 giri

Giro più veloce: AJ Allmendinger - 1'39"576

# CONTO ALLA

## Quando vedremo le nuove F.1

29 gennaio – McLaren MP4-30 – Online

30 gennaio – Ferrari SF15-T – Online

31 gennaio – Toro Rosso STR10 – Jerez

1 febbraio – Mercedes W06 – Jerez

1 febbraio – Williams FW37 – Jerez

1 febbraio – Sauber C34 – Jerez

1 febbraio – Red Bull RB11 – Jerez

1 febbraio Lotus E23 - Jerez

19 febbraio – Force India VJM08 – Montmelò



# A ROVESCIA



## **Così i piloti a Jerez**

### **Mercedes**

1-3 febbraio: Nico Rosberg

2-4 febbraio: Lewis Hamilton

### **Williams**

1-2 febbraio: Valtteri Bottas

3-4 febbraio: Felipe Massa

### **Ferrari**

1-2 febbraio: Sebastian Vettel

3-4 febbraio: Kimi Raikkonen

### **McLaren**

1-3 febbraio: Fernando Alonso

2-4 febbraio: Jenson Button

### **Toro Rosso**

1-3 febbraio: Carlos Sainz

2-4 febbraio: Max Verstappen

### **Sauber**

1-4 febbraio: Marcus Ericsson

2-3 febbraio: Felipe Nasr

### **Force India**

TBA

### **Red Bull**

TBA

### **Lotus**

TBA



# L'ANTI MERCEDES

**La FW37 che a Jerez debutterà nelle mani di Bottas si è presentata attraverso un "render" dal quale però già si possono cogliere quelle che sono le novità più importanti della vettura che il responsabile Mercedes Wolff ha indicato come la principale rivale della W06 per la stagione 2015**

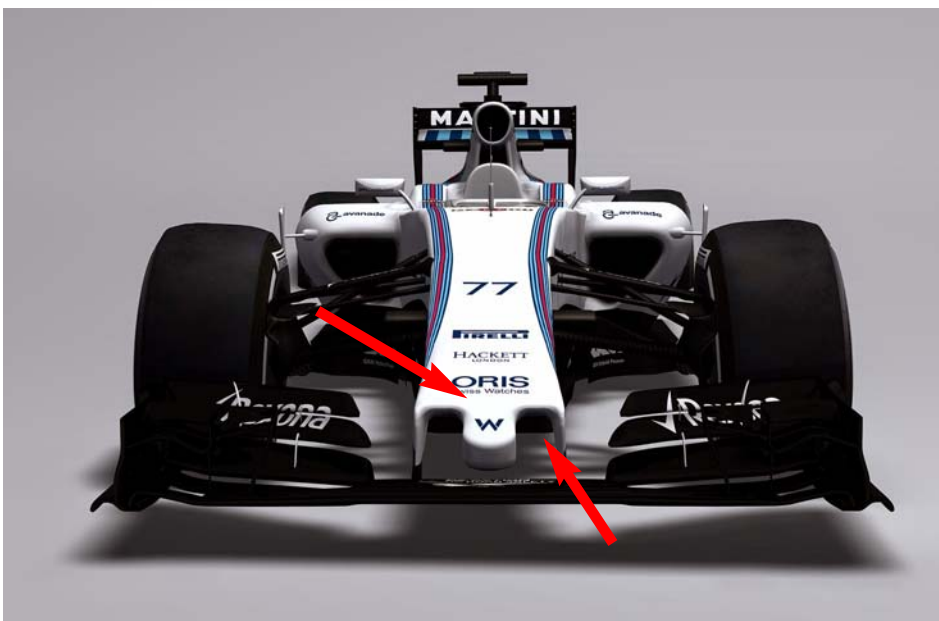
**Marco Cortesi**

A livello tecnico, la Williams FW37 continua sulla strada tracciata dalla precedente vettura. Le modifiche principali riguardano infatti l'adattamento alle nuove regole 2015 e la riduzione delle aperture per il raffreddamento del propulsore, oltre all'ottimizzazione generale del progetto. Non c'è da stupirsi, dato il livello di performance mostrato lo scorso anno.

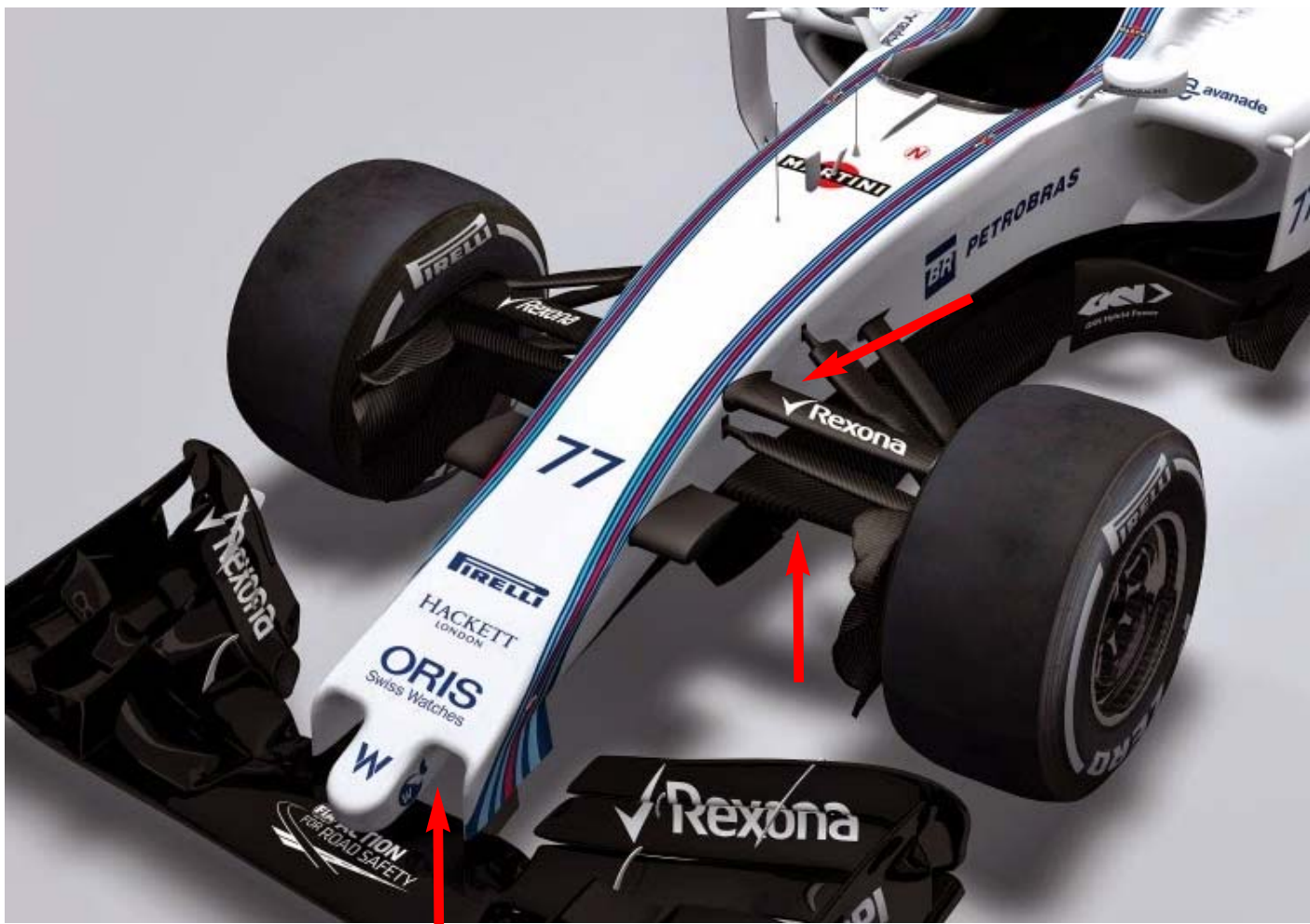
All'anteriore, il muso presenta una sporgenza ridotta che, come è stato spiegato, è dovuta al nuovo "legality box" introdotto dalla FIA. In questo caso, si è cercato di mantenere lo stesso principio del 2014 sia in termini di forma che di effetto sull'aerodinamica: la parte superiore della protuberanza si connette al muso nel modo più "piatto" possibile, mentre la parte inferiore si assottiglia progressivamente.



# MERCEDES SI SVELA



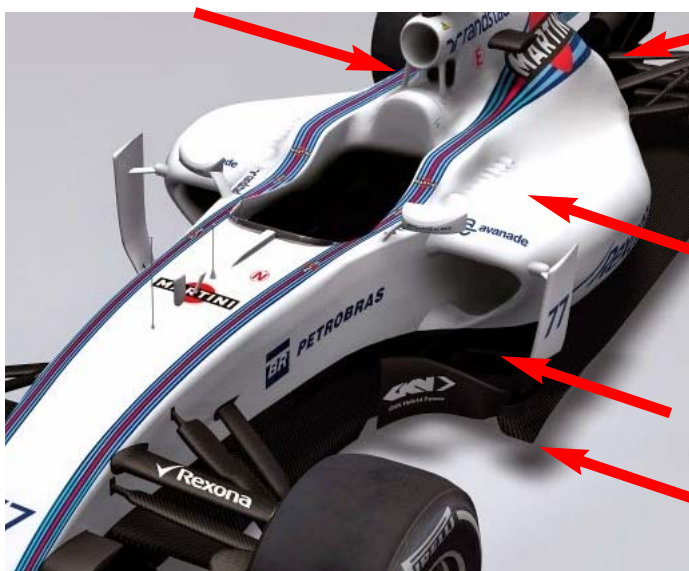
Si è scelta, al contrario che nella Force India, una soluzione più corta e spiovente possibile, con una forma a U rovesciata, stile Mercedes, per generare una bassa pressione nel flusso sotto la vettura. Con l'abbassamento più rapido del profilo del muso, la sospensione anteriore è stata rivista, sicuramente anche per accordarsi coi flussi generati. In particolare il triangolo superiore è stato posizionato proprio al limite, sullo "spigolo", mentre il triangolo inferiore sembra mostrare maggiori dimensioni anche se non sembra che in Williams si sia seguita appieno l'idea Mercedes di unire parte dei due bracci in un'unica struttura.



Nella parte centrale si nota la drastica riduzione delle aperture dei radiatori. Probabilmente, nel corso del 2014 si era optato per un approccio più conservativo date le incognite del nuovo pacchetto tecnico. La parte bassa delle pance è stata ulteriormente rastremata con una riduzione delle superfici "a coltello". In generale, le pance sono

state rese più aderenti mentre è rimasta la presa d'aria sotto l'airscope. Anche con il cofano, si è cercato come dal 2013 a questa parte di mantenerlo corto usando la pinna per mantenere le dimensioni limite. Le aperture "da squalo" che prima si trovavano vicino al roll-bar, sono state spostate fra le pance.

Mentre anche la sospensione posteriore è stata ridisegnata per accordarsi al miglior flusso in arrivo dalle pance più rastremate, l'alettone rimane senza sostegni centrali, confermando così la tendenza vista già lo scorso anno a non cercare grossi carichi alari ma concentrarci piuttosto sull'efficienza.







# 3B FABBRICA TENDE

TENTS FACTORY



presenta

# Tensairity®



**la rivoluzione pneumatica  
per i paddock e le aree hospitality**



**trasportabile, leggero, impacchettabile, molto resistente**



3B Fabbrica Tende s.r.l.

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

[www.3bsolutions.com](http://www.3bsolutions.com) [info@3bsolutions.com](mailto:info@3bsolutions.com)

# FORMULA 1

LOTUS E23



# LA LOTUS VUOLE RIFIORIRE

Con la nuova power unit Mercedes, e un progetto più flessibile nato dalla correzione degli errori commessi in passato, la scuderia è convinta di poter tornare a battersi al vertice. Riuscirà la E23 a rispolverare il fascino di un marchio un po' appannato?



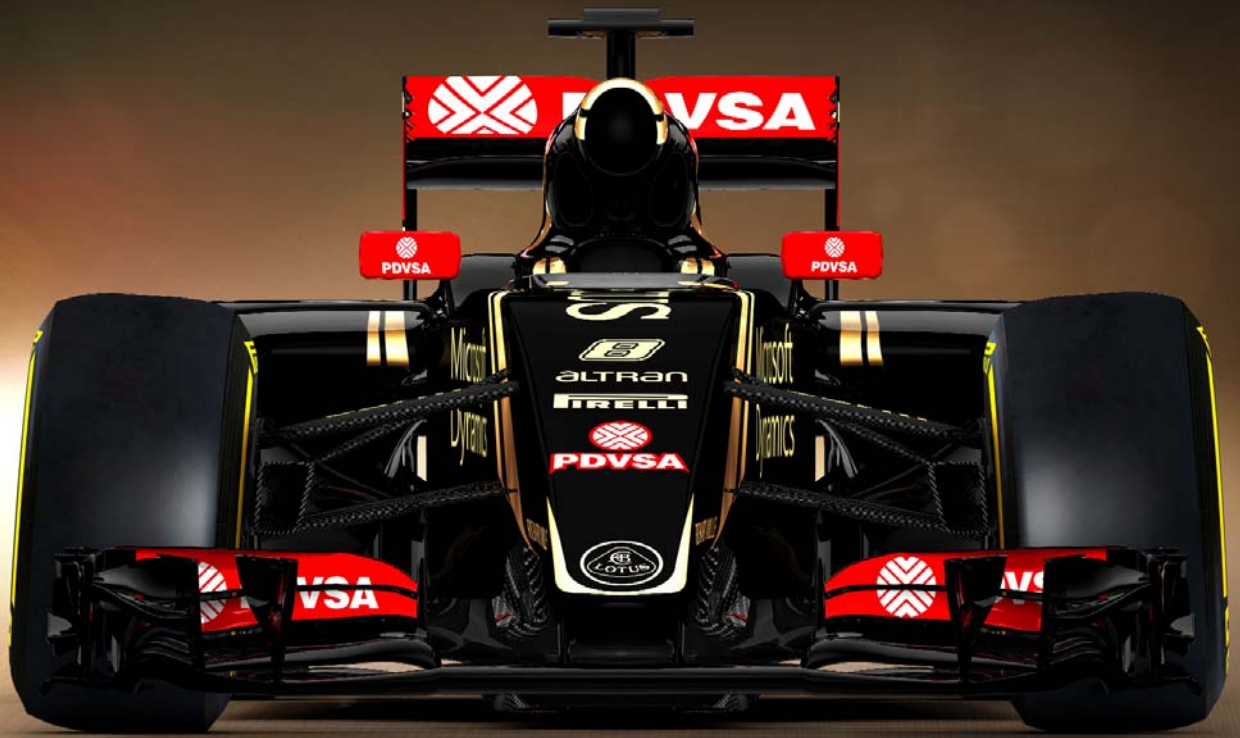
### Stefano Semeraro

Sarà la (s)volta buona - come direbbe Matteo Renzi? L'anno della redenzione e della rinascita per la Lotus? Nel 2012 Kimi Raikkonen e Romain Grosjean avevano dato l'illusione che il glorioso marchio - "incollato" in realtà su una scuderia comunque di grande rango come la ex-Renault (ed ex-Benetton, ed ex-Toleman...) - potesse risorgere verso traguardi di prestigio. Il 2014 ha rappresentato un pesante passo indietro, anche a causa dei costanti problemi finanziari del team che avevano fra l'altro convinto Raikkonen a fuggire verso Maranello alla fine del 2013. Nel 2015, secondo la dirigenza della Lotus, la musica cambierà, e il motivo dell'ottimismo è essenzialmente il cambio di propulsore: dal Renault che l'anno scorso non ha dato grande prova di sé nel passaggio da motori tradizionali a power unit, al performantissimo Mercedes, oggi come oggi il re della F.1. Oggi è stata svelata la nuova livrea della vettura per la prossima stagione, e Nick Che-

ster, direttore tecnico della scuderia si è detto sicuro che la E23 Hybrid rappresenterà «un enorme passo in avanti» anche grazie alla lezione imparata dagli errori di progettazione, soprattutto in termini di aerodinamica, compiuti lo scorso anno. «Non è un segreto che abbiamo faticato molto con la passata monoposto», ha ammesso Chester, «ma siamo stati in grado di individuare tutte le aree che ci avevano creato problemi. Abbiamo fatto progressi con la galleria del vento, e anche a livello di packaging e di raffreddamento. Ci aspettiamo che la E23 si comporti molto, molto meglio della sua sorella maggiore». Come accennato, ovviamente la grossa novità riguarda il motore. «Ci siamo mossi in quella direzione perché è dal motore che sembra poter venire il vero progresso in termini di performance. Non solo come prestazione pura, ma anche come affidabilità, guidabilità, e per quanto riguarda il raffreddamento e la distribuzione dei pesi. La E22 dava buoni risultati nella galleria del vento, ma poi si è rivelata difficile da

sfruttare in tutto il suo potenziale, così stavolta ci siamo concentrati nel rendere le caratteristiche della vettura più flessibili». A peggiorare la situazione lo scorso anno era arrivato anche in corso d'opera il bando alle sospensioni interconnesse. «Le nuove sospensioni sono state pensate per i nuovi regolamenti, non sono un adattamento di quelle che erano state vietate e che funzionavano in maniera diversa», ha aggiunto il dt del team. «Ci aspettiamo insomma di essere competitivi, anche se non potremo sapere quanto finché non affronteremo un GP». Anche Matthew Carter, il CEO della Lotus, è convinto che il 2015 sarà la stagione della rinascita. «La E23 apre una nuova era nella nostra storia, non solo perché ora possiamo contare sul motore Mercedes, ma anche perché siamo stati capaci di lavorare molto bene durante l'inverno. E' tempo di lasciarci le amarezze alle spalle e di sfruttare 12 mesi di lavoro molto intenso per tornare al posto che ci compete: al vertice di questo sport». Tanti auguri, vecchia Lotus.





# MARCIELLO COL.

**Il pilota italiano del Ferrari Driver Academy, tester e riserva Sauber F.1, ripeterà la serie addestrativa che affianca il Mondiale e si è accordato con la squadra tricolore di Salvadori dopo aver corso nel 2014 con la spagnola Racing Engineering**

**Massimo Costa**

Diventa tricolore il 2015 di Raffaele Marciello in GP2. Per lui la Ferrari Driver Academy e il proprio management che vede la presenza importante di Daniele Morelli, noto per avere accompagnato la lunga carriera in pista di Robert Kubica, hanno scelto di rimanere nella serie cadetta accordandosi con la italiana Trident. Un passaggio a sorpresa considerando che la formazione di Maurizio Salvadori non arriva da stagioni vincenti, ma si sa che a far la differenza in questi campionati monomarca sono, spesso, i piloti. E così Marciello, dopo un 2014 trascorso con la spagnola Racing Engineering di Alfonso D'Orleans (che aveva vinto il campionato 2013 con Fabio Leimer) ritrova un ambiente di casa, quello che per diverse stagioni aveva vissuto con la Prema. Mar-

ciello con Trident aveva svolto un eccellente test alla fine del 2013, ad Abu Dhabi, poi chi decideva per lui lo aveva portato nel team andaluso provocando una certa delusione nelle fila della squadra di Salvadori. Che ora ritrova con grande piacere il giovane della FDA. Il 2014 di Marciello non è stato molto positivo considerando le attese iniziali e se rapportato all'altro rookie doc, quel Stoffel Vandoorne del programma Junior McLaren che con la ART si è piazzato secondo in classifica generale. Il nono posto finale di Marciello dello scorso anno dovrà per forza essere migliorato, un segnale importante dovrà essere lanciato per non rischiare di scivolare dietro le quinte del palcoscenico della GP2. Trident si sta attrezzando per offrire il meglio a Raffaele, col quale potrà ritrovare quella competitività e quei risultati che da tempo mancano.



# ... TRIDENTE

Marciello con Trident GP2  
nei test di Abu Dhabi 2013



# FUOCO INGLESE

**Il giovane del Ferrari Driver Academy varca per la prima volta i confini nazionali e dopo due stagioni vissute con la Prema in F.Renault ALPS e FIA F.3 abbraccia la squadra britannica di Trevor Carlin**

Massimo Costa

Antonio Fuoco per la prima volta farà parte di una squadra non italiana. Uscito dalla Prema per la quale ha vinto al debutto la F.Renault ALPS e poi si è classificato quinto nel FIA F.3, il calabrese del Ferrari Driver Academy quest'anno cambia non solo il team, emigrando in Gran Bretagna alla corte di Trevor Carlin, ma anche categoria. Non più l'addestrativa F.3 europea, ma la GP3 che affianca la GP2 e la F.1 nelle tappe europee più Abu Dhabi. Una scelta decisamente drastica quella per Fuoco che le Dallara della categoria di Bruno Michel le aveva assaggiate nei test di Abu Dhabi dello scorso novembre provando per tre team diversi: Koiranen, ART e Carlin. La decisione finale è caduta sulla squadra campione nel 2014 con Alex Lynn. In tre anni di formula, Fuoco si ritrova nuovamente a dover ricominciare da capo non potendo mettere a frutto l'esperienza maturata in F.3 la scorsa stagione, come invece era accaduto per l'altro Junior Ferrari, Marciello, che aveva corso due anni nel FIA F.3 trionfando nel 2013. In GP3, il giovane della FDA, gestito dal management di Enrico Zanarini (che si occupa anche di Giancarlo Fisichella e Vitantonio Liuzzi), avrà a che fare con una potenza maggiore di circa 200 cavalli con la quale si è trovato molto bene nei test di Abu Dhabi.



Fuoco a colloquio con uno degli ingegneri del team Carlin





Fuoco con la Dallara di Carlin  
nei test GP3 di Abu Dhabi dello scorso novembre



# KAPUTT

**La serie teutonica è sempre stato un vero fiore all'occhiello tra i campionati nazionali della serie cadetta e anche se negli ultimi anni presentava pochi iscritti, si distingueva per serietà e professionalità.**

**Ma le cose sono precipitate in questi ultimi giorni e la categoria è stata clamorosamente cancellata**

## **Antonio Caruccio**

Anche la Formula 3 tedesca non ce l'ha fatta. Nel giro di pochi anni sono scomparsi i campionati nazionali di Formula 3, situazione che ha certamente arricchito la serie continentale entrata sotto l'ala della FIA, ma che ha impoverito i Paesi che negli anni avevano formato i piloti che andavano poi a giocarsi il titolo europeo. La prima a dare defezione fu, alla fine del 2012, la F.3 Italiana, mentre nel giro di pochi mesi hanno abdicato la F.3 Inglese, che ha alzato bandiera bianca un paio di mesi fa, e la scorsa settimana, quella tedesca. Situazioni differenti in entrambi i casi: gli organizzatori italiani avevano letteralmente fatto scappare più di trenta partecipanti, mentre gli inglesi hanno pagato il cambio di telaio F312 che ha di fatto tagliato fuori dai giochi i piccoli team. La serie tedesca invece, sembrava essersi creata il proprio mercato, senza andarsi a porre in maniera concorren-

ziale con il campionato FIA e quello Open organizzato dai madrileni di GTSport. La scelta di usare le Dallara F308 aggiornate permetteva di mantenere i costi così bassi, come quella di restare legata ai confini nazionali. Per il 2014 era prevista una partnership con il GT tedesco, organizzato dall'Adac, che avrebbe visto la F.3 seguire in tutti gli otto appuntamenti il GT Masters, come anche la nuova F.4, con copertura televisiva in diretta, che sembra proprio essere stato il motivo scatenante della chiusura della serie. L'organizzazione, in un comunicato diramato la scorsa settimana, ha dato la responsabilità di questa rottura ai team che partecipando all'europeo, non avrebbero potuto garantire la loro presenza nella serie tedesca a causa delle restrizioni regolamentari previste dalla serie FIA, non riuscendo a raggiungere il numero di iscritti necessari. Strano però, perché l'unico team a lasciare era stata Motopark, campione 2014 con Markus Pommer, mentre Van

Amersfoort era già pronto a cambiare nome mantenendo la stessa struttura, mentre non aveva mosso critiche la Eurointernational di Antonio Ferrari, che già aveva annunciato l'ingaggio di Nicolas Beer per l'intera stagione, oltre che la partnership con Mercedes. Quanto emerge andando ad approfondire la questione, è come i 250.000 euro necessari per la copertura dei diritti TV siano stati solo una causa scatenante di un malessere che durava ormai da qualche mese nella serie, caduta vittima di una lotta di potere tra la ADAC e la ATS, che invece aveva gestito per anni l'organizzazione del campionato. Sono così scomparse tutte le Formula 3 nazionali in Europa, con la sola Euroformula Open rimasta come piattaforma preparatoria all'Europeo e la F.3 giapponese quale unica categoria riconosciuta dalla FIA e accreditata all'assegnazione dei punteggi che la stessa federazione internazionale attribuisce per la Super Licenza Formula 1.



## La parola a...

### **ANDREAS MEYER** **PRESIDENTE FORMULA 3 ASSOCIATION** **"TORNEREMO NEL 2016"**

"Non siamo in grado di raggiungere il numero necessario di partecipanti, e a malincuore abbiamo deciso di non prenderci rischi andando ad organizzare la stagione 2015 della German Formula Open. Non ci faremo però abbattere e continueremo a lavorare in ottica 2016 per riportare la competizione della Formula 3 in Germania".

### **ANTONIO FERRARI** **EUROINTERNATIONAL** **"UNA SITUAZIONE INSPIEGABILE"**

"Non riesco a spiegarmi come siamo arrivati a questo punto. Noi squadre ci siamo sempre tenute in contatto anche al di fuori dei canali ufficiali, ed avevamo un numero di quindici macchine sufficienti a siglare l'accordo per le televisioni e dare il via al campionato. Noi team manager abbiamo anche tentato di salvare in extremis la categoria, ma chiaramente il tempo a disposizione non era tale da permettere un regolare svolgimento delle manifestazioni. Adesso cercheremo di capire come gestire le cose con Nicolas Beer che aveva già firmato per noi,

ed anche con un secondo pilota con cui stavamo per finalizzare l'accordo".

### **RENATO MELCHIORETTO** **ADM** **"SENZA F.3 NAZIONALI DOVE** **ANDRANNO I GIOVANI DELLA F.4?"**

"Se ci ripenso a freddo, mi rendo conto che forse c'erano tanti sentori del fatto che qualcosa non andasse, ma sinceramente in questi anni non avevamo mai avuto grossi problemi. In tre mesi c'è stato il tracollo, non riuscivamo più ad avere informazioni nel modo giusto, c'era incertezza e non si comunicava nulla. Sicuramente è un brutto colpo per tutti noi, perché negli scorsi due anni avevamo fatto dei grossi investimenti economici per i propulsori, prima per il Volkswagen con il push-to-pass, e poi per i motori del vecchio europeo. Il problema penso si riverserà anche sulle Formula 4 nazionali, perché senza più la F.3 dove andranno i ragazzi? L'europeo non può certo accogliere 50 macchine. Come squadra daremo il 120% per sistemare la situazione al meglio, buttiamo un occhio alla Formula 4 tedesca, ma ho avuto già dei contatti anche con Enzo Coloni per l'Auto GP. Nella nostra storia, con la Formula 3000 abbiamo sempre avuto grandi successi, quindi queste sono le opzioni su cui lavoreremo".

**La nuova Lamborghini, sviluppata con la fondamentale collaborazione con Dallara, sarà impegnata nella serie di durata internazionale**

# UN HURACAN SU

Lamborghini Automobili ha presentato la nuova Huracán GT3, in anteprima mondiale presso la sede di Sant'Agata Bolognese. La Huracán GT3 ha fatto il suo debutto, dopo quello della nuova LP 620-2, la Huracán Super Trofeo, e a partire dal 2015, sarà schierata nel Blancpain Endurance Series che corre più di cinque gare in Europa, tra le quali è inclusa la famosa 24 ore di Spa-Francorchamps. A portare in pista le due auto sarà il team Grasser. Il pacchetto piloti comprenderà un gruppo interessante, ma soprattutto con tre nomi italiani. Oltre a Fabio Babini ed Adrian Zaugg, che sono anche collaudatori della casa di Sant'Agata, sulla prima vettura ci sarà Mirko Bortolotti, che ha impressionato positivamente nella stagione disputata quest'anno nel GT Italia con la vecchia Gallardo. La seconda vettura comprenderà i piloti del Junior Team, Giovanni Venturini, l'olandese ex F.3 tedesca Jeroen Mul e l'americano Andrew Palmer, vincitore delle Finali Mondiali 2013. Inoltre, Edoardo Piscopo e Milos Pavlovic, che hanno dominato la finale dello scorso anno in Malesia, saranno promossi collaudatori.

"Con l'Huracán GT3, Lamborghini Squadra Corse fa un ulteriore passo avanti nello sviluppo e nella produzione di una macchina da corsa per questa categoria, che è tra le più prestigiose e impegnative nel motorsport internazionale. Lamborghini è dunque per la prima volta direttamente coinvolto in attività di Gran Turismo internazionale, con lo sviluppo interno di questo nuovo modello", ha dichiarato Stephan Winkelmann, Presidente e Amministratore Delegato di Automobili Lamborghini.

La Huracán GT3 nasce da una collaborazione con Dallara: è stato realizzato un telaio ibrido in alluminio-carbonio, che è equipaggiato di roll-bar a gabbia, a norma FIA, che si estende sino al retrotreno. Modifiche sono state apportate nella parte anteriore per ospitare un radiatore centrale a elevata efficienza per il raffreddamento del motore, mentre nel

posteriore è stato rivisto per installare il cambio sequenziale e assicurare la presenza di un adeguato diffusore in grado di aumentare il carico aerodinamico nel retrotreno.

Il peso a vuoto della vettura è di 1.230 kg, distribuito al 42% sull'avantreno, ma quello definitivo sarà determinato dal Balance of Performance della FIA che verrà stabilito in seguito. La carrozzeria è in materiali compositi, mentre l'aerodinamica è stata studiata nella galleria del vento Dallara: "Abbiamo lavorato a stretto contatto con gli stilisti di Lamborghini - ha detto Luca Pignacca, Chief Designer & EU Racing Business Leader Dallara - ma siamo partiti dalle scelte aerodinamiche per arrivare alle forme il più vicino possibili al modello di serie, mentre per la versione SuperTrofeo il processo è stato esattamente opposto".

La vettura ha un aspetto molto aggressivo: la forma è s t a t a s t u -

lavorato sodo analizzando il comportamento della vettura in imbardata e anche a bassa velocità per trovare grip e motricità in qualsiasi condizione e su ogni tipo di tracciato. Dallara, inoltre, sta approntando il modello matematico della Huracán GT3 per il Simulatore, grazie al quale in una seconda fase i piloti avranno l'opportunità di prendere confidenza con la vettura e con le nuove piste attraverso la realtà virtuale.

diata per cercare la massima efficienza aerodinamica (consentita dalle regole GT3) cercando, quindi, alte velocità massime, ma i tecnici hanno





# UL MONDO GT



**ENDURANCE**

LA NOVITÀ

EUROPEAN  
LE MANS  
SERIES

**LMP3**

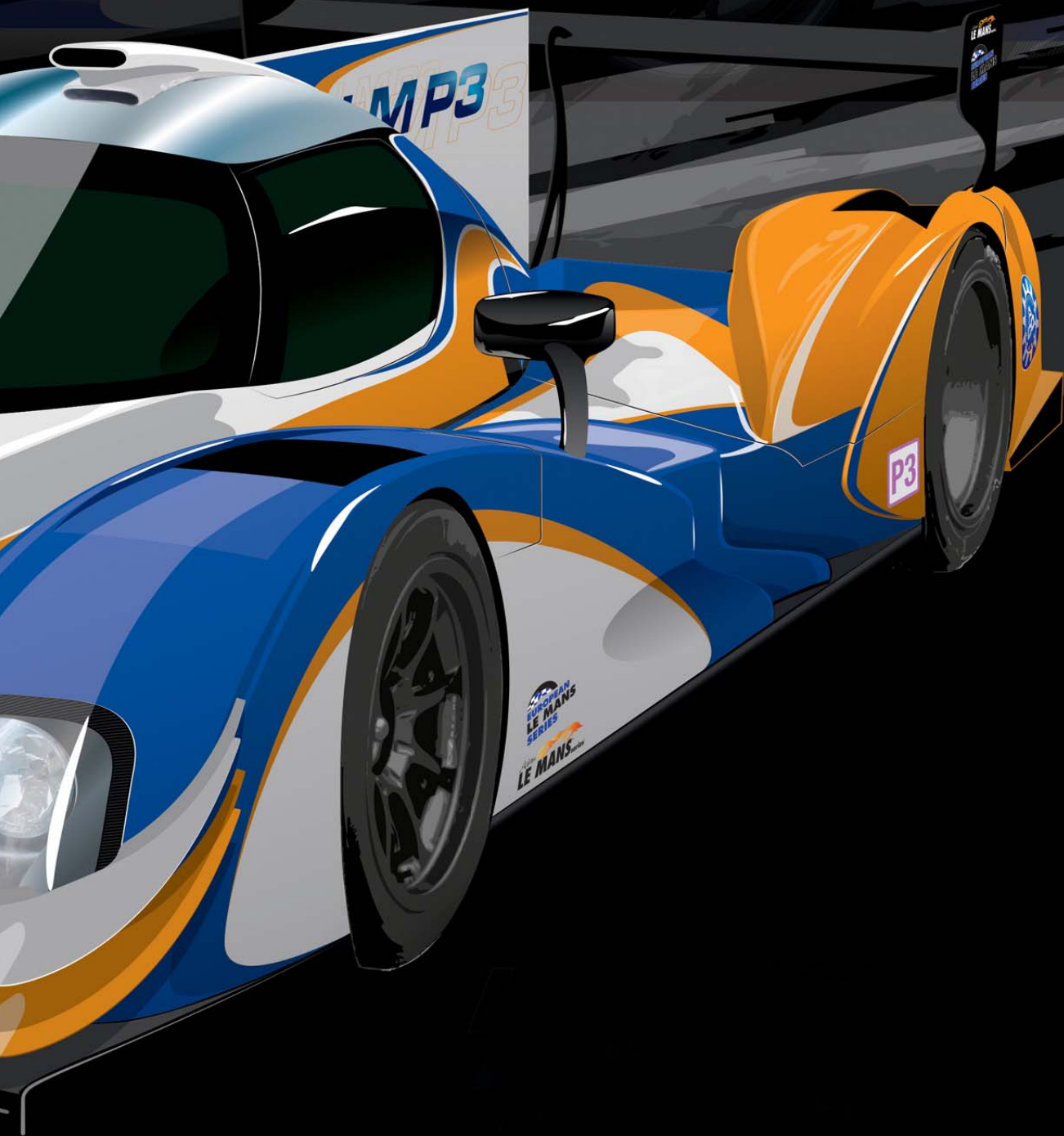
# LMP3 PER I GIO

Beaumesnil, di ACO Sport, spiega le ragioni per cui è stata creata una terza categoria oltre a LMP1 e LMP2. Vediamo chi sono i costruttori coinvolti e quali sono le aspettative per questa nuova serie che si affiancherà alla ELMS

**LMP3**



# OVANI



La stagione 2015 della Le Mans Series vedrà l'introduzione di una categoria di vetture creata dall'ACO, la LMP3, vale a dire una terza categoria di prototipi, che affiancano nella scala di valori internazionali la LMP1 e la LMP2. Vincent Beaumesnil, manager di ACO Sport, fornisce una visione generale della situazione a pochi giorni dal primo shakedown.

### **Perché l'ACO ha voluto creare la categoria LMP3?**

“Abbiamo una visione a lungo termine della categoria LMP3. È un passo importante per favorire nuovi ingressi alla piramide formativa dell'endurance perché ci aiuterà a portare nuovi team e promettenti giovani piloti verso le gare di durata, senza dimenticare i gentleman che potranno così provare un maggior senso di competizione con i prototipi rispetto a quanto abbiano fatto sino ad ora con i GT. Il tutto ovviamente incentrato alla partecipazione a Le Mans. Vi faccio un esempio pratico: Chris Hoy, sei volte vincitore di una medaglia olimpica di ciclismo, correrà quest'anno nella European Le Mans Series, con l'obiettivo di essere sulla griglia di partenza della 24 Ore di Le Mans nel 2016. Inoltre va ricordato che, nonostante un budget davvero molto limitato, la LMP3 dovrà soddisfare gli stessi requi-

siti di sicurezza richiesti da LMP1 e LMP2, qualcosa di assolutamente introvabile nei prototipi formativi di altri generi. Possiamo offrire un vero prototipo in stile Le Mans, molto vicino alla LMP1, con un budget richiesto inferiore alla partecipazione ad un campionato nazionale di Gran Turismo. Al momento, dopo alcune valutazioni di budget, possiamo stimare il costo di una stagione tra 400.000 e 450.000 euro nella ELMS, vale a dire da 133.000 a 150.000 euro a pilota, un prezzo estremamente ragionevole”.

### **Puoi aggiornarci sull'attuale stato dei differenti progetti?**

“Tre costruttori di telai hanno confermato la creazione di una vettura. Ginetta è stata la prima. Al momento siamo nella fase di omologazione dei crash-test, con la Ginetta-Nissan che prenderà parte alle prove precampionato della ELMS a Le Castellet il 23 e 24 marzo, oltre che a tutta la stagione 2015, avendo pienamente rispettato i loro programmi. LAS Motorsport ha anche lanciato il proprio prototipo LMP3. Trattasi di una partnership tra uno studio di design per auto da competizione, ADESS EG, il Sebastien Loeb Racing, che non necessita di introduzioni, e SORA Racing, costruttore di prototipi con sede a Mayenne. AVE Motorsport e Riley Technologies stanno

ancora lavorando alla costruzione del terzo modello di vettura. Riley è una famosa compagnia americana conosciuta, tra gli altri progetti, per aver sviluppato le Cadillac che hanno preso parte a Le Mans, aver fatto correre le Viper in GT ed aver costruito un prototipo per Daytona. Insomma, abbiamo un costruttore americano che punta su Le Mans, penso sia una grande cosa, e ci aspettiamo che altri grandi marchi seguano questa strada. Oreca si occuperà del servizio di assistenza clienti per il motore, mentre lo sviluppo del propulsore Nissan, un motore V8 aspirato da 420 cavalli, è curato direttamente dalla Nismo in Giappone. Si tratta di unità affidabili ed economiche, con revisioni previste a 10.000 chilometri, praticamente due stagioni di ELMS. Avremo inoltre X-Trac come fornitore della trasmissione e Michelin per i pneumatici. Tutto è sotto controllo e la stagione 2015 prenderà il via senza problemi, con istruzioni ben precise impartite ai costruttori. LAS e Riley, che sono scesi in campo dopo Ginetta, stanno spingendo al massimo per avere le macchine pronte il prima possibile. Tutti e tre sono costruttori di alto livello e grande serietà, quindi ci aspettiamo di avere in griglia alla prima gara di campionato nella 4 Ore di Silverstone in data 11 aprile, dalle sei alle nove vetture di classe LMP3”.



LSA LMP3





Riley LMP3



Ginetta LMP3




### Queste macchine saranno utilizzabili in altri campionati?

“Certamente! Anche se voglio precisare che, se per tutte le vetture iscritte alla ELMS i test di Le Castellet saranno obbligatori, per la LMP3 non saremo così rigidi. La ragione è che i regolamenti sono arrivati con due mesi di ritardo nel 2014, quindi vogliamo provare in condizioni ottimali i propulsori. Siamo indietro di soli due mesi, ma penso che a marzo vedremo già delle macchine LMP3 in azione. Abbiamo lasciato ai team ed ai costruttori massima libertà di azione, in modo da poter pianificare i contratti e gli accordi senza nessuna pressione. Colgo anche l'occasione per annunciare, secondo disponibilità, che le LMP3 prenderanno parte anche al test collettivo di Le Mans del 31 maggio. La ELMS ha invece annunciato e confermato i propri regolamenti, creando norme specifiche che contingentassero il personale ai box introducendo un tempo minimo di rifornimento, potendo quindi usare gli stessi meccanici per entrambe le operazioni, il tutto per abbassare i costi. Le LMP3 potranno correre nella Asian Le Mans Series, le cui date e specifiche saranno annunciate a breve, ma posso garantire che stiamo discutendo per permettere alle nuove macchine di prendervi parte. Ovviamente abbiamo aperto le trattative anche in America, con IMSA, per le gare oltre oceano, come anche con il VdeV per i campionati nazionali. Tutto questo permetterà ai team di creare offerte ben precise e di abbassare notevolmente i costi di gestione e ammortamento della macchina, putando non solo ad un progetto triennale, ma ci aspettiamo di andare oltre le aspettative già nel primo anno”.

### Quali saranno i premi in palio per la LMP3?

“I piloti che vinceranno il titolo proveranno la Nissan LMP2 in un team ufficiale. È un forte segnale che dimostra il dinamismo dei programmi del costruttore nipponico, senza dimenticarci che proprio nel 2015 ci sarà l'esordio nella LMP1, offrendo così al vincitore una vera e propria opportunità di carriera per il futuro. Il team vincitore avrà l'invito alla 24 Ore di Le Mans venendo supportato in un progetto LMP2. In entrambi i casi, considerando quanto sia difficile avere accesso alla gara, si tratta di premi di grande valore. Per l'Asia invece, è ancora un po' presto per parlare di premi dato che non sono ancora state decise le regole”.



## La stagione internazionale sta per partire. Scopriamo i calendari e come si è mosso nei mesi invernali il mercato piloti

La stagione del karting internazionale che ripartirà la prima domenica di febbraio sul circuito La Conca, presenta spunti interessanti. Questi riguardano il mercato piloti (di cui abbiamo parlato nelle news sul nostro website), nuovi equilibri tra i costruttori ed un calendario internazionale che non lascia tregua. Argomenti che troveranno risposte, per lasciare spazio ad altro, al momento in cui si accenderanno i motori. Il calendario è quanto mai articolato e lungo, parte tra pochi giorni, come detto, con la disputa della WSK Champions Cup, che prevede due gare (1 e 8 febbraio) sulla pista La Conca. La sequenza di appuntamenti WSK, che è stata brevemente interrotta dalla Winter Cup di Lonato del 22 gennaio, riprenderà con Gold Cup e Super Master, in rapida sequenza. Questi ultimi due campionati si articoleranno tra Adria, Castelletto, La Conca e Sarno, per un totale di cinque gare. La prima fase della stagione si chiuderà il

26 aprile a Sarno, alla vigilia dell'inizio dei campionati CIK-FIA, sempre organizzati dall'italiana WSK Promotion. L'organizzazione di De Donno, ovviamente, ha coordinato gli incastri, tra WSK e gare CIK, in modo magistrale. Ad aprile avranno inizio i campionati europei KZ, KF e KFJ, ognuno dei quali si svolge al meglio delle tre prove. Le gare titolate CIK culmineranno a Settembre con la disputa dei mondiali. Quello della classe regina, la KZ, si correrà sul rinnovato circuito di Le Mans (Francia), e quello per le classi senza cambio si correrà in Puglia, a La Conca. Guardando i calendari WSK si nota come compaia con una certa frequenza il neonato circuito di Adria. Impianto, quest'ultimo, moderno ed organizzato in modo nuovo rispetto a quanto il karting ha proposto sino ad oggi. Adria, con le tante gare in calendario, si candida, così, ad essere protagonista delle competizioni CIK per il 2016.

# ACCENSIONE!

**Betitaly**

POKER & SCOMMESSE

**Betitaly**



## MERCATO PILOTI CON SORPRESE

Sul versante piloti i movimenti che hanno interessato la KZ sono stati interessanti. Lo scambio di top driver, De Conto-Lennox, avvenuto tra CRG e Birel-Art, è stato il colpo più rumoroso. CRG, con l'arrivo di De Conto e dell'esperto finlandese Puukka è pronta a sfidare i "Verdi" della Tony Kart, che hanno dominato il finale di stagione 2014, vincendo, di fatto, tutti i mondiali, KF, KFJ e KZ. In Tony Kart confermano la formazione vincente del 2014, con l'iridato Ardigò ed il vice Camponeschi impegnati in KZ. I due italiani costituiscono una coppia collaudata, solida e sostenuta da uno squadrone, il Tony Kart Racing Team. Tra gli altri big della classe top, sono da temere i senatori Forè e Lammers, rispettivamente impegnati con CRG e FormulaK. Entrambi sono capaci di colpi da maestri e conservano motivazioni e grinta da vendere. L'altro pluri iridato Thonon, con l'ambizioso team Praga, cercherà di portare il primo alloro che conta al costruttore ceco. Il belga Thonon avrà in casa l'outsider Hajek, pilota che in questi anni è cresciuto e che potrebbe esplodere (positivamente) da un momento all'altro. Hajek è, fatto non trascurabile, ceco, come la proprietà del suo team. Tra coloro che sono attesi ad una definitiva consacrazione c'è Torsellini. Il giovane toscano guiderà il neonato telaio Ricciardo e chissà che il blu-bianco kart firmato dal pilota Red Bull, non porti bene all'eterna promessa Torsellini. Lennox-Lamb e De Conto, nello scambio di colori, si giocano una bella e adrenalinica scommessa. Entrambi sono veloci, grintosi e motivati. Il gioco dei ruoli invertiti, tra BirelArt e CRG, sarà per loro un ulteriore pungolo, oltre che una sfida incrociata per le squadre.

Tra i piloti da battere, non c'è dubbio, ci sarà il belga dello Strakka Racing (telai Zanardi e motori Iame), il campione Europeo KZ Rick Dreezen. Esperto, veloce e redditizio, Dreezen cercherà con tutte le sue forze di puntare all'iride. I francesi Abbas e Kozlinsky sono la punta di diamante della francese Sodi Kart. L'unica vera compagine straniera che può rompere l'egemonia dei costruttori italiani nella classe con il cambio.

Tra quelli che nessuno si attende ci piace menzionare Sauro Cesetti, recentemente legatosi al costruttore Jesolo Kart e desideroso di riscattarsi da una stagione in cui è stato, forzatamente, tenuto a riposo.

Da una stagione fatta di più ombre che luci

è reduce Hanley. L'ex GP2, tornato nel karting con cuore ed umiltà, non riesce a scrollarsi di dosso la sfortuna e l'irruenza.

In KF le certezze sono ancora minori di quelle che abbiamo in KZ. Questo perché il ricambio è molto rapido ed i piloti maturano sensibilmente da un anno all'altro, regalando, a volte, belle sorprese.

Orfana dell'iridato Norris, passato in monoposto, la classe senza cambio punta tutto su Nielsen e Joyner, due protagonisti, e acerrimi rivali, che si sfideranno senza esclusione di colpi. L'iridato 2013 Joyner è fedele ai colori Zanardi, mentre il danese Nielsen, secondo voci di paddock, dovrebbe passare in Tony Kart. Con l'arrivo di Nielsen in Tony Kart, Basz farà il percorso inverso, passando alla corte Kosmic Kart. Chissà se al polacco servirà il cambio di team per fuggire da certi cali di tensione avuti in momenti topici della carriera.

In mezzo a tanti giovanissimi scalpitanti, c'è da tenere sempre ben in considerazione il campano Tiene, sempre vestito di nero CRG, Tiene è uno dei favoriti di inizio stagione. Lo spagnolo Hiltbrand, compagno in CRG di Tiene, è un altro da controllare, uno di quelli che insegue il successo da scrivere, finalmente, negli annali. Resta in sospeso il futuro del Campione del Mondo KFJ Ahmed Enaam, che dovrebbe restare ancora un anno in kart e che è unanimemente considerato uno dei migliori talenti emergenti. Quanto agli italiani, siamo certi che Lorenzo Trivisanutto e Leonardo Lorandi saranno protagonisti in KF. Entrambi arrivano dalla Junior e lo fanno con tutti i presupposti per essere subito protagonisti. Adesso non ci resta che attendere il primo semaforo verde e vedere se le nostre previsioni erano azzeccate!



Rick Dreezen



Marco Ardigo

## CALENDARIO WSK 2015

### WSK Champions Cup

1 febbraio - Pista Int. La Conca (Lecce)

8 febbraio - Pista Int. La Conca (Lecce)

### WSK Gold Cup

1 marzo - Adria Kart Raceway (Rovigo)

### WSK Super Master Series

8 marzo - Adria Kart Raceway (Rovigo)

22 marzo - Circuito di Castelletto di Branduzzo (Pavia)

12 aprile - Pista Int. La Conca (Lecce)

26 aprile - Circuito Int. Napoli (Salerno)

### WSK Night Edition

4 luglio - Adria Kart Raceway (Rovigo)

### WSK Final Edition

1 novembre - Adria Kart Raceway (Rovigo)

## CALENDARIO CIK-FIA Cat. KZ

19 aprile - Sarno (ITA)

CIK-FIA Camp. Europeo KZ and KZ2

24 maggio - Zuera (ESP)

CIK-FIA Camp. Europeo KZ and KZ2

12 giugno - Genk (BEL)

CIK-FIA Camp. Europeo KZ and KZ2

13 settembre - Le Mans (FRA)

CIK-FIA Campionato del Mondo KZ

CIK-FIA International KZ2 Super Cup

11 ottobre - Macao (MAC)

CIK-FIA Campionato Asia-Pacific KZ

## CALENDARIO CIK-FIA. Cat. KF e KFJ

10 maggio - Portimao (PRT)

CIK-FIA Camp. Europeo KF e KFJ

21 giugno - PF International (GBR)

CIK-FIA Camp. Europeo KF e KFJ

26 luglio - Kristianstad (SWE)

CIK-FIA Camp. Europeo KF e KFJ

27 settembre - La Conca (ITA)

CIK-FIA Campionato del Mondo KF e KFJ

26 aprile - Sugo (JPN)

CIK-FIA Campionato Asia-Pacific KF

11 ottobre - Macao (MAC)

CIK-FIA Campionato Asia-Pacific KF

CIK-FIA Campionato Asia-Pacific KFJ

## Mondiale F.1

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

## Mondiale Rally

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

## Europeo Rally

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

## Italiano Rally

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

## Italiano WRC

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

## Trofeo Rally Terra

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

## Indycar

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

## GP2

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

## World Series Renault

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

## Super Formula

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

## Auto GP

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

## GP3

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

## Formula E (stagione 2014/2015)

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

## FIA F.3

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

## Euroformula Open

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

## Formel 3

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

## Eurocup F.Renault

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

## F.Renault ALPS

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

## F.Renault NEC

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

## F.4 Italia

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

## Adac Formel 4

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

## F.4 Academy

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

## 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

## Targa Tricolore Porsche

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

## Porsche Carrera Cup Italia

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

## GT Italia

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

## Clio Cup Italia

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

## Coppa Italia

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

## RS Cup

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

## 3 Ore Endurance Championship

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

## F.2 Trophy

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

## Italiano Montagna

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

## 1-4 febbraio

Test F.1 a Jerez

## 1 febbraio

F.Toyota ad Hampton Downs

## 8 febbraio

ERC in Lettonia – Liepaja

F.Toyota a Taupo

Test V8 Supercars a Sydney

Test Stock Car a Curitiba

## 13 febbraio

Test WTCC a Montmelò

F.Toyota a Manfeild

## 15 febbraio

Mondiale Rally in Svezia

## 19-22 febbraio

Test F.1 a Montmelò

## 20-21 febbraio

Test Euroformula Open a Jerez

Test GT Open a Jereza

## 26 febbraio-1 marzo

Test F.1 a Montmelò

## 2-3 marzo

Test Auto GP a Vallelunga

## 1 marzo

V8 Supercars ad Adelaide

## 5-6 marzo

Test Renault 3.5 a Jerez

## 6-7 marzo

Test Euroformula Open a Le Castellet

Test GT Open a Le Castellet

## 8 marzo

Mondiale Rally in Messico

Indycar a Brasilia

WTCC a Termas de Rio Hondo

## 10-11 marzo

Test Eurocup Renault 2.0 a Le Mans

## 12-13 marzo

Test Euroformula Open a Montmelò

Test GT Open a Montmelò

## 15 marzo

F.1 a Melbourne

V8 Supercars a Melbourne

F.E a Miami

## 17-19 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

Italiano Rally – Il Ciocco

## 24 marzo

Test ELMS a Le Castellet

## 24-25 marzo

Test Renault NEC a Hockenheim

## 26-27 marzo

Test Eurocup Renault 2.0 a Jerez

## 27-28 marzo

Test WEC a Le Castellet

Test Renault NEC ad Assen

## 29 marzo

F.1 a Sepang

TC3 Series a Sepang

Indycar a St. Petersburg

V8 Supercars a Tasmania

Italiano WRC – 1000 Miglia

## 30-31 marzo

Test Renault 3.5 ad Alcaniz

## 1 aprile

Test Porsche Carrera Cup Italia a Misano

## 5 aprile

F.E a Long Beach

Blancpain GT Sprint a Nogaro

ERC Circuit of Ireland

BRDC F.4 a Oulton Park

## 7 aprile

Test FIA F.3 a Silverstone

## 9-10 aprile

Test GP3 a Valencia

## 12 aprile

F.1 a Shanghai

Indycar New Orleans

Super Formula a Suzuka

WEC a Silverstone

FIA F.3 a Silverstone

ELMS a Silverstone

Blancpain GT Endurance a Monza

Super Trofeo Lamborghini a Monza

F.Renault NEC a Monza

Stock Car Brasil a Ribeirao Preto

Euroformula Open a Jerez

F.Renault ALPS a Imola

Clio Cup a Imola

RS Cup a Imola

Coppa Italia a Imola

Targa Tricolore Porsche a Monza

Italiano Rally – Sanremo





## 19 aprile

F.1 ad Al Sakhir  
 GP2 ad Al Sakhir  
 Indycar a Long Beach  
 USCC a Long Beach  
 Auto GP a Marrakech  
 WTCC a Marrakech  
 TC3 Series a Shanghai  
 Formula AcadeF.1 a Montmelò  
 GP2 a Montmelò  
 GP3 a Montmelò  
 Indycar a Indianapolis (road)  
 F.E a Monte Carlo  
 GT Open a Estoril  
 Euroformula Open a Estoril  
 Blancpain GT Sprint a Brands Hatch  
 TC3 Series a Portimao  
 3 Ore Endurance al Mugello  
 RS Cup ad Adria  
 Coppa Italia ad Adria

## 12-13 maggio

Test F.1 a Montmelò

## 17 maggio

FIA F.3 a Pau  
 F.Renault ALPS a Pau  
 Formula Academy a Pau  
 ELMS a Imola  
 WTCC al Nurburgring Nordschleife  
 24 Ore del Nurburgring  
 V8 Supercars a Winton  
 SMP F.4 Hameenlinna

## 24 maggio

F.1 a Monte Carlo  
 GP2 a Monte Carlo  
 World Series Renault a Monte Carlo  
 Mondiale Rally in Portogallo  
 Indycar a Indianapolis  
 Super Formula a Okayama  
 Auto GP a Silverstone  
 Blancpain GT Endurance a Silverstone  
 Super Trofeo Lamborghini a Silverstone  
 F.Renault NEC a Silverstone

TC3 Series a Monza  
 Targa Tricolore Porsche a Monza  
 F.Renault ALPS a Spielberg  
 Clio Cup a Spielberg  
 Italiano Rally – Targa Florio

## 28 maggio

Test FIA F.3 a Monza

## 31 maggio

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

## 7 giugno

F.1 a Montreal  
 Indycar a Fort Worth  
 Blancpain GT Sprint a Zolder  
 GT Open a Silverstone  
 Euroformula Open a Silverstone  
 Adac GT Masters a Spielberg  
 Formel 3 a Spielberg  
 Adac Formel 4 a Spielberg  
 WTCC a Mosca  
 F.Renault ALPS a Spa  
 F.Renault NEC a Spielberg  
 SMP F.4 a Mosca  
 ERC nelle Azzorre – Sata Rallye Acores

## 14 giugno

Mondiale Rally in Italia  
 Trofeo Rally Terra – Sanremo

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

## 21 giugno

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

## 23-24 giugno

Test F.1 a Spielberg

## 28 giugno

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

## 5 luglio

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

## 12 luglio

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

## 19 luglio

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

## 26 luglio

F.1 a Budapest  
GP2 a Budapest  
GP3 a Budapest  
Blancpain GT Endurance a Spa (24 Ore)  
Super Trofeo Lamborghini a Spa  
Porsche Carrera Cup Italia a Spa  
F.Renault NEC a Spa

SMP F.4 a Parnu  
TC3 Series a Buenos Aires  
ETCC al Salzburgring

## 2 agosto

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

## 9 agosto

USCC a Elkhart Lake  
TC3 Series a Codegua

## 16 agosto

Adac GT Masters al Nurburgring  
Formel 3 al Nurburgring  
Adac Formel 4 al Nurburgring  
SMP F.4 ad Alastaro  
Stock Car Brasil a Goiania

## 23 agosto

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

## 30 agosto

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

## 6 settembre

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

## 13 settembre

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

## 20 settembre

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





## 27 settembre

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

## 4 ottobre

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

## 11 ottobre

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

## 18 ottobre

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

## 25 ottobre

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

## 1 novembre

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

## 8 novembre

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

## 15 novembre

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

## 22 novembre

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

## 29 novembre

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

## 6 dicembre

V8 Supercars a Sydney

## 13 dicembre

Stock Car Brasil a San Paolo

Torino - Lingotto Fiere  
**13 - 14 - 15 Febbraio 2015**



**AUTOMOTO  
RACING**

L'evento dedicato a chi ama la competizione



aessepi.com

Con il Patrocinio di

**TORINO 2015**  
CAPITALE EUROPEA DELLO SPORT



In contemporanea



CAMERA DI COMMERCIO  
INDUSTRIA, ARTIGIANATO E AGRICOLTURA  
DI TORINO



**AUTOMOTORETRO**

