

A BORDO DELLA TWINGO RS
SCOPRIAMO PREGI (TANTI) E DIFETTI (POCHI)

A VOLTE RITORNANO



- Il volto nuovo in rosa delle corse
- Misano: Uno sguardo al futuro
- Gli italiani, in Italia, nella Gp2

30



Dunlop progetta e realizza pneumatici che fanno sentire davvero la strada. Le tue dita percepiscono in modo chiaro la strada, la tua guida, la tua auto.

E' questa la Dunlop Touch Technology: il modo migliore per farti sentire la strada, come mai prima d'ora. Se vuoi saperne di più, vai su dunlop.it



FEEL THE ROAD



Dopo le novità nei contenuti e nella forma con cui ci eravamo lasciati con il #29 eccoci questo mese con una ulteriore novità. Marco Della Monica ha infatti deciso di accettare una nuova sfida per la realizzazione di un nuovo progetto editoriale di moda e costume lasciando dunque la Direzione di Zona Rossa. Seppure a malincuore abbiamo tutti capito che non sarebbe servito insistere vedendo in lui l'emozione e la voglia di un nuovo progetto. Le nostre pagine saranno ovviamente sempre aperte a suoi consigli e magari anche a qualche suo pezzo, in fin dei conti Zona Rossa è anche una sua creatura. Il testimone passa a me e di questo non posso che essere grato alla Società. Oneri e onori, ma ovviamente l'impegno rimane quello di sempre, quello che nei passati tre anni ha portato ZR ad essere un punto di riferimento nel settore e per i suoi addetti. Nessuna rivoluzione ma solo continuità cercando, di numero in numero, di apportare qualche novità e sicuramente di presentare nuovi e interessanti argomenti. In fin dei conti ZR è fatto da appassionati per appassionati (e rubo questa frase alla presentazione della rivista fatta dal mio predecessore) e la prima

fonte di ispirazione siete voi e i vostri consigli. Continuate dunque a farvi sentire. In questo numero, il mio primo numero, non manca il prodotto così come gli approfondimenti sui protagonisti e sui campionati. Abbiamo aperto una nuova finestra sul kart e dato risalto ai nostri piloti che si cimentano in Serie Internazionali in questo caso la Gp2. Ulteriori novità sono in cantiere e già da novembre potrete scoprirle sempre sfogliando le pagine di ZR o consultando il suo sito. Buona lettura.

Ringrazio Marco della Monica per il lavoro svolto come Direttore delle nostre Testate e gli auguro ancora successi, e faccio un grande "in bocca al lupo" a Giulio Rizzo per il suo nuovo incarico.

10 FRANCOFORTE 2009

Un rapido viaggio fra alcune delle novità appena presentate al Salone di Francoforte con un occhio di riguardo alle soluzioni proposte dalle case per il contenimento dei consumi.

16 KART MONDIALE

A Sarno assegnati i principali titoli della stagione artistica incluso l'unico Campionato del Mondo FIA di categoria. Nuova affermazione per il Campione in carica Thonon.

20 DETERMINAZIONE ROSA

Conosciamo Sabina Raviglione ultimo pilota della ristretta schiera rosa nazionale. Come le sue colleghe più affermate scopriamo che ha determinazione e passione da vendere.

22 GP2 ALL'ITALIANA

Il circus della Gp2 ha fatto tappa in Italia a settembre e noi di ZR siamo andati a vedere come si sono comportati i quattro piloti Italiani della Serie.

26 F3 A VOLTE RITORNANO

In Francia e Regno Unito rappresentano già una piacevole realtà. Le Serie nazionali per le f3 storiche fanno proseliti in tutta Europa e dal 2010 anche in Italia avremo la F3 Historic Cup.

32 SPECIALE AUTODROMI

Il Misano World Circuit è uno dei maggiori impianti in Italia all'avanguardia anche a livello Mondiale. Scopriamo i segreti del Santamonica.

36 TWINGO TUTTO PEPE

Abbiamo provato la piccola della Renault ultima a fregiarsi della sigla RS prima del ritorno del marchio Alpine. Ma che bella sorpresa, sembra pronta per la pista.

42 PILOTA CHE PASSIONE

Roberto Bucci e Mario Benusiglio i volti di questo numero. Il primo impegnato nel Tricolore Autostoriche il secondo in lizza per il titolo del Coppa Italia.



EDITORE E REDAZIONE:

Gruppo Peroni Race S.r.l.
via E. Pessina, 1 - 00196 Roma
tel. 0645441335 - fax 0645441336
(redazione@zrmag.com)



DIRETTORE EDITORIALE:

Sergio Peroni

DIRETTORE RESPONSABILE:

Giulio Rizzo

SEGRETERIA DI REDAZIONE:

Stefania Battisti (sb@zrmag.com)

COLLABORATORI:

Massimo Costa, Matteo Lupi (Roma Motor Web),
Andrea Fiaschetti, Stefania Battisti, Pietro Rizzo, Samanta
Capacini, Alessio Morgese, Gino Allegritti, Riccardo Imperio

ART DIRECTOR:

Laura Del Valle (dtp@gruppoperoni.it)

FOTO:

Foto Morale, Fastclick, Photo 4, Actualfoto, Fotorforchini,
Sportformula, Foto Signori, Elle Emme, Foto Cavalieri

FOTO EDITOR:

FotoSpeedy

CONCESSIONARIA PER LA PUBBLICITÀ:

Gruppo Peroni Race S.r.l.
via E. Pessina, 1 - 00196 Roma
tel. 0645441335 - fax 0645441336

PUBBLICITÀ CLASSIFICATA:

(adv@zrmag.com)

STAMPA:

Editrice Grafica Ripoli - Tivoli (Rm)
tel. 0774381700 (graficaripoli@libero.it)
Autorizz. Trib. Roma 235/2006 dell' 08/06/2006

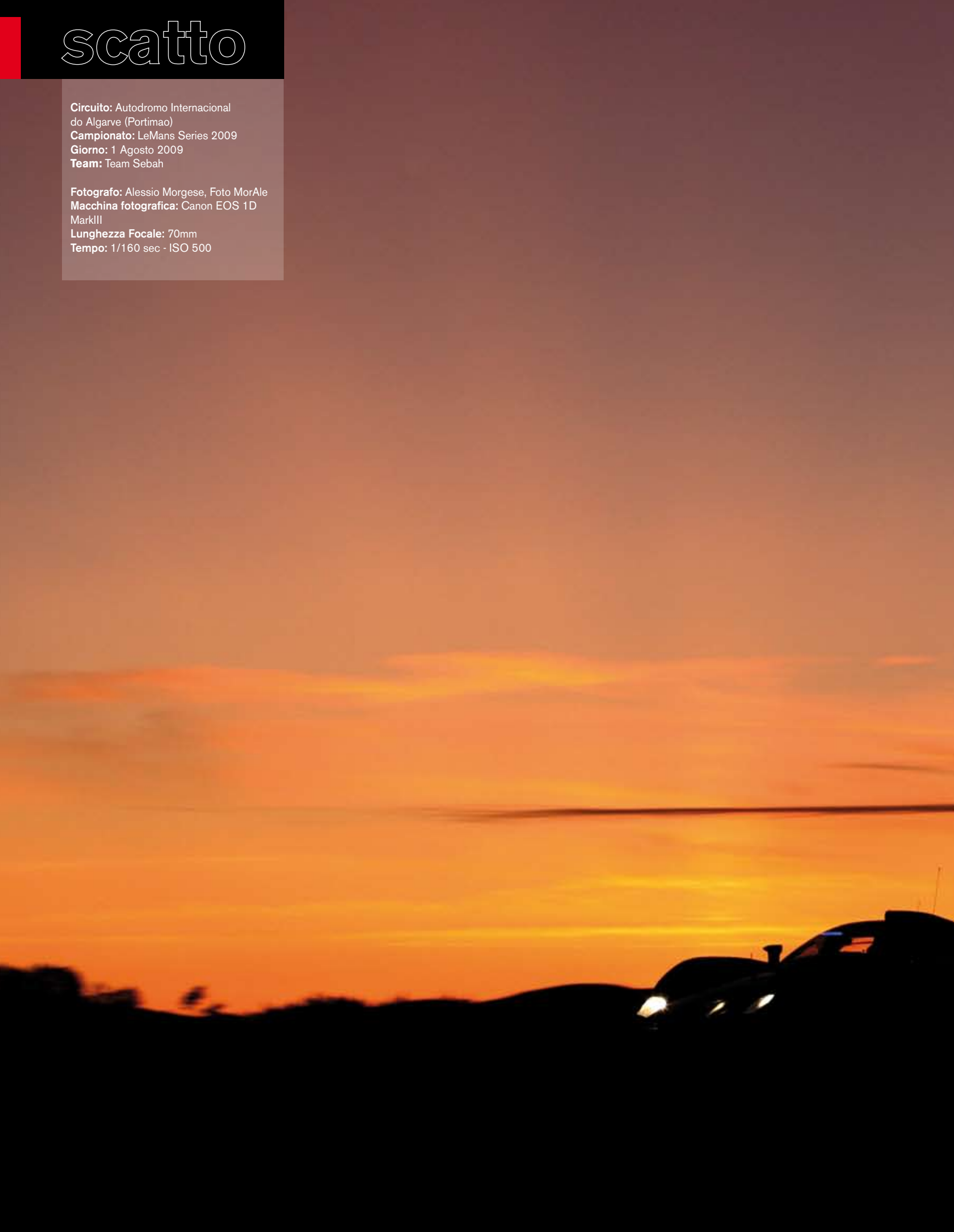


Questo periodico è associato all'Unione
Stampa Periodica Italiana.

scatto

Circuito: Autodromo Internacional
do Algarve (Portimao)
Campionato: LeMans Series 2009
Giorno: 1 Agosto 2009
Team: Team Sebah

Fotografo: Alessio Morgese, Foto MorAle
Macchina fotografica: Canon EOS 1D
MarkIII
Lunghezza Focale: 70mm
Tempo: 1/160 sec - ISO 500







UN ANNO DI EMOZIONI
IN **2** LIBRI €35 C/U

prenota la tua copia



Turismo
Campionato Italiano Endurance

**SARA
GT**
Campionato Italiano
Gran Turismo

ici Sport

editore: **GRUPPO Peroni**
RACE

Info: press@gruppoperoni.it
tel. 0645 441 335 - cel 393 9140840

PRESENTATA LA NUOVA FR 2.0

Più veloce, innovativa ed economica: si presenta così la nuova Formula Renault 2.0 che dal

prossimo anno darà vita a tutti i campionati nazionali e alla serie Eurocup. Sul circuito del Nürburgring, sono stati ufficialmente tolti i veli dalla monoposto di Renault Sport Technologies. Il costo della vettura è di 60 mila euro (tasse escluse). Prevista una forma di leasing con DCMi-U ed Ermis per gli acquirenti.



AD ANASTASI LA PROVA DELL'HISTORIC CHALLENGE



A settembre sono scese in pista anche le piccole bicilindriche storiche di cilindrata inferiore al litro dell'Historic Challenge 700 in occasione del weekend agonistico organizzato dal Gruppo Peroni Race nel quale anche il Tricolore Autostoriche ha disputato la sua prova.

L'exploit in qualifica di Santarsieri capace di girare quasi tre secondi meglio del primo rivale Anastasi, faceva presagire una prova a senso unico. Un problema meccanico però pone fine anzitempo alla sua gara con Anastasi capace di regolare facilmente Mellini e Carusone.



TURATELLO
www.turatello.it
info@turatello.it

PRODUZIONE RIMORCHI E AUTOARTICOLATI TRASPORTO VEICOLI

Aperti - Furgonati - Telonati -



REGALATI UNA SETTIMANA DI RELAX ALL'ISOLA D'ELBA ACQUISTANDO UN TURATELLO!

TURATELLO SRL - PADOVA - TEL. 049.9070126 - FAX 049.9070323

WWW.SULPOL.IT

**Produzione di polistirene
espanso sinterizzato**

SULPOL Srl - S.S. Flaminia Km.145
06032 - Borgo Trevi (PG)
tel. +39.0742.780247
fax +39.0742.78456



GRANDE SUCCESSO PER L'AYRTON SENNA

ANNIVERSARY



Ben 22.000 visitatori si sono presentati in soli tre giorni a Roma a metà settembre nella splendida piazza Navona, per rendere omaggio all'insostituibile campione brasiliano durante l'evento Ayrton Senna Anniversary, organizzato dall'Istituto Senna presso l'Ambasciata del Brasile in Italia, a cui hanno presenziato l'Ambasciatore José Viegas Filho, Bruno e Bianca Senna – nipoti del campione e portavoce dell'Istituto Senna, Claudio Giovannone – Padrino per l'Europa dell'Istituto Senna, Luca Caon e Daniele Leone, che hanno collaborato all'organizzazione dell'evento insieme a un ben rodato gruppo di appassionati. Nel contesto affascinante del cortile di Palazzo Pamphili risplendevano le indimenticabili icone che hanno caratterizzato la carriera di Ayrton: il nero-oro della Lotus John Player Special, il bianco-rosso della McLaren-Honda con il numero 1, e quel blu Rothmans che riportava

in mente tutta la malinconia dei suoi occhi. Gli affettuosi scatti realizzati dal fotografo-amico Keith Sutton, che ha condiviso con il brasiliano tutta la scalata verso la F.1, ritraevano Ayrton a bordo delle rarissime Van Diemen gialle e nere con cui segnò i primi record di inizio carriera – esposte a Roma come introvabili diamanti impresiositi dalle arcate a volta dell'antico palazzo romano – e poi lo trovavano festeggiare la prima vittoria in F.1 sotto la pioggia portoghese dell'Estoril nel 1985, quella stessa pioggia propizia che lo vedeva sterzare a sinistra a bordo della Toleman-Hart in una foto dell'anno prima, durante il glorioso e contestato Gran Premio di Montecarlo '84. Scorrendo tra le immagini, non potevano non commuovere i suoi sguardi nostalgici e quelle espressioni amichevoli nei confronti di Gerard Berger. E poi quell'atteggiamento paterno insieme a un giovanissimo Michael Schumacher... Altri tesori erano

nascosti nelle due sale della Galleria dell'Ambasciata: l'intera collezione di caschi utilizzati nei 10 anni di carriera in F.1, poi importanti documenti come i certificati di nascita, la prima licenza di pilota Fia, le lettere a Jean-Marie Balestre, il Presidente FIA che difese Alain Prost contro un giovanissimo arrembante Senna, e poi ancora copie del fumetto Senninha che Ayrton volle creare nel '93 come prima iniziativa educativa nei confronti dei bambini brasiliani, primo embrione di ciò che poi avrebbe fatto l'Istituto Senna nei 15 anni successivi. Il successo della tre giorni espositiva è servito non solo a celebrare il campione brasiliano, ma soprattutto a sottolineare gli incredibili risultati raggiunti dall'Istituto Senna nei 15 anni di attività, in cui si è contri-

buito fattivamente a trasformare la vita di ben 11.640.930 tra bambini e adolescenti brasiliani. Questi risultati incredibili sono stati riconosciuti in sede istituzionale non solo dall'Unesco, ma anche dai 22.000 presenti a Roma, che con i loro messaggi commoventi hanno straripato i 12 metri quadrati del tabellone destinato a raccogliere le firme di tutti i visitatori dell'Ayrton Senna Anniversary. Al termine dell'evento è stato dato il via all'asta di beneficenza su eBay (parola chiave Ayrton Senna Anniversary), in cui vengono banditi preziosi cimeli come i famigerati caschi gialli di Sid Mosca – di cui uno autografato da Manuela Arcuri, Madrina dell'evento – alcune opere d'arte celebrative e numerosi pezzi esposti durante la mostra di Roma.



BP Racing

Technologies for Race

www.bpracing.net



SABY RAVIGLIONE



MOTORSPORT
MAGAZINE



“UN TEAM PERFETTO”

work & RACING
ABBIGLIAMENTO TECNICO PERSONALIZZATO

KOBRA
TUTE IGNIFUGHE

A.M.P.
MECCANICA

COFFEE SERVICE
TECNICA E TECNOLOGIE PER LA RISTORAZIONE



ALL SERVICE SYSTEM
LA TUA ENERGIA A COSTO ZERO

STUZZICO
LA PIZZOFACCERIA ITALIANA

DEXION
ARREDAMENTI BAR - ATTREZZATURE PER LA RISTORAZIONE

STEP SYSTEM
ARREDAMENTI BAR - ATTREZZATURE PER LA RISTORAZIONE



emmedi
RISTORAZIONE UNIFORME SPA

acme packet

BP Racing, 51010 Massa e Cozzile (PT) - Via Fucini 5 Tel. 328-8339230 - Fax 0572-1900665
www.bpracing.net info@bpracing.net

FRANCOFORTE



La crisi economica è ormai conclamata. Dai mercati finanziari ai mercati ortofrutticoli tutti possono vederne e toccarne le conseguenze. I governi di tutto il mondo si stanno impegnando a trovare soluzioni che possano almeno frenare la discesa. La disoccupazione è ai massimi storici e i prezzi al consumo scendono. Negli ultimi mesi si è avvertito un flebile segnale di miglioramento, ma uno dei problemi più gravi rimane la sfiducia dei consumatori. Per questo motivo una delle industrie più colpite è stata quella automobilistica. Come convincere quindi gli acquirenti a continuare ad acquistare auto? Il Salone di Francoforte ha appena concluso la sua 63^a edizione lanciando al mondo un segnale molto forte: le case automobilistiche sono tutt'altro che arrese, e rilanciano con nuove idee e tanti investimenti sulla ricerca tecnologica, tutte all'inseguimento della riduzione dei consumi e delle emissioni inquinanti. Per questo il leitmotiv di questa edizione è stato "ecologia ed economicità". Utilitarie,

auto elettriche e low cost hanno fatto da padrone in questo salone, pur affiancate da supercar e concept avveniristici. Finalmente lo sviluppo delle auto a trazione elettrica è arrivato a un punto di svolta: le auto elettriche non sono più dei veicoli lenti, noiosi e con prezzi proibitivi. A pochi giorni dal ventesimo anniversario dalla caduta del muro di Berlino, viene presentata l'evoluzione di un'auto che per decenni è stata l'icona della Germania dell'Est, la Trabant, simbolo di austerità e risparmio. Il design della NT, o New Trabant, si ispira direttamente alla simpatica e popolarissima vettura concepita negli anni cinquanta, mentre il modernissimo propulsore elettrico ha un'autonomia di 160 chilometri grazie alle moderne batterie agli ioni di litio. Sessantuno sono i Cv che la spingono fino a 130 Km/h. Brabus invece ha pensato di potenziare la Smart ED, alimentata anch'essa da un motore elettrico con batterie agli ioni di litio prodotte dalla Tesla Motors, portando la potenza del propulsore a 82 Cv. Questo per-



FRANCOFORTE 2009



mette alla piccola vettura tedesca di raggiungere i 60 km/h in 3,7 secondi e i 100 km/h in 9,8, prestazioni di assoluto rilievo perfino per una Smart a benzina. Purtroppo, obbietteranno gli amanti delle auto sportive, i motori elettrici sono "troppo" silenziosi. Nessun problema risponde Brabus: all'interno dell'abitacolo c'è un generatore di suono che regala alla Smart il rombo di un motore V8 a benzina. Anche Peugeot presenta la sua concept elettrica: BB1 è lo studio di un'auto avveniristica metà auto e metà moto. Quattro sono i posti per i passeggeri sui sedili che assicurano una comoda seduta simil-motociclistica. Due i motori elettrici che sviluppano 20 Cv totali, le prestazioni sono adeguate all'uso urbano: da 0 a 30 km/h in 2,8 secondi e ripresa da 30 a 60 km/h in 4 secondi. Le batterie agli ioni di litio offrono un'autonomia di 120 chilometri. A Francoforte non poteva mancare la Tesla Motors. L'azienda californiana porta in Europa tre modelli, due dei quali già disponibili sul mercato. La Roadster 2

e la Roadster Sport rappresentano il massimo che oggi si può ottenere nell'ambito delle vetture elettriche: autonomia sopra i 400 chilometri, accelerazioni che potrebbero impensierire qualsiasi supercar spinta da motore a benzina (da zero a cento chilometri all'ora in tre secondi e sette decimi) unite a comfort e stile d'ispirazione europea. La Model S per ora è solo un prototipo, ma ha le carte in regola per sbancare il mercato: si tratta di una berlina comoda, spaziosa e capace di alte prestazioni e potrebbe essere venduta in Europa a un probabile prezzo di trentacinque mila euro. Anche Opel ha portato a Francoforte una vettura elettrica: la Ampera, questa volta però il motore elettrico è affiancato da un motore endotermico che si occuperà, non della trazione, bensì di ricaricare le batterie per fornire alla Ampera una notevole autonomia. La produzione è prevista per il 2011. A chi non vuole affidarsi totalmente ai motori elettrici, molte case propongono modelli ibridi, cioè auto spinte da un tradizionale

motore a benzina affiancato da uno elettrico. Questa soluzione consente di godere dei vantaggi prestazionali dei "vecchi" propulsori quando serve, mentre quando le andature sono più lente il motore elettrico affianca o

sostituisce del tutto il motore a benzina, garantendo consumi ed emissioni zero. Pioniera nella costruzione di queste vetture con la Prius, la Toyota a Francoforte ha esteso questa tecnologia anche alla Auris presentando

la versione HDS Full Hybrid. Questo modello sarà capace di abbassare le emissioni fino a 98 gr/km e di percorrere fino a 23 chilometri con un litro di carburante. Toyota ha anche annunciato che, nei prossimi anni, ogni





modello venduto avrà la sua versione ibrida. Ma ibrido non è solo sinonimo di ecologia e risparmio. La Lexus, marchio di lusso di

proprietà della Toyota, presenta la nuova LF-Ch: auto di medie dimensioni, compatta, ecologica, elegante e sportiva; i prezzi saranno certamente adeguati al blasone del marchio. Ovviamente, ecologia e risparmio sono i principi che muovono lo sviluppo anche delle auto spinte da propulsori tradizionali. Moltissime le novità anche per questo tipo di vetture.

La Fiat presenta al Salone di Francoforte la Punto Evo, vettura che rinnova la gamma della Grande Punto con un restyling sia esterno che interno. Nuovi anche i motori: lo sperimentato bi-fuel a metano, un 1.3 Multijet di seconda generazione ed un





entusiasmante 1.4 Multiair adottato anche dalla Alfa Romeo Mito. Quest'ultimo propulsore è destinato a far parlare molto di sé, visto che la nuova tecnologia che lo caratterizza assicura bassi consumi e alte prestazioni. È con queste armi che la FIAT è riuscita a conquistare la joint venture con Chrysler. Come detto all'inizio, non sono mancate le supercar: tutte le grandi marche hanno preparato grosse novità a dimostrazione che il settore delle auto di lusso risente meno della crisi. Iniziamo dai padroni di casa: Mercedes è pronta a far rivivere i fasti di una gloriosa vettura lanciando in anteprima mondiale la SLS Gullwing che trae ispirazione dalla celeberrima 300 SL soprannominata "ali di gabbiano" per la particolare apertura delle portiere. 571 cv, 317 km/h autolimitati, 3,8 s sullo 0-100 queste le prestazioni che, insieme al leggero telaio in alluminio, saprà regalare ai pochi e fortunati possessori grandi emozioni. Grandi emozioni promesse anche da Lamborghini che a Francoforte porta la versione Roadster della Reventon, l'avveniristico modello discendente dalla Murcielago equipaggiato dal motore 12 cilindri a V capace di 650 cv. In mezzo alla parata di star non poteva mancare la Ferrari con la 458 Italia. La nuova "piccola" di casa si presenta al pubblico con un motore otto cilindri a V che sviluppa 570 Cv di potenza che spingono la vettura a ben 325 Km/h. Ma come da sempre ci hanno abituato a Maranello, la nuova Ferrari non si può descrivere solo attraverso le cifre, la nuova e filante carrozzeria è una sapiente miscela di citazioni del passato e linee avveniristiche.



HISTORIC CUP F3 2010



VETTURE AMMESSE:

GARA 1 ➤ F. Junior - F.3 1000 fino al '70

GARA 2 ➤ F.3 1600 fino al '74

F.3 2000 fino all' '84

PILOTI AMMESSI:

Over 40

CALENDARIO:

6 gare sui maggiori circuiti italiani

PROGRAMA:

➤ Prove libere Sabato mattina 30'

➤ Prove ufficiali Sabato pomeriggio 30'

➤ Gare Domenica 25'

HOSPITALITY HISTORIC CLUB F.3:

Riservato con cena del sabato sera

FORMULA FOR FUN:

Giri liberi riservati ai possessori di vetture Formula Storiche senza licenza CSAI



ORGANIZZA:



www.gruppoperoni.it

info: tel. 06.45441335 / fax. 06.45441336 / info@gruppoperoni.it



COPPA DEL MONDO KS

6 SETTEMBRE,
CIRCUITO INTERNAZIONALE
NAPOLI (SA)

La Coppa del Mondo, pur non essendo il Campionato del Mondo (titolazione scomparsa, per i kart a marce, nel 2000) è la gara più importante della stagione per i kart KZ. Jonathan Thonon (CRG/Maxter), con le vittorie del 2007 e 2008 (lo ha vinto anche nel 2006, ma è stato poi penalizzato per partenza anticipata) è sicuramente tra i favoriti, così come il folto gruppo di piloti che utilizzano i motori preparati dalla francese Tec-Sav: i più veloci nelle gare delle classi KZ. Venerdì (dopo delle sessioni di qualificazione stravolte e

complicate dal maltempo) è Jeremy Iglesias (Intrepid/TM) il più veloce, seguito da Thonon, Andreas Fasberg (AM/Maxter) e Bas Lammers (Intrepid/TM). Durante le manche è Iglesias a dominare, con tre vittorie e un secondo posto; anche Thonon è estremamente veloce, nonostante una rottura nella sua seconda manche che lo costringe più indietro in griglia; chi stupisce, però, sono i kart della Intrepid: tutti velocissimi! Sia i driver del Racing Team ufficiale Lammers, Iglesias, Norman Nato (Intrepid/TM) e Alessandro Piccini, sia gli

altri: Salvatore Gatto (Intrepid/TM) e Devid De Luchi (Intrepid/TM). Sotto la tenda del team veneto c'è anche Jaime Alguersuari (Intrepid/TM), pilota di Formula 1 con la Toro Rosso e alla prima gara in kart dopo quattro anni. Lo spagnolo ha dimostrato un'incredibile velocità, tanto da essere sesto al termine delle manche di qualifica. Davanti a lui De Luchi, Nato, Arnaud Kozlinski (CRG/Maxter), Salvatore Gatto e Jeremy Iglesias in pole position. Velocissimo il venerdì è il danese Fasberg, in pista con il telaio AM disegnato dal cam-

pione Alessandro Manetti che, con un giovane pilota, è sempre stato tra i primi. I mezzi finanziari, per la giovane casa costruttrice, sono limitati, ma i risultati non sono mancati grazie alla bontà di telaio e motore. Purtroppo l'inesperienza di Fasberg non ha permesso di raccogliere il risultato importante. Al semaforo verde Iglesias sfilava primo, seguito da Gatto, Nato, Kozlinski e De Luchi. Nei primi giri c'è un po' di bagarre. Si conferma tra i grandi il bravo Roberto Toninelli che al volante dell'emergente telaio CKR ideato da Stefano Griggio, è





ad ampio spettro, sia in mano al campione di kart affermato, sia se al volante c'è un pilota meno esperto e allenato. Assente illustra Marco Ardigo (Tony Kart/Vortex) e tutto il gruppo Tony Kart-Vortex, vittima di problemi di

l'unico a tener testa al plotone "motorizzato Tec-Sav" con un TM preparato da Rizzi, il vero anti-Savard di quest'anno. La gara finisce con la vittoria di Iglesias, seguito da Nato, Kozlinski e Thonon, partito nono; Lammers, terzo al traguardo, viene retrocesso per partenza anticipata. In finale Iglesias sfila primo, seguito da Nato e Thonon; dietro ci sono Kozlinski e Toninelli. Subito dopo

Thonon passa Nato e anche Arnaud Kozlinski ci prova, riuscendoci, ma venendo subito ri-

passato dal kart Intrepid. Dietro c'è Davide Forè (CRG/Maxter) e, molto pericoloso, Lammers. Intanto davanti Thonon è sempre più minaccioso su Iglesias e, al sesto giro, lo passa. La gara si conclude con Thonon primo, seguito da Iglesias e Lammers: gli stessi tre sul podio dell'Europeo KZ1 '09. Ottima la prestazione di Antonio Piccioni (RK/Maxter) su un telaio sviluppato personalmente da Robert Kubica nelle settimane precedenti la gara: un guasto lo ha costretto a partire in prefinale dalla ventesima posizione. Allo start della prefinale viene tamponato alla prima curva recuperando, poi, fino alla diciottesima piazza. In finale gira con i tempi dei primi (non quelli di Thonon, però: il suo best lap è di tre decimi migliore rispetto agli altri...) ed è sesto al traguardo.

Bene, come detto, l'AM di Manetti e il

C K R di Toninelli. Eccellenti gli Intrepid, con Alguersuari, sempre tra i primi nelle prove e nelle manche, che in gara ha sofferto un po' la sua inesperienza con i kart a marce prima che un problema lo costringesse al ritiro. Questo sottolinea come il materiale Intrepid sia valido

carburazione per tutto il week end, senza mai brillare nonostante sia sempre stato tra i primi nelle manche. Altro assente è Francesco Laudato (Birel/TM), nonostante il sesto tempo nelle crono, che viene "colpito" dalla sfortuna durante il resto della gara. Cosa che non gli permette di tenere alta la bandiera Birel.



C'È MODELLISMO, E MODELLISMO

IN QUESTO NUMERO FACCIAMO UNA PAUSA NELLA NOSTRA ANALISI SULLE MARCHE CHE PIÙ CARATTERIZZANO IL MERCATO PER ILLUSTRARVI LE VARIE TIPOLOGIE DI COLLEZIONISMO PRESENTI NEL VARIEGATO MONDO DELL'AUTOMODELLISMO STATICO.

La prima grande divisione è quella tra le categoria dei collezionisti e quella dei modellisti: i primi seguendo una tematica, (che può essere di varia natura), comprano il modello già finito mentre i secondi spesso assemblano autonomamente da scatola di montaggio l'automodello. Tra i collezionisti c'è una grande differenza tra chi raccoglie modelli normalmente in commercio (sia die-cast sia montati) seguendo una precisa tematica (ad esempio tutti i modelli Fiat del dopoguerra in 1/43 o tutte le Ferrari F1) e chi invece colleziona modelli vintage che vengono definiti "obsoleti". Il primo tipo di collezione oggi è facilitato dal grandissimo numero di versioni normalmente disponibili per ogni modello e dalla grande quantità di prodotti orientali che consente, oltre ad una grande libertà di scelta, di valutare bene anche la qualità dell'articolo stesso confrontando marche differenti. Altro strumento che ha permesso a molti appassionati di procurarsi vere e proprie rarità è stato E-bay, che specie qualche anno fa, era una vera miniera di modelli. Molte collezioni hanno, inoltre, canali distributivi nuovi quali le edicole, che se da una parte hanno avuto l'indubbio merito di avvicinare al modellismo ampi gruppi di appassionati, dall'altra non hanno insegnato ai novizi alcuni elementi base quale la ricerca del pezzo pregiato o la fedeltà al tema. Il collezionista che segue una tematica è, infatti, molto scrupoloso nella ricerca di modelli del tutto



fedeli agli originali sia per cura del dettaglio sia per colori quanto più simili alle tinte realmente in uso. Spesso, specie con alcuni prodotti orientali, bisogna prestare massima attenzione a errori piuttosto grossolani che inficiano modelli di ottima fattura. I progettisti cinesi, infatti, mancando sovente di una cultura specifica dell'auto, commettono a volte errori banali come ad esempio riprodurre particolari personalizzazioni post-vendita (magari presenti sulla loro documentazione fotogra-

fica relativa a uno specifico esemplare), e può capitare di imbattersi in riproduzioni teoricamente perfette che però hanno un tipo di cerchio in lega o magari un volante che non era mai stato adottato dalla casa automobilistica. Categoria totalmente diversa è il collezionista di obsoleti. Questo è un mercato particolare che fra l'altro vede modelli passare di mano spesso per prezzi molto alti. In questo caso il valore del modello è dato da quanto sia ben conservato con tutti i suoi

pezzi originali ed anche la scatola assume un valore fondamentale per il collezionista e l'assenza della confezione influisce in grande percentuale sul valore economico del modello. Il collezionismo di obsoleti è principalmente incentrato su modelli del dopoguerra (principalmente anni '60/'70 circa) ed è un vero e proprio "tuffo nella memoria" del collezionista, che spesso spende cifre notevoli per l'emozione di avere in mano un modellino uguale a quello con cui giocava da bambino. Le case protagoniste di questo mercato sono marchi bene impressi nella memoria di molti di noi: Metaboys, Politoys, Solido, Corgi, Bburago (quando era ancora italiana) e molte altre. Il modellista invece ha il gusto tutto particolare di vedere crescere il suo modellino nelle proprie mani. E', se vogliamo, un lavoro più complesso rispetto a quello del collezionista perché prevede una lunga ricerca fotografica al fine di perfezionare il proprio lavoro. Le scatole di montaggio (o kit) sono principalmente in scala 1/43 (artigianali) e sono attualmente veri e propri capolavori in miniatura che dispongono di modernissime tecniche al fine di ottenere una fedeltà quasi totale. Fotoincisioni, fusioni a stampo di resina metallo bianco e molti particolari torniti fanno dei moderni kit veri e propri gioielli in miniatura. Molto diffusi anche i kit nelle scale più grandi che solitamente spaziano dall' 1/8 all' 1/24.



effetto **TKart**

abbonati subito
prezzo speciale
39,00 EURO
anziché
48,00 EURO



siediti e leggi
il nuovo **TKart**.
non ti alzerai
più dalla
poltrona.



abbonati subito

Compila e spedisce il coupon di abbonamento in busta chiusa a: **Abbonamenti - Sorridi Editore - Via Padova, 330 - 20132 - Milano.** Oppure invia un'e-mail con i dati richiesti nella scheda qui sotto a: abbonamenti@sorrieditore.it

• NOME _____
• COGNOME _____
• INDIRIZZO _____
• CITTÀ _____ PROV. _____
• CAP _____ TELEFONO _____
• E-MAIL _____

• **Modalità di pagamento:** tramite versamento su c/c postale che mi invierete
• **Acconsento che le titolari utilizzino i miei dati per le finalità e secondo le modalità illustrate nell'informativa qui sotto:** Sì No
• **Acconsento alla comunicazione dei miei dati ed al loro successivo uso ai suddetti soggetti terzi secondo quanto specificato nell'informativa qui sotto:** Sì No

INFORMATIVA D.L. 196/2003 I suoi dati saranno trattati dalla Sorridi Editore S.p.A. nonché dalle società con essa in rapporto di controllo e collegamento ai sensi dell'art. 2359 c.c. finalizzati al trattamento, per dare corso alle sue richieste di abbonamento. Al fine scopo, è indispensabile il conferimento dei dati anziché, previo suo consenso tutti i dati correlati potranno essere trattati dalle medesime finalità anche per attività promozionali e statistiche di analisi, per l'invio di altre informazioni offerte e proposte commerciali e di ogni natura. Essi potranno altresì essere comunicati ad altre aziende operanti nel settore editoriale, largo consumo e distribuzione, bancario, assicurativo, autoconcorsistico, dei servizi ed a organizzazioni sanitarie e benefiche le quali potranno adoperarli per le medesime finalità qui sopra illustrate. Lei può in ogni momento e gratuitamente esercitare i diritti previsti dall'articolo 7 del D.Leg. 196/03 e dove consentito quelli dei suoi dati vengono trattati, tutti integrati, modificati o cancellati per violazione di legge, o opposti al loro trattamento.

DETERMINAZIONE IN Rosa



GIÀ IN PASSATO CI ERAVAMO OCCUPATI DEL VOLTO ROSA DELLE CORSE (ZR #20), BENE QUELLA RISTRETTA MA AGGUERRITA SCHIERA QUESTANNO SI È ARRICCHITA DI UN VOLTO NUOVO: SABINA RAVIGLIONE. SCOPRIAMO CHI È, DA DOVE VIENE E COSA VUOLE LA NOSTRA PROTAGONISTA DI QUESTO MESE.

Ha appena compiuto 18 anni e, come spesso succede nel nostro mondo, va già forte in pista pur non avendo ancora la patente. Da fuori appare timida e riservata, ma in pista ha determinazione da vendere. Sabina Raviglione ha indossato per la prima volta tuta e casco per salire in macchina nel 2008 quando fece un paio di esperienze nella C1 Cup un po' per "vedere l'effetto che fa" e se era dunque possibile dare un seguito alla sua buona carriera in kart. Sabina



SABINA RAVIGLIONE

Data di nascita: 12/08/1991

Luogo di nascita: Biella

Esordio sportivo: 2008 Magione C1 Cup

Circuito preferito: Misano

Impegno attuale: Coppa Italia

Hobby: Modellismo/Sci/Moto

Vettura Attuale: C2 R2 Max 1600 cm3

Altre passioni: lettura





ha sempre visto infatti il nostro sport, fin da quando correva in kart, fortunatamente come un gioco dove la sua passione per i motori potesse avere uno sfogo. Il padre, impegnato da diversi anni nei rally, e la famiglia, hanno fatto il resto, offrendole l'occasione per cimentarsi alla guida, opportunità giunta a inizio 2009, quando dopo il rallye di Montecarlo disputato dal padre Paolo con la BP Racing, confrontandosi con il team, ha organizzato una sessione di prova per la figlia sul circuito di Franciacorta con la C2 R2 Max ufficiale ovviamente adattata all'uso in pista. Accolto con entusiasmo da Sabina ha mostrato le potenzialità della ragazza come, ovviamente, il lungo lavoro da fare essendo lei completamente a digiuno dei principi base come l'uso della frizione soprattutto in partenza, e di tutto ciò che riguarda telemetria e assetto. Scelto come campionato il Coppa Italia, ha fatto il suo esordio ad Adria, per giunta disputando

la sua prima gara in condizioni di asfalto bagnato. Proprio nel ritmo di gara va forse trovata la miglior qualità di Sabina che, in tutte le gare del Coppa Italia disputate, ha sempre tenuto un passo molto costante abbassando i più delle volte i tempi di qualifica. L'altra faccia della medaglia riguarda, ovviamente, la sua scarsa esperienza dettata anche dalla voglia di evitare di fare danni tentennando in qualche sorpasso o lasciando sfilare qualche rivale abbandonando anche la propria traiettoria. Un pregio invece poco comune ai giovani piloti, e anche a qualche pilota esperto, è quello di saper ascoltare i consigli del padre e del team manager Paolo Butelli. Sembra infatti che Sabina sia curiosa di tutto ciò che riguarda la macchina, dall'assetto alla meccanica alla telemetria, che dopo ogni giro di pista, viene scaricata e analizzata. Le vittorie di classe e qualche piazzamento le stanno dando ragione, una sempre maggiore dimestichezza con la vettura, ma soprattutto con il suo comportamento, che gara dopo gara diviene sempre più comprensibile e gestibile. Partner di questa avventura è infatti una C2 R2 Max ufficiale Citroën. Dotata di motore 1600 aspirato ha più del doppio della potenza (190cv) della C1 in versione Cup con cui ha esordito nel 2008. Cambio sequenziale e soli 1000kg di peso ne fanno una vettura decisamente impegnativa soprattutto per un neofita. La stessa vettura, sempre

gestita dalla BP Racing che con cura maniacale la allestisce e disallestisce fra una prova rallye e una in pista, dovrebbe essere al suo fianco anche nel 2010 sempre nel Coppa Italia definito "una Serie competitiva e molto formativa". Già, dovrebbe. E' infatti al vaglio la possibilità di passare a una vettura di cilindrata superiore, ma sempre ufficiale, magari sempre Citroën o Ford o Renault. Per adesso però Sabina è determinata sugli ultimi due impegni stagionali ben sapendo che però la sua carriera nel motorsport sarà legata ai suoi risultati scolastici senza i quali la vettura rimarrà ferma in officina nonostante gli undici importanti sponsor che le stanno dando fiducia. In bocca la Lupu!



GP2 ALL'ITALIANA

LA GP2, GIUNTA ALLA 5ª EDIZIONE, È SBARCATO A MONZA PER IL 9° E PENULTIMO APPUNTAMENTO STAGIONALE. GLI OCCHI DEI TIFOSI SONO PUNTATI SUGLI ITALIANI DELLA F1 CON FISICHELLA APPRODATO IN FERRARI, TRULLI ALLE PRESE CON UN'ALTALENANTE TOYOTA E L'OTTIMO RITORNO IN PISTA DI LIUZZI, MA L'ATTENZIONE DI ZR È COME SEMPRE TUTTA PER LE GIOVANI PROMESSE ITALIANE IMPEGNATE NEL CAMPIONATO CADETTO. LA GP2 NEGLI ANNI SI È CONFERMA UN'IMPORTANTE VETRINA PER GIOVANI DI TALENTO: ROSBERG, KOVALAINEN, HAMILTON, PIQUET, GLOCK...SONO TUTTI ARRIVATI IN F1 PASSANDO ATTRAVERSO LA GP2. SOLO IL VINCITORE 2008, GIORGIO PANTANO, NON HA ANCORA VISTO AVVERARSI IL SOGNO DI TORNARE NELLA FORMULA MAGGIORE, DOVE HA GIÀ MILITATO NEL 2004. SI FANNO GIÀ I NOMI DI CHI, PROBABILMENTE, SARÀ PROMOSSO IN F1 NEL 2010: NICOLAS HULKENBERG E VITALY PETROV, PILOTI IN LOTTA PER IL TITOLO E KARUN CHANDHOK, L'INDIANO SU CUI ECCLESTONE PUNTA PER RIUSCIRE A ORGANIZZARE UN GP IN INDIA, MENTRE ROMAIN GROSJEAN È APPRODATO GIÀ IN F1 PER SOSTITUIRE PIQUET. CHISSÀ ALLORA QUALE SARÀ IL FUTURO DEI NOSTRI QUATTRO ITALIANI: LUCA FILIPPI, EDOARDO MORTARA, DAVIDE RIGON E DAVIDE VALSECCHI. VEDIAMO COME SI SONO COMPORTATI.

LA GARA DEGLI ITALIANI

Il doppio appuntamento monzese regala matematicamente a Hulkenberg il titolo 2009, nonostante Petrov abbia lottato fino all'ultimo per tenere aperto il campionato. Gara 1 è stata condizionata dal temporale che si è abbattuto sulla pista poco prima del via. La partenza avviene in regime di Safety Car. Col restart, al 7° giro, Petrov mantiene la leadership seguito da Van Der Garde che riesce a vincere la gara grazie al pit stop. Petrov è riuscito a difendersi sulla pista, ma niente ha potuto contro il sorpasso ai box, avvenuto per i secondi persi evitando la vettura di Herck in testacoda davanti a lui al Curvone. La pista bagnata



è una grossa insidia e già dalle prime tornate, dietro la Safety non mancano testacoda e fuori pista. A farne le spese è anche Valsecchi che, partito 8°, perde la macchina in Parabolica e, pur riprendendo la pista, è sfilato da altre vetture. Inizia poi la sua rimonta, ma la troppa irruenza lo porta a commettere qualche errore. E' punito con un Drive Through per aver tagliato tre volte le chicane e chiude 14°. Rigon, partito 12°, effettua il pit stop con molto anticipo sugli altri e ciò lo relega a una gara nelle retrovie, sebbene condotta senza errori, che termina 9°. Filippi, 13° in griglia, è costretto al ritiro, al 19° giro, per noie al motore. A brillare è stato Mortara, autore di una bella rimonta a suon di giri veloci, sorpassi e una buona strategia che lo ha portato dalla 22ª posizione alla 5ª. In gara 2 Mortara, 4° in griglia, ha un'incertezza al via, avvantaggiando Di Grassi che si porta alle spalle di Razia. Dietro di loro Hulkenberg e Petrov si sfidano per il titolo, ma un errore del russo, che mette due ruote in ghiaia alla 2ª di Lesmo, consegna la quarta posizione a D'Ambrosio e il titolo al rivale. La gara degli italiani non è molto fortunata. Quella di Mortara finisce nel 6° giro quando è in lotta con Van Der Garde. I due entrano in contatto all'ingresso della 1ª Variante e la vettura di Mortara è troppo danneggiata per proseguire. Anche Filippi è costretto al ritiro, ancora per problemi al motore, durante il 15° giro, mentre grazie ad una bella rimonta era 7°. Rigon e Valsecchi riescono a terminare la gara in 8ª e 9ª posizione. Vince gara 2 Razia e con lui anche una parte d'Italia può salire sul podio: il suo team italiano PartyPoker Racing di Coloni.





DAVIDE VALSECCHI

Nato a Eupilio (Co) il 24 gennaio 1987. Valsecchi ha appena quattro anni quando inizia a giocare con i go-kart per poi rendersi conto, crescendo, che la cosa era più che un divertimento. Nel 2003 passa alle monoposto e inizia un triennio di gavetta con impegni su più fronti: F.Renault Italia ed Eurocup, ma anche F3 Italia e F3 Tedesca e 3000 ProSeries. Nel 2006 partecipa alla World Series e anche a tre dei cinque appuntamenti della Le Mans Series con la Courage C65 AER della Barazi Epsilon, prototipo vincitore del titolo LMP2. Anche nel 2007 è alla guida della World Series. Nel 2008 inizia l'avventura in GP2 Asia Series e Main Series. Stagione segnata da due brutti incidenti, uno a Istanbul, per cui è stato fermo due appuntamenti, e uno a Spa, ma finita in bellezza con una vittoria sul circuito di casa a Monza. Per il 2009 conferma l'impegno in GP2 e passa, a stagione in corso, alla Barwa Addax per sostituire Grosjean.



LUCA FILIPPI

Nato a Savigliano (Cn) il 9 agosto 1985. La carriera di Filippi ha inizio nel 2003 con la selezione "Astra e AutoSprint cercano piloti" nella quale è miglior Under 18 e 2° assoluto. Inizia così a correre nella Mazda Mx-5 Cup. Nel 2004 corre in F.Renault 2000 classificandosi 3° in campionato e migliore tra gli italiani. Effettua un test all'Estoril per la F3000 internazionale e partecipa ai test ufficiali della World Series a Le Castellet. La stagione 2004 gli vale il premio come "miglior giovane emergente" ai Caschi d'Oro. Nel 2005 vince il campionato F3000 Csai Italia. A fine anno effettua un test a Vallelunga sulla Minardi F1. E' nuovamente premiato ai Caschi d'Oro con il Casco d'Argento Tricolore assoluto. Dal 2006 è impegnato in GP2. Nella stagione 2007 conquista la 4ª posizione finale grazie a una vittoria e tre podi. Filippi diventa test driver F1 per la Honda (2007-2008) e riceve il Casco d'Oro Autosprint 2007 come miglior pilota italiano dell'anno. Continua l'esperienza in GP2 nel biennio 2008-2009.



DAVIDE RIGON

Nato a Thiene (Vi) il 26 agosto 1986. Nel 2002 Rigon partecipa a Valencia alla selezione della Formula BMW ADAC e si classifica 1° su 80 partecipanti diventando così pilota ufficiale BMW Motorsport per il 2003. Dal 2002 al 2004 partecipa a tre edizioni del Winter Trophy di F.Renault 2000. Nel 2003 corre nella F.BMW e nel 2004 si divide tra F.Gloria e F3 italiana. Nel 2005 vince il titolo nella F.Azzurra e partecipa ad alcune gare della World Series e della F.Renault 2000. Un grande anno che gli vale il premio Pilota Italiaracing 2005 e un test F1 sulla Minardi. Nel 2006 partecipa alla F3 Italia e nel 2007 diventa campione europeo e italiano di F3000 EuroSeries ed effettua un test in GP2. Nel 2008 ha fatto parte del team italiano dell'A1 GP come Rookie nelle prove libere, ha partecipato al campionato FIA GT e ha vinto il titolo della SuperLeague Formula con il team Beijing Guoan. Dopo aver partecipato a un appuntamento della GP2 Asia nel 2009 si aprono le porte della GP2 con il team Trident.



EDOARDO MORTARA

Nato in Svizzera a Ginevra il 12 gennaio 1987. Mortara, pilota di nazionalità italiana e passaporto italo-francese, brucia le tappe della sua carriera diretto verso l'obiettivo. Dopo una lunga e fruttuosa militanza nei campionati kart, alla guida dei quali debutta nel 1998, approda nel 2006 in F.Renault 2000 Italia (4° nella classifica finale) e nel campionato europeo. Nel biennio 2007-2008 si cimenta nella F3 Euro Series e, già nella sua prima stagione, si mette in luce vincendo due gare e diventando miglior Rookie. Nel 2008 conquista la pole position nel GP di Macao ed è 2° al traguardo. Il 2009 è tutto dedicato alla GP2 e, dopo esser stato uno dei protagonisti della Asia Series, passa alla Main Series. Impegnato con il team Telmex Arden International sale sul gradino più alto del podio nella gara 2 del primo appuntamento stagionale.





FOTO: ACTUALFOTO, CARMIGNANI/EDIPROMO



Genesis, mito e ritorno della



F3

VIAGGIO NELLA STORIA DELLA F3
IN EUROPA E IN ITALIA CON ALLE
PORTE LA NUOVA
F3 HISTORIC CUP

GENESI E PERIODO D'ORO

I primi passi verso la F3 furono mossi, dopo la Seconda Guerra Mondiale, nei pressi di Bristol a Sud dell'Inghilterra dove nacque il Club 500 che aveva tra i fondatori John Cooper. Lo scopo era organizzare gare a basso costo, per le quali furono create piccole monoposto con telai tubolari che montavano motori motociclistici Jap o Norton con cilindrata massima di 500cc. Il peso della monoposto era appena sopra i 200 kg e le velocità raggiunte erano di 180 km/h. La prima gara fu organizzata nel 1947, su una pista ricavata in un aeroporto della RAF, e fu vinta da Erin Brandon al volante di una Cooper T2. Il successo di questa categoria britannica fu tale che altri costruttori produssero simili monoposto in molti paesi europei e la prima gara di respiro internazionale, vinta da Stirling Moss, ebbe luogo nel suggestivo scenario di Montecarlo

nel 1950. Sul finire degli anni '50, si chiuse il capitolo del Club 500 e, come naturale continuazione di quelle monoposto nacque in Italia, nel 1958, la Formula Junior. L'idea di Giovanni "Johnny" Cernuschi Lurani, Conte di Calvenzano (gentleman driver fra gli anni 30 e 50), era sostanzialmente la stessa: produrre vetture da corsa economiche. Le Junior erano monoposto con cilindrata massima di 1100cc e peso di 400 kg, ma erano previsti anche pesi minori per le cilindrata minori: 320 kg per vetture con cilindrata massima di 750cc e 360kg per motori fino a 1000cc. Il blocco motore, così come il cambio e il sistema frenante, derivavano da vetture prodotte in almeno 1000 esemplari annui. La Formula Junior ebbe una vita di 6 anni nei quali ci fu una progressiva evoluzione delle monoposto, in particolare per la collocazione dei motori, inizialmente anteriori e poi posti posteriormente, e per i telai che da tubolari divennero monoscocca.





Nel 1964 dalla Formula Junior, diventata da qualche anno Formula Internazionale, ebbe ufficialmente origine la F3, per la quale la FIA applicò sostanzialmente i regolamenti della Junior. La cilindrata del motore, derivato dalla produzione di serie, fu inizialmente fissata a 1000cc e il peso minimo delle monoposto era di 400 kg. Successivamente, nel 1971, la cilindrata massima fu aumentata a 1600cc e i motori derivavano da vetture di serie prodotte in almeno 5000 unità nell'arco di un anno. Anche il peso minimo aumentò, passando a 440 kg. Nel 1974 si arrivò a definire la cilindrata di 2000cc e il peso minimo di 455 kg. Visto il successo dei campionati nazionali di F3 nel 1975 fu istituito il Campionato Europeo. Vincerlo significava guadagnarsi il passaggio diretto alla F1, così come trionfare sulle strade di Montecarlo, importante vetrina per giovani di talento.

LA CRISI

Nel 1984 iniziò un periodo difficile per la F3. Costi eccessivi costrinsero alla chiusura del Campionato Europeo sostituito dalla Coppa Europa, una prova unica che dal 1985 al 1990 si è disputata ogni anno su un diverso circuito. La Coppa non ottenne però grandi consensi. Nomi come Stewart, Peterson, Cevert, Prost, Patrese, Alboreto, Hakkinen, i fratelli Schumacher, Kristensen sono passati attraverso la F3, vincendo titoli e dimostrando le loro qualità. La F3 negli anni ha avuto, infatti, un ruolo fondamentale per i piloti che vincendo ottenevano spesso il lasciapassare per la F1, ma negli anni '90 la categoria, orfana del Cam-





pionato Europeo, subì una scossa per la mancanza di raccordo tra le categorie nazionali e tra queste e la F1. Per sopperire a questo nel 2003 fu creata, dalla fusione tra campionato Francese e Tedesco, la F3 Euro Series, con gare organizzate anche in altri paesi. Attualmente vincere il titolo non apre le porte della F1, ma consente di ottenere la superlicenza FIA, valida per 12 mesi. Possono ottenerla non solo i vincitori dell'Euro Series e dei campionati nazionali di lunga tradizione come la F3 Inglese, l'Italiana e la Giapponese, ma anche chi si aggiudica il GP di Macao, la gara singola a inviti nella quale si sfidano i piloti dei vari campionati. Invece il GP di Monaco, che è stato gara di contorno alla F1 fino al 1997, è stato ripristinato a partire dal 2005 come tappa dell'Euro Series e quindi non dà più diritto alla superlicenza, ma sicuramente continua a mettere in mostra chi lo vince.

IN ITALIA

La F3 italiana, che si corre dal 1964, ha vissuto il suo momento topico negli anni '70-'80. Griglie che toccavano i 50 partenti rendendo ne-

cessarie le batterie di qualifica, e moltissimi piloti che sbarcavano in F1, ne indicavano il successo. Patrese, Larini, Alboreto, De Angelis, Nannini, Stohr, Morbidelli, Zanardi... Sono solo alcuni dei piloti lanciati dalla categoria. A metà degli anni '90 iniziò però un lungo periodo di crisi dovuto sia a problematiche di tipo economico sia alla concorrenza di altri campionati. Nel 1999 la crisi si fece più forte con soli 10 partenti al via e l'anno successivo segnò le sorti della categoria che toccò il minimo storico di 6 iscritti contro i 40 della neonata F.Renault 2000 che diede alla F3 il colpo di grazia. Alla fine della stagione la F3 perse la titolazione italiana e divenne Trofeo Csai. La ripresa ebbe inizio sotto la gestione del Gruppo Peroni nel 2001, anno in cui riconquistò la titolazione di Campionato Italiano. La tendenza fu confermata nel 2002 con la punta massima di 32 iscritti a Imola. La crisi però era nuovamente in agguato e la F3 sembrava non affascinare più i piloti che avevano altre categorie, magari a prezzi minori, per tentare la scalata alla F1. Gli schieramenti tornarono a svuotarsi con una media di 10-12 vetture al via. La strada scelta nel 2006 per risollevare le sorti del campionato fu la reintroduzione delle monoposto di Classe B, le vecchie Formule 2000, che concorrevano per il Trofeo Csai dividendo lo schieramento con le F3, arrivando a griglie di 20 partenti. La svolta del 2008, con l'introduzione di nuovi telai Dallara e del monomotore Fiat, tende a ridurre i costi e a richiamare l'attenzione dei piloti, ma solo nel 2009 sembra concretizzarsi la ripresa, anche se rallentata dalla crisi economica. Il segreto della rinascita sta nel ritrovato legame tra F3 e F1: un test premio in Ferrari F1 e tanta pubblicità per i primi tre classificati.

IL RITORNO

Da qualche mese però, in analogia a quanto già succede, e con successo, in Gran Bretagna e Francia, c'è un ritorno al passato, agli anni d'oro della categoria fra i primi del 1970 e metà anni '80 periodo, come abbiamo visto, di grande crescita della categoria con decine e decine di costruttori. A tutt'oggi esiste un patrimonio unico di queste vetture conservate gelosamente ma perfettamente funzionanti spesso anche da quei piloti che le portarono in pista oltre trent'anni fa. Dal 2010 queste vetture potranno tornare a mettere le ruote in pista grazie alla nuova iniziativa del Gruppo Peroni Race che lancerà la F3 Historic Cup, Serie nazionale riservata proprio alle F3 di produzione compresa fra il 1970 e il 1984. Con un Regolamento Tecnico del tutto analogo a quello adottato in Francia e Inghilterra l'obiettivo dichiarato è quello di avere un ricco schieramento con le vetture 1.6 e 2.0 nella loro conformazione originale anche se ovviamente adattate agli attuali standard di sicurezza. L'entusiasmo mostrato fra gli altri da Ghinzani, Barilla e Pirro, tutti intenzionati a calarsi di nuovo nell'abitacolo delle loro monoposto di un tempo con le livree originali, ha suggerito di imporre il limite minimo dei 40 anni per i partecipanti e la creazione di un esclusivo F3 Historic Club con una hospitality dedicata e una serie di eventi organizzati in pista per tutti gli associati. La serie si svolgerà su sei prove nazionali sui principali tracciati italiani inseriti nello stesso weekend del Campionato Italiano Autostoriche con un sistema di gara composto da prove ufficiali da 30 minuti ed una gara singola sulla distanza massima di 25 minuti. Ad arricchire ulteriormente il nuovo campionato si sta vagliando la possibilità di istituire una serie anche per le Formula Junior e le F3 costruite prime del 1970 che però condividerebbero lo schieramento che sarebbe dunque diverso da quello delle altre F3.



MISANO

PROGETTATO AL FUTURO

Misano MWC World Circuit

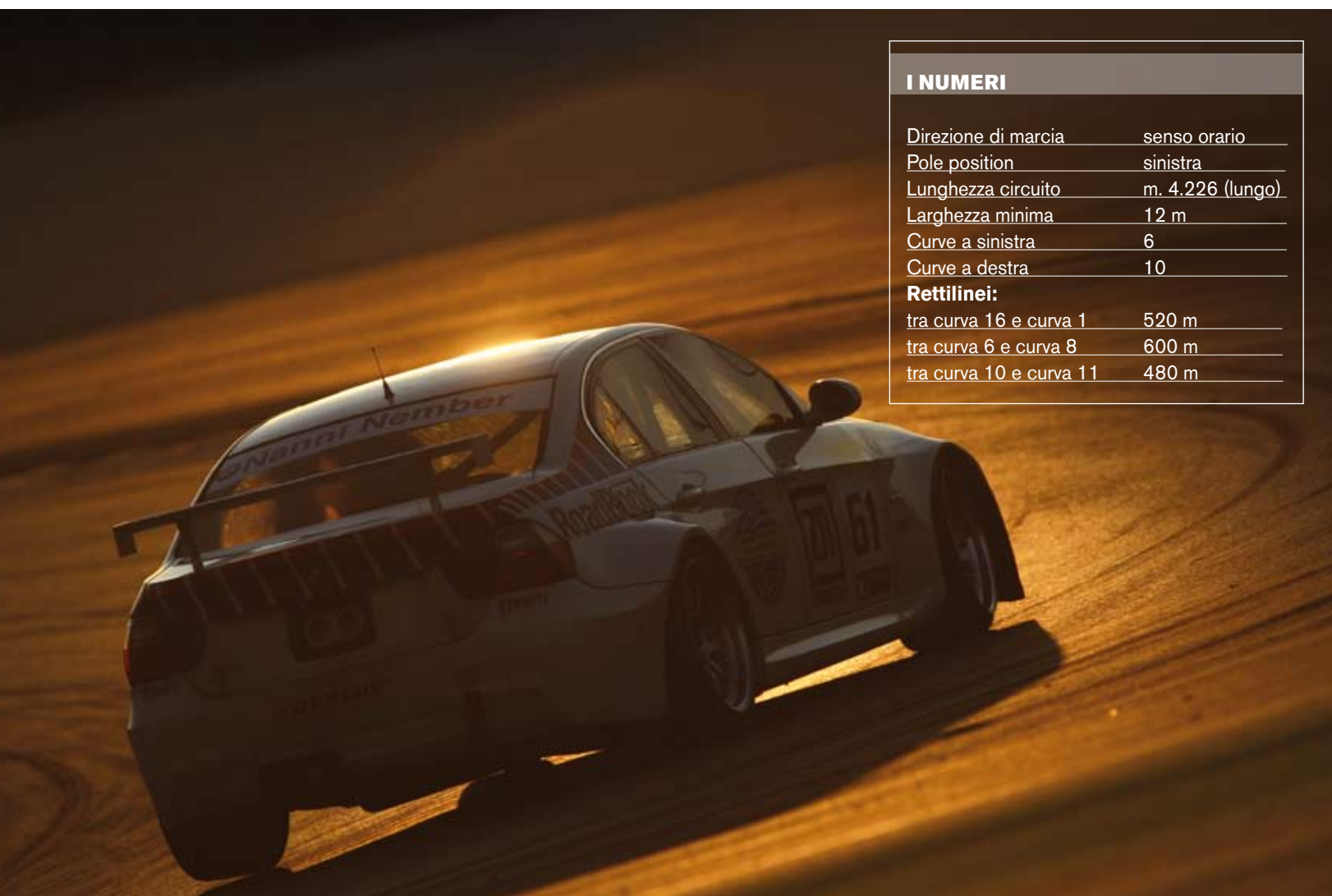
LA STORIA DEL CIRCUITO

L' autodromo di Misano ha una storia relativamente recente. Progettato nel 1969 (3.488 mt) è sempre stato gestito da soggetti privati che dopo tre anni hanno dato inizio all'attività sportiva. Ai margini della pista esistevano solo piccoli box aperti e una palazzina utilizzata esclusivamente dai servizi. Il primo programma di ampliamento e ristrutturazione risale all'inizio degli anni '90 e, a fasi successive, ha garantito la disponibilità di un impianto sempre più efficiente. Il primo progetto di ampliamento risale al 1993: la pista viene allungata a 4.060 metri, con la possibilità di utilizzare due versioni del circuito: lunga e corta; si procede anche alla costruzione di una palazzina con nuovi box, sale tecniche, salette di rappresentanza e una grande sala stampa di circa 600 mq. Negli anni 1996 e 1997 viene attuato il secondo stralcio dei lavori di completamento della palazzina e dei box. Nel 1998 la zona paddock viene ampliata sino a raggiungere un'area di 40.000 mq. Nel 2001

si conclude la costruzione del 1° lotto tribune per 5000 posti. Dal 2005 il circuito avvia un programma di radicale ristrutturazione e ammodernamento. Viene inaugurato il nuovo ingresso principale e nel 2006 anche il centro medico, un'area di 300 mq che rappresenta idealmente la scrupolosa e storica attenzione dell'autodromo ai temi della sicurezza. A fine 2006 il circuito viene chiuso per consentire la realizzazione di un nuovo tracciato, ancor più bello e sicuro, in grado di ospitare manifestazioni motoristiche al massimo livello mondiale. A tempo di record, in soli cinque mesi, vengono svolti i lavori sulla pista, allungata a 4.180 mt con l'inversione del senso di marcia (ora in senso orario), ma anche sulle parti strutturali. Gli ingressi al circuito diventano quattro, le tribune aumentano la loro capienza fino ad oltre 23.000 posti, la sala stampa rinnovata e ampliata a 320 postazioni. Nasce il 'Misano World Circuit'. Nuovi lavori, sempre alla fine di migliorare ulteriormente il livello di sicurezza, all'inizio del 2008 quando viene realizzata una nuova corsia di uscita dai box, lunga circa 250 mt e che si estende parallelamente alla pi-

sta subito dopo la prima 'curva del Rio' e quindi un nuovo ingresso in pista. I lavori hanno richiesto una modifica della 'variante del Rio', divenuta adesso più accentuata. Ora il circuito misura 4.226 mt e con questa modifica Misano World Circuit diventa ancor più spettacolare, poiché la chicane inserita aggiunge un nuovo punto di sorpasso per auto e moto. Nel 2008 è stata realizzata un'altra tribuna da 3.000 posti in fondo al rettilineo, denominata 'Brutapela', che svolge anche una funzione di barriera antirumore. Nei primi mesi del 2009 è stato inoltre realizzato un ulteriore intervento per aumentare la comodità di Misano World Circuit, ovvero la copertura della Tribuna C, da 3.500 posti, nel tratto spettacolare dell'uscita delle curve del Carro. Salgono così a 8.000 i posti coperti in tribuna sul circuito. Radicale l'ammodernamento del sistema di illuminazione artificiale: sono state sistemate 17 torri faro provviste di un gruppo elettrogeno. Il circuito consolida quindi un'altra sua unicità. A tutti gli interventi strutturali l'impianto ha visto aggiungere un innovativo investimento tecnologico riguardante il totale cablaggio del circuito e la copertura wi fi per le connessioni ad internet sull'intera area di circa quattro Kmq. Al momento della realizzazione del progetto solo due circuiti al mondo erano dotati di una tecnologia simile: Misano World Circuit e l'impianto di Motegi in Giappone. Il Misano World Circuit ha scelto di adottare queste tecnologie aprendosi così nuove opportunità per esaltare l'esperienza degli spettatori, incrementare ulteriormente il sistema di sicurezza del circuito e offrire nuovi servizi multimediali. È stato realizzato un sistema di regia video basato su registratori digitali; la palazzina box è stata completamente cablata; realizzata la copertura wi fi di tutta l'area sulla quale sorge Misano World Circuit. Grazie ai poderosi investimenti economici della proprietà e in linea perfetta con il programma di ristrutturazione, il circuito sta vivendo pienamente la sua nuova era.





I NUMERI

Direzione di marcia	senso orario
Pole position	sinistra
Lunghezza circuito	m. 4.226 (lungo)
Larghezza minima	12 m
Curve a sinistra	6
Curve a destra	10
Rettilinei:	
tra curva 16 e curva 1	520 m
tra curva 6 e curva 8	600 m
tra curva 10 e curva 11	480 m

EVENTI SPORTIVI E MANIFESTAZIONI A 360°

Oltre alle tappe di Misano del Gran Premio Cinzano San Marino e della Riviera di Rimini e il Round San Marino del Mondiale Superbike che rappresentano gli eventi sportivi di punta del calendario del Circuito, Misano World Circuit è sede durante l'anno di altri numerosi programmi sportivi che riguardano auto, moto, camion e eventi privati. Di particolare rilevanza anche per l'impatto scenografico è il grande Happening del camionista, al quale partecipano ogni anno le più grandi e importanti case produttrici del settore. Nel paddock si radunano oltre 100 camion provenienti da tutto il mondo con le più incredibili decorazioni, mentre in pista si disputano le corse dei camion protagonisti del Fia European Truck Racing Championship nell'unica tappa italiana. Il Misano World Circuit ospita le prove della Mototemporada, campionato motociclistico dedicato a svariate categorie organizzato dai Motoclub di Misano Adriatico, Renzo Pasolini, Paolo Tordi e Celeste Berardi, a cui si aggiunge la Coppa Italia Velocità Moto. Successo per tutte le edizioni del Pirelli Day, la manifestazione dedicata agli appassionati delle due ruote che dà la possibilità di scendere in pista per sfogare la propria passione. Ancora moto con KTM che ha scelto il Misano World Circuit per il TNT Race Orange, le moto arancioni a disposizione degli appassionati per le prove in pista, dove proprio a Misano e su una KTM, lo scorso anno debuttò ufficialmente Michael Schumacher su due ruote. Per gli automobilisti spettacolari giornate con il Sara Racing Weekend che organizza le gare tricolori dei campionati Sara GT, Formula3, Formula Azzurra, Campionato Italiano Turismo, Prototipi e Carrera Cup Italia. Anche il Gruppo Peroni Race organizza al circuito dei week end all'insegna dello spettacolo e del divertimento, con oltre 230 vetture e 300 piloti in pista. Misano World Circuit è sede inoltre di numerosi eventi e manifestazioni, dal World Ducati Week alla Yamaha Fest e all'Honda Festival. Nel 2006 si è tenuto il Raduno Mondiale delle Mini, solo per citarne alcuni. Sempre per gli amanti delle due ruote la Ducati organizza al MWC Ducati Riding Experience, prestigiosi corsi di guida per coloro che vogliono migliorare le proprie tecniche o avvicinarsi per la prima volta alle due ruote. Suzuki Day e Kawasaki Day sono ormai appuntamenti tradizionali al circuito. All'insegna dell'automobilismo, la Porsche Driving School sceglie il circuito misanese per i clienti Porsche e gli amanti della guida sportiva che intendono perfezionare le proprie tecniche di guida.





STRUTTURE

Fiore all'occhiello del circuito romagnolo sono il Centro Medico e il servizio sanitario di pista, diretti dal dr. Eraldo Berardi che afferma "E' un progetto di altissimo livello di cui vado orgoglioso". Durante le manifestazioni più importanti lo staff sanitario è composto da circa 15 medici, con varie specializzazioni e da

una cinquantina di paramedici, tutti esperti e addestrati al lavoro in pista e alle gestione delle emergenze mediche, traumatologiche in particolare. Inoltre, in pista stazionano 13 life-cars e un elicottero in grado di collegarsi in pochi minuti, per i casi più gravi, con l'ospedale di Cesena. Nel Centro Medico è attivo un servizio permanente di radiologia ed ecografia, diretto dal dr. Maurizio Mughetti, primario radiologo del Bufalini di Cesena e recentemente, in

occasione del motomondiale, è stata installata una risonanza magnetica. Più di 1000 metri quadri a disposizione dei clienti rappresentano la risposta in termini di spazio a qualsiasi richiesta per meeting, convention, convegni, congressi, presentazioni aziendali. Le superfici flessibili e modulari sono ridisegnabili in diverse soluzioni. A queste si aggiungono sale per piccoli riunioni e uffici di rappresentanza che garantiscono riservatezza.

Inoltre, la presenza di uno speciale montacarichi permette anche l'ingresso di automobili. Il Gruppo Pershing della Ferretti Yacht, Volvo Trucks, Meliconi, Nokia, Fujitsu Siemens, il Gruppo Bancario J&B, TTTechnosistemi hanno scelto gli spazi del Misano World Circuit per i loro incontri. Infine, il nuovissimo Santamonica Sporting Restaurant, che si affaccia direttamente sulla grande piscina a disposizione degli ospiti, con una sala da pranzo ampia e con grandi vetrate adatto a pranzi allegri e luminosi o cene a lume di candela, al cui interno sono attivi anche un self service e il bar.





A MISURA DEL CLIENTE



SUPERMOTARD

Durante tutto l'arco dell'anno, si svolgono al circuito di Misano le prove libere Supermotard per la cui partecipazione è sufficiente presentarsi in autodromo con il modulo di assunzione di responsabilità compilato e firmato e patente in corso di validità.

SPEED DRIVE

Provare per un giorno l'emozione di vivere come un pilota di Formula Uno, immersi in un mondo dove tecnologia, potenza e organizzazione sono ai massimi livelli, e dove un intero team altamente specializzato è completamente al proprio servizio, è un sogno che può diventare realtà al Circuito di Santamonica. Si tratta, infatti, di una nuova formula di incentive aziendale che prevede uno staff tecnico a disposizione del pilota, un'auto da competizione dalle grandi performances come la Renault For-

mula Campus e tutto il fascino della vita nei box vissuta in prima persona. Alla fine di questa entusiasmante esperienza viene stilata una valutazione finale e rilasciato un attestato di guida. Un istruttore svelerà così tutti i segreti e le peculiarità di un grande Autodromo, fornendo i primi suggerimenti per affrontarlo alla guida di un'auto da competizione.

KART

Con 35.000 mq di superficie 900 metri di lunghezza e 9 di larghezza la Pista Kart dell'Autodromo di Santamonica è un circuito dove ognuno può dare sfogo alle proprie inesprese o sognate doti di pilota, nella massima tranquillità e sicurezza. A bordo dei potenti kart Rotax RM1-2T e Birel/Honda 4T i fortunati ospiti hanno la possibilità di vivere un'esperienza unica, degna di un pilota da Formula 1.

GUIDAREPILOTARE

All'interno del Misano World Circuit è stata fondata nel 1982 la prima scuola di guida sicura italiana diretta da Sigfried Stohr: GuidarePilotare. Dal 1999 vi si svolgono anche corsi per la guida sicura delle moto e dal 2005 pure per i veicoli industriali e commerciali. L'ambito di intervento formativo di GuidarePilotare è quello di sviluppare la conoscenza di tutti gli elementi che contribuiscono alla sicurezza: uomo, veicolo e ambiente. I processi didattici vengono costantemente monitorati in rapporto alle innovazioni tecnologiche su tutti i veicoli in circolazione, tanto che la scuola è stata accreditata quale ente formatore riconosciuto dalla regione Emilia Romagna.



A CURA DI GIULIO RIZZO, FOTO: FOTOFORCHINI

VOCAZIONE PER LA



PISTA

ECCOLA, ROSSA, PARCHEGGIATA DI FRONTE AL NOSTRO UFFICIO. FINALMENTE POSSIAMO METTERE LE MANI, E IL SEDERE, SULLA TWINGO RENAULT SPORT VERSIONE CUP, L'ULTIMA FRANCESINA A FREGIARSI DELLA SIGLA RS PRIMA CHE QUESTA CEDA IL POSTO (NUOVAMENTE) AL NOME ALPINE CHE COMPARIRÀ SULLE PROSSIME SPORTIVE RENAULT A PARTIRE DALLA MEGANE. ABBIAMO SETTE GIORNI E I PRIMI LI PASSEREMO IN CITTÀ PER CONCLUDERE IL NOSTRO TEST NEL WEEKEND IN UNO DEI PIÙ BEI IMPIANTI AL MONDO: IL MUGELLO.

PRIMO CONTATTO

Prima di girare la chiave diamo un'occhiata alla linea e ai dettagli, dentro e fuori. Il colore ci piace, magari ci aspettavamo il giallo della Casa della Losanga, ma sempre più spesso il Costruttore Francese opta per il rosso per le sue vetture stradali di vocazione sportiva. Ci comunica subito un'idea di stabilità nonostante le ridotte dimensioni. Molto accattivanti i passaruota bombati ma soprattutto i cerchi da 17 pollici (esiste anche con cerchi da 16). Il disegno riuscito, abbinato alle coperture ribassate, ci fanno fremere. La sportività viene ovviamente trasmessa anche dalla generosa griglia sul frontale, dal terminale di scarico cromato e dalle minigonne laterali. I paraurti sono più bombati, la carreggiata aumentata avanti e dietro e l'assetto stesso è ribassato di 14mm (10mm in quella Sport). Cosa invece ci convince un po' meno è la qualità della plastica che incornicia i fendinebbia e quella dello spoiler dalle proporzioni comunque "azzeccate". Per il resto la linea si ispira a quella di successo della versione GT a partire dai gruppi

ottici alle linee di cintura, alla lunghezza. Oscurati i vetri posteriori. Apriamo la portiera e notiamo un particolare che ci sorprende: il battitacco. Questo infatti non è metallico come appare, ma è semplicemente un adesivo. All'interno tutto è a portata di mano e la strumentazione chiara e subito leggibile. Il contagiri ben posizionato dietro al volante e con Zona Rossa a 7000 giri, i sedili rifiniti, avvolgenti e imbottiti, e la pedaliera racing sicuramente i plus per un abitacolo che perde qualcosa solo nella qualità della plastica usata per il cruscotto. L'abitabilità è buona anche per i più alti e dietro, anche se non si sta proprio comodi, c'è posto per due adulti, non male per una vettura di appena 3,60m di lunghezza e 1,68m di larghezza. I sedili posteriori sono regolabili in lunghezza e ovviamente reclinabili oltre che, a richiesta, sdoppiabili. Di quasi un metro cubo la capacità massima del bagagliaio. Disponibili a richiesta tutti i vari sistemi di comunicazione e navigazione come bluetooth, navigatore e attacco Ipod.



SU STRADA



È venuto il momento di mettere in moto. Ci allacciamo le cinture e notiamo subito il bel colore arancione delle stesse prima sfuggito al nostro occhio. La posizione di guida è molto confortevole con sedile e volante regolabili in altezza. Quest'ultimo magari avrebbe potuto avere una vocazione maggiormente sportiva, ma immaginiamo la titanica sfida del miglior rapporto qualità prezzo con la vettura chiavi in mano per poco più di 15 mila Euro, di gran lunga il prezzo migliore in giro della categoria. Ovviamente nessun risparmio sulle dotazioni di sicurezza con ABS, controllo di stabilità e largo uso di Air Bag. Già al minimo si distingue la tonalità dello scarico ricercata dagli ingegneri Renault con l'adozione di un nuovo collettore di scarico.

Il cambio ha innesti precisi e il motore è pronto, ma ciò che si nota fin dai primi metri sulle disastrate strade di Roma, è l'assetto decisamente rigido (40% di più della versione Gt) e con gli pneumatici ribassati si possono benissimo contare tutte le imperfezioni dell'asfalto. Ci sentiamo osservati e così, con successo, cerchiamo di svincolare nel traffico per poter meglio apprezzare le qualità della macchina. In due giorni di uso intenso è proprio questa la qualità che gradiremo di più. Per le qualità meccaniche sarà la pista a darci il responso. Per arrivarci c'è però da fare un po' di autostrada e se si ha modo di apprezzare l'impianto di climatizzazione, un po' di meno quello audio per la spiccata rumorosità del motore e per qualche fruscio di troppo.



TURISMO SERIE

La vettura con l'attuale rapporto peso potenza rientrerebbe di un soffio nella 1° classe del nuovo Campionato Italiano Turismo Serie che prevede in classe 1 tutte le vetture fino a 8kg/cv. La Twingo in versione stradale ha infatti un rapporto di 7,9kg/cv. E' presumibile che la vettura pronta corsa possa migliorare ulteriormente questo rapporto ma alla fine ciò dipende dalle scelte del preparatore e del pilota. Aggiungendo infatti zavorra nei posti più utili potrebbe scalare in seconda classe con un rapporto molto vicino alla soglia limite degli 8,1kg/cv risultando estremamente competitiva.





I PIÙ E I MENO

+ Assetto

- Alcune plastiche



IN PISTA

Prima di affrontare i cordoli giallorossi del Mugello è di dovere buttare un occhio alle "misure". La Twingo RS è dotata di un motore 1.6 16v aspirato a fasatura variabile da 133cv a 6750, giri interamente sviluppato dalla Renault Sport Technologies dotato di 160Nm di coppia a 4400 giri. 1050Kg i chili da portare a spasso. La scheda tecnica parla di un tempo di accelerazione da 0 a 100Km/h di 8,7 secondi e di una velocità massima di 201 Km/h. Il motore, già apprezzato per la sua vivacità in città, si dimostra subito pronto e agguerrito dando il meglio di sé oltre i 4500 giri, dove inizia la progressione, che si arresta solo in prossimità del limitatore. Sul contagiri poi c'è il segnalatore di cambiata che, in prossimità del regime di potenza massima, si illumina di verde proprio come succede sulla Clio Rs. Buono anche il cambio, anche se la quinta marcia ci sembra un po' lunga. Gli innesti sono precisi e la leva sempre a portata di mano. Su e giù per le colline del Mugello iniziamo a prenderci la mano e a spingerci sempre un po' più in là ed è proprio

avvicinandosi ai suoi limiti che ne apprezziamo fino in fondo quella che forse è la sua migliore qualità: l'assetto. Sempre ben piantata a terra con le sue generose coperture 195/45 - 17 e i vari dispositivi elettronici mai invasivi (ESP disinseribile) trasmette fiducia con un inserimento in curva davvero pregevole. Ciò che in città ci ha fatto un po' pensare, in pista si dimostra l'asso nella manica con lo sterzo che, seppure sarebbe auspicabile leggermente più rigido, è preciso e puntuale. Il passo corto dona alla Twingo una reattività invidiabile fra le chicane e tanta soddisfazione. Sembra quasi di essere su un kart. La tenuta in curva è impeccabile e non si avverte neanche quel sottosterzo tipico di alcune trazioni anteriori in uscita di curva. Altrettanto impeccabile la frenata garantita dallo stesso impianto frenante montato sulla Megane e quindi da dischi ventilati da 280mm all'anteriore e dischi pieni da 240mm al posteriore. Della Laguna ha invece le pinze. Nei quattro giri "allegri" al Mugello non abbiamo riscontrato segni di fading né irrigidimenti del pedale.

CONCLUSIONI

La Twingo RS è una vettura sportiva che si trova a suo agio su superfici lisce. Sicura e divertente è adatta anche ai giovani neopatentati... coscienziosi! Il suo habitat è la pista e dunque non è certo una macchina comoda per chi deve andare a fare la spesa tutti i giorni o fare lunghe trasferte. In quest'ottica sarebbe interessante in chiave Campionato Italiano Turismo di Serie che prenderà il via la prossima stagione (vedi box). E' una vettura dalla spiccata personalità per chi di certo non vuole passare inosservato. Buon motore, ottimo assetto e meccanica. Migliorabile per la qualità di alcune rifiniture, ma il rapporto qualità/prezzo è ampiamente a suo favore.



mugello
CIRCUIT

IL MUGELLO

Un ringraziamento particolare va al personale del Mugello Circuit che, nonostante la lunga giornata di lavoro, ci ha concesso preziosi giri al termine del programma di gara. Maggiori informazioni su questo impianto di livello mondiale su ZR # 24.

300



AUTOSTORICHE

v a l l e l u n g a

autodromo di

VALLELUNGA

24 - 25
OTTOBRE 2009

organizza **GP**
GRUPPO Peroni
RACE



info: tel. 06.45441335 / fax. 06.45441336
info@gruppoperoni.it

PILOTA PER EMULAZIONE

Con un fratello maggiore appassionato di motori la carriera sportiva di Mario Benusiglio è segnata fin dalla maggiore età quando esordisce a Monza con le Formula Monza. Tante categorie e qualche buon risultato.

In casa il fratello più grande di quattro anni è un grande appassionato e così, appena compiuti diciotto anni, Mario, per spirito di emulazione, esordisce nella stessa categoria del fratello capendo fin da subito che sarebbe stato proprio il motorsport la passione della sua vita. La vera svolta avviene però quattro anni dopo quando, con un passato anche su Formula 850 e un paio di gare su F3, dove coglie anche la prima pole al Mugello, conosce Gianfranco Palazzoli. Colleghi nel lavoro condividono la stessa passione per i motori con Palazzoli che lo allontana dai monomarca per indirizzarlo verso il Turismo e i Prototipi. E' in questa categoria che Benusiglio coglie i suoi successi più importanti incluso un terzo posto assoluto alla 1000Km di Monza del 1982 con in pista ben dodici piloti F1 fra cui Patrese, Alboreto, Ghinzani e tanti altri. Gli anni che

seguono sono nuovamente caratterizzati da buoni risultati, anche se in ambito nazionale, dove inizia il sodalizio con Audisio & Benvenuto sempre nelle Sport dove coglie ancora una volta un terzo posto, anche se in classifica assoluta, nel 1986. Alcuni problemi alla schiena lo indirizzano verso i Gt con i Campionati Peroni e il Ferrari Challenge dove ancora una volta, in occasione delle finali mondiali, si toglie belle soddisfazioni raggiungendo la piazza d'onore. Quest'anno, ancora su una Ferrari, è impegnato nel Coppa Italia con il team di Romeo Ferraris con cui è stato subito feeling reciproco. In lizza per il titolo si augura di poterlo raggiungere il prima permettendo per poi dedicarsi al suo sogno nel cassetto che poi sembra pure prossimo a realizzarsi. Il desiderio è quello di provare la Nascar C (Regionale) correndo in Virginia o Tennessee. Un solo

rimpianto nella sua lunga carriera prossima ai 40 anni di corsa: quella di non aver voluto rischiare a 22 anni dedicandosi solamente alle auto.



MARIO BENUSIGLIO

Data di nascita: 27/08/1950

Luogo di nascita: Milano

Prima gara: Formula Monza 1969

Prima vettura: CRM

Circuito preferito: Mugello, ma anche Spa, Imola e Brno

Bevanda preferita: Cognac Francese nel giusto bicchiere e alla giusta temperatura

Cibo preferito: crostacei

Bionde o brune: brune

Hobby: Modellismo/Sci/Moto

La mia macchina: Bmw 132

Un grazie a... Mia moglie che mi ha sempre supportato.

Se solo... Avessi fatto scelte diverse.

IL PILOTA RESTAURATORE

Appassionato di qualunque cosa si metta in moto, come spesso succede per i nostri protagonisti, anche Bucci è stato costretto a scegliere fra lavoro e seguire le proprie passioni. A cinquant'anni passati tanti progetti.

Dopo un lungo periodo trascorso sui kart, che lo ha portato pure alla gestione dell'impianto di Ariccia nella provincia di Roma, kartodromo nel quale fra l'altro Fisichella ha fatto i suoi primi giri, 15 anni di motocross e altrettanti di windsurf, Roberto Bucci si fa conquistare dalle automobili e con i fratelli già impegnati in pista incomincia a indossare tuta e casco per la prima volta a trent'anni. Nonostante qualche risultato incoraggiante, il lavoro chiama e così passano altri quindici anni prima di rivedere il nostro protagonista in circuito. La scelta "vista l'età" e "l'atmosfera" ricade sul Tricolore Autostoriche dove è impegnato con regolarità su una Alfa Romeo 1.3 Gta. La sua passione per i motori va la di là della pista. Bucci è infatti un rinomato restauratore di auto d'epoca della zona con un occhio di riguardo

proprio per le Alfa Romeo e per le Gta che possiede in "tutte le salse". E' proprio una di queste, una GTAM 2.0 Testastretta quella su cui si sta concentrando in queste settimane con l'ambizione di portarla in pista già nel 2010. Il sogno nel cassetto non riguarda infatti le gare, dove Bucci comunque si difende divertendosi sempre proprio come a Varano a giugno 2009 dove si aggiudicò la prova del Tricolore alla fine di un interminabile duello con Mesini, ma quello di completare la sua Factory e magari aprire un autodromo. In verità ci confida che, almeno per l'autodromo, ci ha già provato ma la burocrazia come si sa, "imperera". Bucci ci saluta parlando della famiglia dove hanno sempre assecondato la passione per le auto, quelle che Roberto chiama "amanti"... molto meglio loro che altri "vizi capitali"!



BUCCI ROBERTO

Data di nascita: 20/04/1957

Luogo di nascita: Roma

Prima gara: 1987 Varano

Prima vettura: Bmw 320 Gruppo N

Circuito preferito: Vallelunga

Bevanda preferita: Mojito

Cibo preferito: rigatoni con la pajata

Bionde o brune: brune

Hobby: sport d'acqua

La mia macchina: Bmw X6

Un grazie a... A me stesso.

Se solo... Avessi iniziato prima e perso meno tempo con le donne.





MAGLIA FORDOCKS

La passione per i colori si impone nella collezione autunno-inverno di Fordocks. Uno stile intramontabile per un uomo moderno che non rinuncia ai classici.

GPS GARMIN OREGON 550T

Navigatore, ma anche macchina fotografica questo nuovo Garmin unisce al design accattivante una versatilità di utilizzo davvero sorprendente. Le immagini saranno georeferenziate, ovvero acquisiranno in modo automatico le coordinate geografiche del luogo dove è stata scattata ogni singola foto.



JEANS FERRARI

Per chi proprio non sa resistere al fascino del Cavallino Rampante vi consigliamo questo Denim. Il logo dello Scuderia è il motivo che ispira questa linea, ed è richiamato dall'esclusivo design delle tasche posteriori e del taschino anteriore.

PENNA LAMBORGHINI-OMAS

Dal connubio tra due celeberrimi Marchi, italiani nasce questa splendida penna in edizione limitata. Segno distintivo di questa unione è la forma triangolare, elemento stilistico e rivoluzionario delle linee Omas, e allo stesso tempo chiaro riferimento alle linee caratteristiche e al logo istituzionale Automobili Lamborghini.



SCARPA STONEFLY VENICE

Dedicata alla bellissima città lagunare la scarpa Stonefly si distingue, come sempre, per il suo confort assoluto. Grazie alla costruzione iper flessibile e leggera, avvolge il piede di chi lo indossa come fosse un guanto.

PIUMINO REFRIGIWEAR

Il gelido inverno non sarà un problema per chi indossa questo caldissimo piumino. Isolamento termico, resistenza all'usura, praticità nell'uso e leggerezza sono le caratteristiche irrinunciabili di questo capo.

race report

46 ENDURANCE TOURING CARS SERIES

50 FORMULA RENAULT 2.0

54 CAMP. ITALIANO TURISMO ENDURANCE

47 CAMPIONATO ITALIANO AUTOSTORICHE

51 CLIO CUP

56 SARA GT CAMPIONATO ITALIANO

48 COPPA ITALIA

52 FERRARI CHALLENGE

57 CAMPIONATO ITALIANO F. 3

49 FIVE HUNDRED CUP

53 PORSCHE CARRERA CUP

58 CAMPIONATO ITALIANO F. AZZURRA

59 CAMPIONATO ITALIANO SUPERSTARS





13 SETTEMBRE 2009

MUGELLO

POLE POSITION:

Conte/Zanin **Bmw M3 E92 4.0** 2'05"292

GIRO PIÙ VELOCE:

Conte/Zanin **Bmw M3 E92 4.0** 1"122

Assoluta

1. Cappellari/Calderari/Mulacchiè **Bmw M3 E92 3.2**
2. Conte/Zanin **Bmw M3 E92 4.0**
3. Moccia/Busnelli **Seat Leon Supercopa**

Nuova avvincente gara nell'ETCS con alla fine a spuntarla nuovamente il trio della Duller Motorsport Cappellari/Calderari/Mulacchiè (Bmw M3 E92 3.2) matatori delle prime tre prove stagionali ma fuori dalla zona punti nella 6h di Misano. Per i leader di Campionato la vittoria si materializza solo alla terza ora tuttavia quando i momentanei leader Conte/Zanin (Bmw M3 E92 4.0 – Promotor Sport) perdono ben quattro tor-

nate per un errore di Conte alla Bucine che, insabbiato, perde tempo prezioso. La gara si apre proprio all'insegna del forcing di Conte partito dalla pole e capace di allungare progressivamente su Mulacchiè per la prima volta quest'anno prima guida sulla M3 austriaca. Il vantaggio, nonostante le diverse strategie ai box che consentono alla vettura inseguitrice una sosta in meno per il minor consumo di carburante, aumenta alla media di un minuto ogni ora fino

proprio allo scadere della terza quando Conte, al termine del suo secondo turno di guida, per stanchezza e deconcentrazione, compie il decisivo errore insabbiandosi proprio pochi metri prima del rientro ai box. Con problemi elettrici che attardano la seconda vettura della Promotor

Sport già dalla fine della prima ora, strada spianata per il duo Moccia/Busnelli (Seat Leon Supercopa – Drive Test) al terzo podio stagionale e in questa occasione terzi assoluti. Vittoria di classe 3.0 per Pavan/Berto (Bmw 330).



27 SETTEMBRE 2009

POLE POSITION FINO 1600:

Cappellari Fiat X1/9 1'20"770

GIRO PIÙ VELOCE FINO 1600:

Cappellari Fiat X1/9 1'20"838

POLE POSITION OLTRE 1600:

Spagna Ford Gt 40 1'14"484

GIRO PIÙ VELOCE OLTRE 1600:

Casoni/Nicodemi Porsche 911 3.0 1'15"307

1° RAGGRUPPAMENTO:

Spagna Ford Gt 40

2° RAGGRUPPAMENTO:

Casoni/Nicodemi Porsche 911 3.0

3° RAGGRUPPAMENTO:

Sordi/Sordi Porsche 935

Sul tracciato di Varano, nell'ambito del weekend agonistico organizzato dal Gruppo Peroni Race, si è disputato il passato weekend il sesto appuntamento del Tricolore Autostoriche. Dopo la lunga pausa estiva, tutti i protagonisti sono tornati a sfidarsi sulla consueta formula di due miniendurance da sessanta minuti con i partecipanti separati in base alla cilindrata delle vetture in fino e oltre 1600cc. Fra le

vetture meno potenti l'attesa era di nuovo per Bucci (Alfa Romeo Gta 1.3) che in occasione della seconda prova 2009 disputata proprio in terra emiliana si era aggiudicato il gradino più alto del podio. Se però a maggio il suo rivale fu Mesini, questo weekend ha trovato in Cappellari un degno antagonista. E' proprio lui infatti a far segnare il miglior crono in qualifica e ad aggiudicarsi la prova distanziando proprio Bucci. La gara

è tuttavia in da subito molto combattuta con anche il duo Fiume/Aralla (Alpine A110) nelle posizioni di testa fino alla sosta obbligatoria. In prossimità di metà gara le soste obbligatorie sgranano il gruppo con Cappellari che riesce ad allungare e prendere per primo la bandiera a scacchi. Al duo Casoni/Nicodemi (Porsche 911 3.0) gli onori nella gara delle vetture più potenti. Già secondi in griglia alle spalle dell'ottimo Spagna su Ford Gt

40, il collaudato equipaggio della AB Motorsport impiega dieci tornate per conquistare la testa della corsa dopo uno spunto poco brillante la via che gli aveva fatti scivolare in quarta posizione. Con Spagna che risente dello sforzo fisico correndo in solitario, il ruolo degli inseguitori viene preso da Mundi/Rosticci su una analoga vettura della Casa di Stoccarda che però non riusciranno a portare l'affondo decisivo ai battistrada che si aggiudicheranno anche il 2° Raggruppamento. Spagna, terzo sotto la bandiera a scacchi vince il 1° Raggruppamento mentre a Sordi padre e figlio (Porsche 935) va il 3°.



13 SETTEMBRE 2009

POLE POSITION:

A. Valle Audi TT Dtm 1'55"098

GIRO PIÙ VELOCE:

A. Valle Audi TT Dtm 1'57"204

ASSOLUTA:

1. Valle Audi TT Dtm
2. Valle Audi TT Dtm
3. Benusiglio Ferrari F430

1° Divisione

POLE POSITION:

Piatesi Bmw 320 2'04"695

GIRO PIÙ VELOCE:

Piatesi Bmw 320 2'06"344

ASSOLUTA:

1. Piatesi Bmw 320
2. Orlandi Alfa Romeo Gt
3. Simoncelli Bmw 320

2° Divisione

MUGELLO

POLE POSITION:

Orioli Bmw M3 E36 2'13"411

GIRO PIÙ VELOCE:

Billo Peugeot 206 RC 2'15"216

ASSOLUTA:

1. Orioli Bmw M3 E36
2. Billo Peugeot 206 RC
3. Sanetti Honda Civic

3° Divisione

27 SETTEMBRE 2009

POLE POSITION:

Graziani Corvette Z06 1'10"369

GIRO PIÙ VELOCE:

Graziani Corvette Z06 1'11"559

ASSOLUTA:

1. Graziani Corvette Z06
2. Peloso Volvo S40
3. Consoli Porsche 997

1° Divisione

POLE POSITION:

Piatesi Bmw 320 1'14"159

GIRO PIÙ VELOCE:

Bernazzani 1'14"812

ASSOLUTA:

1. Piatesi Bmw 320
2. Finco Bmw 320
3. Serafino Renault New Clio

2° Divisione

VARANO

POLE POSITION:

Acri Alfa Romeo 156 Jtd 1'16"920

GIRO PIÙ VELOCE:

Galletti Bmw M3 E36 1'16"664

ASSOLUTA:

1. Acri Alfa Romeo 156 Jtd
2. Galletti Bmw M3 E36
3. Billo Peugeot 206 RC

3° Divisione



Doppio appuntamento a Settembre con il Coppa Italia con tutti i protagonisti scesi in pista al Mugello e a Varano. Sul circuito toscano stesso schieramento per la 1° e 2° Divisione con il primo colpo di scena già al via con as-

sentiti dalla griglia Fabio Valle e Graziani (entrambi per noie alla frizione). Se in chiave assoluta dunque i 25 minuti di gara sono una cavalcata trionfale per Alain Valle (Audi DTM) in ottica generale punti preziosi per Benusiglio (Ferrari F430) ottimo terzo assoluto che allunga proprio su Graziani (Corvette Z06) autore di una ottima rimonta e quarto nonostante anche un drive through per ripartenza anticipata dopo l'ingresso della Safety Car al secondo giro per pista bagnata. Assenti le potenti Audi TT, a Varano a prendere gli onori è proprio Graziani che fin dalle qualifiche si mette tutti dietro con Peloso e Consoli nell'ordine sul podio. Doppietta per Piatesi nella 2° Divisione. Il pilota torinese, nuovamente sulla Bmw 320i della Zerocinque, non lascia davvero nulla agli inseguitori vincendo con autorità entrambe le gare dopo aver anche fatto segnare il miglior crono in qualifica. Al Mugello in 3° Divisione, con la vittoria di Orioli (Bmw M3 E36) mai in discussione, la sfida è tutta per gli altri due gradini del podio a disposizione con Acri, Sanetti e Missiroli sempre separati da pochi decimi. Della bagarre ne approfitta, a meno di due minuti dalla conclusione Missiroli, con Sanetti e Acri che vengono a contatto e infilati anche da G. Billo. Due settimane dopo a Varano è Acri (Alfa Romeo 156 2.0 Jtd) a prendersi la rivincita conquistando pole e vittoria nonostante qualche problema ai freni verso fine gara. Alle sue spalle un coriaceo Galletti (Bmw M3) a cui però manca lo spunto finale. Con la vittoria di Acri sono cinque i piloti che si sono alternati sul gradino più alto del podio nelle sei prove stagionali del Coppa Italia.



13 SETTEMBRE 2009

MUGELLO

POLE POSITION:

Argenti 2'39"290

GIRO PIÙ VELOCE:

Ferri 2'36"339

PODIO:

1. Argenti
2. Ferri
3. Nicoli

Quinta prova movimentata del Coppa Italia a settembre sull'affascinante tracciato del Mugello. Già dalle qualifiche, disputate il sabato, la pioggia battente ha rimescolato le carte in tavola favorendo i piloti scesi in pista subito alla luce verde a cercare il miglior tempo. Della situazione ne approfitta l'esperto Argenti che sigla la pole (2'39"290) di quasi mezzo secondo più rapido di Nicoli e del rientrante Savoia. Solo ottavo tempo invece per il vincitore della prova di Misano Corinaldesi atardato da qualche altro rivale proprio nei primi giri lanciati. In gara nuova convincente affermazione di Argenti al termine però di una prova molto combattuta con i primi tre sotto la bandiera a scacchi separati da pochi decimi. Terza vittoria dunque per il pilota romano che difende la pole fin dallo spegnersi del rosso con Nicoli alle spalle che rimedia subito a una cattiva partenza difendendo la traiettoria interna dal tentativo di sorpasso di Ferri. E' proprio quest'ultimo, tuttavia, ad essere il più veloce in pista e già alla seconda tornata riesce a infilare Nicoli e ad accodarsi ad Argenti. Due tornate dopo e arriva l'affondo ai danni di Argenti alla Bucine, proprio



prima del rettilineo principale. Argenti però fa valere la sua esperienza e riesce a replicare immediatamente e a riguadagnare la testa della corsa che non lascerà più fin sotto la bandiera a scacchi chiudendo ogni varco. Ad Argenti anche la Classifica Gentlemen e a Nicoli quella Under.





12-13 SETTEMBRE 2009

MUGELLO

POLE POSITION:

Daniel Mancinelli 1'48"022

GIRO PIÙ VELOCE:

Daniel Mancinelli 1'49"390

PODIO:

1. Mancinelli
2. Olive'
3. Venturini

GARA 1

POLE POSITION:

Daniel Mancinelli 1'48"599

GIRO PIÙ VELOCE:

Daniel Mancinelli 1'49"779

PODIO:

1. Mancinelli
2. Venturini
3. Olive'

GARA 2

Daniel Mancinelli è entrato nella storia. Il pilota marchigiano, 21 anni compiuti lo scorso luglio, è il primo italiano a conquistare il titolo della Formula Renault 2.0 Italia. Al Mugello, il portacolori del team One Racing, è riuscito nell'impresa con un appuntamento di anticipo rispetto al finale di stagione, grazie a un weekend perfetto sul trac-

ciato toscano che lo ha visto mettere a segno una doppia pole position nelle qualifiche e poi imporsi in entrambe le gare disputate, facendo segnare anche il giro più veloce. Per la cronaca, al primo via, era stato tuttavia Genis Olive' ad avere il migliore spunto, scattando bene dalla seconda fila e superando Giovanni Venturini. Lo spagnolo ha dovuto però

restituire la posizione a Mancinelli già nel corso del secondo giro. A quel punto la situazione di testa si è stabilizzata, mentre quarto ha concluso lo svizzero Zoel Amberg. In gara 2 si è quindi completato il capolavoro di Mancinelli, partito ancora una volta al palo e bravo a mantenere il comando con un sufficiente margine di sicurezza nei confronti dei

suoi più diretti inseguitori. Alle sue spalle si è subito portato Venturini, autore di un sorpasso ai danni di Olive' che si è inizialmente dovuto ben guardare anche dagli attacchi di Stefano Comini, chiudendo alla fine sul gradino più basso del podio proprio davanti allo svizzero della CO2 Motorsport. Da segnalare inoltre la quinta posizione del portoghese Bernardo Arnaut, che in gara 1 era stato particolarmente sfortunato, fermandosi dopo alcune tornate per un problema alla vettura. Con i successi ottenuti al Mugello, per Mancinelli il numero delle vittorie di quest'anno è anche salito a quota sei. Ma ad Adria, a metà ottobre, è atteso l'ultimo atto di questo entusiasmante campionato 2009. La lotta è per la seconda posizione assoluta: in ballo ci sono gli stessi Olive' e Venturini, separati di appena otto lunghezze. Ma il tracciato rodigino potrebbe riservare anche altre sorprese. Mancinelli permettendo, naturalmente...



Cristian Ricciarini è a un passo dal titolo della Clio Cup Italia, nel fine settimana che consegna a Giancarlo Lenzotti la prima vittoria del 2009. Sintesi di un trionfo siglato Composit Motorsport, che al Mugello ha addirittura piazzato in gara 2 ben tre vetture nelle prime tre posizioni. A fare "eccezione" uno scatenato Francesco Iorio, il più veloce nelle qualifiche sotto la pioggia. Poi, in gara 1, il giovane ma esperto pilota bergamasco della Monolite Racing, si è dovuto arrendere dopo pochi metri, cedendo lo scettro allo stesso Lenzotti, che nelle prove era stato più lento nei suoi confronti di poco più di un decimo. Tra loro ne è seguito un acceso testa a testa che, nelle fasi conclusive, è degenerato anche in un leggero contatto. Risultato: via libera per Ricciarini e Iorio scivolato quarto, alle spalle dell'attento Luca Casadei (Go Race). Nota positiva per gli inglesi del Team Pyro, con Jeff Smith ancora in evidenza e quinto alla bandiera a scacchi e Mark Hunt, protagonista nelle battute iniziali dopo avere stampato il terzo tempo nella sessione cronometrata, settimo sul traguardo.



Al secondo start, con le prime posizioni invertite sullo schieramento di partenza, a dare il "la" era stato Giancarlo Grossi, finito successivamente in testacoda alla curva Poggio Secco. Impressionante invece la rimonta di Lenzotti, nono allo start e al termine della prima tornata già davanti a tutti. Con il modenese non c'è stata più storia, mentre Ricciarini gli si è incolato dietro rimanendo fino all'arrivo secondo. "Numeri" invece tra Daniele Perfetti e Casadei: tra i due, in lotta per la terza piazza, ne è scaturito pure un contatto che ha avvantaggiato il romagnolo. Ma i commissari lo hanno poi penalizzato e Perfetti ha così potuto completare dietro ai suoi due com-

MUGELLO

13 SETTEMBRE 2009

<p>GARA 1</p> <p>POLE POSITION: Iorio 2'27"773</p> <p>GIRO PIÙ VELOCE: Casadei 2'11"96</p> <p>PODIO: 1. Ricciarini 2. Lenzotti 3. Casadei</p>	<p>GARA 2</p> <p>POLE POSITION: Grossi</p> <p>GIRO PIÙ VELOCE: Ricciarini 2'11"898</p> <p>PODIO: 1. Lenzotti 2. Ricciarini 3. Perfetti</p>
---	--

pagni di squadra. Casadei si è invece dovuto accontentare del quarto posto, con Jeff Smith nuovamente quinto. Ad Adria, nell'ultimo doppio round del monarca tricolore, solamente Len-

zotti potrà impensierire Ricciarini, ma il toscano ha 54 punti di vantaggio e i giochi sembrano essere ormai chiusi a suo favore.

A CURA DI STEFANIA BATTISTI, FOTO: FOTOSPEEDY

I piloti del Ferrari Challenge sono scesi in pista sul circuito Masaryk di Brno. Nella divisione della categoria del Trofeo Pirelli a distinguersi è Giorgio Sernagiotto che guadagna la prima posizione in entrambe le prove. Il pilota Motor/Piacenza ha sopravanzato Andrea Belluzzi (Motor/Modena) e il compagno di squadra Lorenzo Casè in gara 1, mentre nella seconda prova, a succedergli al traguardo sono stati Marco Mapelli (Rossocorsa) e Andrea Belluzzi (Motor/Modena). Tra i gentleman driver della Coppa Shell è sempre Gai a imporsi in entrambe le prove portandosi a casa 7 vittorie stagionali. In entrambe le gare trionfa davanti al compagno di squadra (Rossocorsa) Tommaso Rocca e a Massimo Mantovani (Motor/Malucelli). I risultati conseguiti nelle prove di Brno permettono a Sernagiotto di consolidare la sua lea-

06 SETTEMBRE 2009		BRNO (CZR)	
Trofeo Pirelli GARA 1	POLE POSITION: Belluzzi 2'25"961	POLE POSITION: Casè 2'07"936	PODIO GARA 1: 1. Gai 2. Rocca 3. Mantovani
	GIRO PIÙ VELOCE: Sernagiotto 2'24"551	GIRO PIÙ VELOCE: Sernagiotto 2'09"049	PODIO GARA 2: 1. Gai 2. Rocca 3. Mantovani
	PODIO: 1. Sernagiotto 2. Belluzzi 3. Casè	PODIO: 1. Sernagiotto 2. Mapelli 3. Belluzzi	
Coppa Shell GARA 2			



SPECIALISTA IN PNEUMATICI D'EPOCA

VENDITA E ASSISTENZA TECNICA
PER COPERTURE RACING

COSTA GOMME

YOKOHAMA
AVON - DUNLOP
MICHELIN



Via Persicetana Vecchia, 5/4 40133 Bologna
Tel. 051 727369/051727171 - Fax 051 4149300
info@costagommebologna.it - http://www.costagommebologna.it



dership in classifica generale con 186 punti contro i 153 di Mapelli e i 147 di Belluzzi. Gai guida, con un gran margine, la classifica riservata ai gentleman drivers con 197 punti sui 142 di Rocca e i 117 di Mantovani.



PORSCHE CARRERA CUP

A CURA DI STEFANIA BATTISTI FOTO: FOTOSPEEDY



Arrivo bagnato nella prima prova disputata ad Imola. Zampedri vince dopo aver a lungo duellato con Balzan che aveva guidato la gara fino a quando non è iniziato a piovere e un lungo alla Rivazza gli fa perdere posizioni (dovrà accontentarsi del quarto posto) e favorisce Zampedri che non

mollerà la piazza fino al traguardo al quale si è arrivati in regime di Safety Car per l'incattivirsi delle condizioni meteo. Secondo posto per Massimiliano Fantini, terzo Andrea Belicchi. Gara 2 è dominata da Luca Rangoni, che taglia il traguardo davanti a Boldrini che sarà poi penalizzato e dovrà cedere il posto a

Mastronardi, secondo davanti a Passuti. E' però la prima prova del Mugello ad attirare tutte le attenzioni. La vittoria incorona Alessandro Balzan vincitore del Campionato con ben tre gare di anticipo risultato ancor più soddisfacente se si pensa che Balzan è alla sua prima esperienza nel Carrera Cup. Il duello tra Mastronardi e Zampedri, che si

conclude con un doppio lungo alla San Donato, permette a Balzan di passare in testa davanti a Postiglione e Mastronardi. In gara 2 grandi le soddisfazioni per il team Ebimotors che mette la firma su tutti i gradini del podio con Alex Frassinetti, Niccolò Nalio e Alessandro Balzan che difende la posizione dagli attacchi di un agguerrito Postiglione.



05-06 SETTEMBRE 2009

IMOLA

POLE POSITION:

Balzan 1'48"247

GIRO PIÙ VELOCE:

Balzan 1'50"274

PODIO:

1. Zampedri
2. Fantini
3. Belicchi

POLE POSITION:

n.d.

GIRO PIÙ VELOCE:

Rangoni 1'50"348

PODIO:

1. Rangoni
2. Mastronardi
3. Passuti

26-27 SETTEMBRE 2009

MUGELLO

POLE POSITION:

Mastronardi 1'55"292

GIRO PIÙ VELOCE:

Balzan 1'56"856

PODIO:

1. Balzan
2. Postiglione
3. Mastronardi

POLE POSITION:

Nalio

GIRO PIÙ VELOCE:

Balzan 1'58"230

PODIO:

1. Frassinetti
2. Nalio
3. Balzan

CAMPIONATO ITALIANO TURISMO ENDURANCE

A CURA DI STEFANIA BATTISTI, FOTO: FOTOSPEEDY

Il 6 settembre a Imola sono scesi in pista i piloti iscritti nella I Divisione della Serie organizzata dal Gruppo Peroni Race in collaborazione con Aci-Csai. Nella prima prova a portarsi a casa il risultato è Federico Della Volta con l'Audi RS4 della Lella Lombardi Autosport davanti alla Seat Leon Turbo TFSI di Roberto Colgiago e alla BMW M3 di Andrea Bacci. La gara vede all'inizio un Necchi scatenato che si porta da subito davanti a Colgiago. Dietro di loro Bianchet, Della Volta e Cappellari che aveva superato Meloni. Una splendida manovra sigla il sorpasso di Della Volta su Bianchet che sarà attardato poi da problemi a uno pneumatico che favoriscono Cappellari. Alle soste ai box il duo Necchi-Gabbiani deve scontare una neutralizzazione di 30 secondi, mentre 15 ne deve subire Colgiago. Alla ripartenza è quindi della Volta davanti a tutti bravo a conservare il primato fino al traguardo davanti a Colgiago e Bacci. Nella speciale classe riservata alle Leon Supercopa, ricca di sorpassi e colpi di scena, sono i poleman Cirò-Costantini a conquistare la vittoria davanti agli ottimi Gentili e Viglione. Peccato per Pelleggrinelli che finisce sulle barriere proprio mentre era al secondo posto. In gara 2 Colgiago riparte dalla pole mantenendo la posizione davanti a Bianchet che aveva passato Bacci. Della Volta avanza e passa Bianchet e lo stesso Bacci che però non demorde e si riprende subito la posizione. Da dietro avanza anche Gabbiani che riesce ad agguantare la terza piazza ai danni di Bianchet. Sono ancora gli handicap tempo a condizionare la partita. A ripartire davanti a tutti è Bacci che, per problemi al



motore, vede svanire i suoi sogni di gloria e cede la posizione a Bianchet che siglerà la vittoria. Dietro di lui spettacolare è la rimonta di Necchi che passa prima Meloni e poi Cappellari conquistando il secondo gradino del podio. Nella classe riservata alle vetture Benzina 3.000 la spunta ancora Walter Meloni (BMW M3 E46 3.0 della W&D Racing) davanti alla BMW 330 E90 della coppia Valli-Jolly. Tra le Diesel si piazza prima Valentina Albanese davanti al rivale per il titolo Gianni Giudici su BMW 330 E46. Tra le Leon Supercopa è primo

Roberto Gentili davanti a Cassarà-Flaminio. A due settimane di distanza a scendere in pista sono stati i piloti della II Divisione alla guida delle vetture fino a 2.000 cc. Le coppie Mario Ferraris e Michela Cerruti, sulla Fiat 500 Abarth, e Massimo Arduini e Gian Maria Gabbiani, con la Honda Accord 24H Special, si sono divise le vittorie nelle gare di Vallelunga. E' uno spettacolo vedere guizzare su tutti la Fiat 500 Abarth che ha rischiato di trionfare anche in gara 2 quando, proprio mentre era al battistrada, un errore di Ferraris le fa perdere po-

sizioni. Al via di gara 1 Arduini è davanti alla Cerruti che deve cedere anche a Cordero di Montezemolo. Al cambio pilota Arduini lascia il volante a Gabbiani che deve scontare ben 75 secondi di handicap tempo. Ferraris subentra alla Cerruti, mentre Conte prende il posto di Cordero. Alla ripresa Conte è davanti a Gabbiani, ma gli occhi sono tutti puntati sulla 500 Abarth che segna il giro più veloce e si porta in testa e guadagna la sua prima meritatissima vittoria. Nella classe gr.N Barboncini, succeduto a Vinella, ha un b e l

06 SETTEMBRE 2009

Gara 1:

POLE POSITION:

Colgiago Seat Leon 2.0 Turbo TFSI 1'52"151

GIRO PIÙ VELOCE:

Colgiago 1'52"611

Gara 2:

POLE POSITION:

Colgiago Seat Leon 2.0 Turbo TFSI 1'52"427

GIRO PIÙ VELOCE GT CUP:

Brusa AUDI RS4 1'52"019

1^a Divisione

Gara 1:

1. Della Volta Audi RS4
2. Colgiago Seat Leon 2.0 Turbo TFSI
3. Bacci BMW M3 E92 4.0

Gara 2:

1. Bianchet BMW M3 E92 4.0
2. Necchi-Gabbiani BMW M3 E92 4.0
3. Cappellari BMW M3 E92 3.2

PODIO

IMOLA 20 SETTEMBRE 2009

Gara 1:

POLE POSITION:

Arduini Honda Accord S2000 1'49"075

GIRO PIÙ VELOCE:

Ferraris Fiat 500 Abarth 1'47"807

Gara 2:

POLE POSITION:

Ferraris Fiat 500 Abarth 1'47"702

GIRO PIÙ VELOCE GT CUP:

Cerruti Fiat 500 Abarth 1'47"709

1^a Divisione

VALLELUNGA

Gara 1:

1. Cerruti-Ferraris Fiat 500 Abarth
2. Conte-Cordero BMW 320
3. Arduini-Gabbiani Honda Accord S2000

Gara 2:

1. Arduini-Gabbiani Honda Accord S2000
2. Conte-Cordero BMW 320
3. Cerruti-Ferraris Fiat 500 Abarth

PODIO

da fare per sorpassare Mamone che era passato davanti dopo le neutralizzazioni ai box, ma riesce nell'impresa alla Campagnano. In gara 2 Gabbiani non resiste agli attacchi di Ferraris che passa al comando ma, proprio

quando aveva conquistato un buon passaggio, finisce in testacoda rientrando in terza posizione per poi doversi fermare ai box. Cede così il volante alla Cerruti che rientra in pista con un ritardo di due giri

sul battistrada Gabbiani. Dopo la fase di neutralizzazione, che attarda Arduini, subentrato a Gabbiani, è Cordero di Montezemolo, succeduto a Conte, a ripartire per primo, ma i commissari valutano come scorrette le manovre di rientro in pista sia di Arduini che di Cordero cominciando ad entrambi un drive through. Ma la sosta ai box non basta a frenare i due, sarà infatti Arduini a tagliare per primo il traguardo seguito da Cordero e Cerruti. Tra le gr. N Vinella, subentrato a Baroncini, ha la meglio su Mamone. Sarà la gara del Mugello, nella quale hanno corso i piloti di entrambe le Divisioni, ad assegnare il titolo del Campionato con una giornata di anticipo a Roberto Colgiago con la Seat Leon Turbo TFSI. La vittoria di gara 1, e il secondo posto nella seconda prova, infatti lo rendono matematicamente imbattibile. A dividersi gli altri gradini del podio in gara 2 sono le BMW M3 di Cappellari e Paolo Meloni, mentre

in gara 2 primo è Necchi, terzo Bacci. La Coppa Csaì di classe 3.000 è assegnata a Walter Meloni (BMW M3 E46 3.0 - W&D Racing), mentre per le diesel bisognerà attendere la tappa di Monza dove, a contendersi la leadership, saranno la Seat Leon Tdi di Valentina Albanese e la BMW 330d di Gianni Giudici. Per il Campionato Italiano Seconda Divisione una vittoria ciascuno per Mario Ferraris e Michela Cerruti (Fiat 500 Abarth - Romeo Ferraris) in gara 1 e Roberto Conte (BMW 320 E46 Promotorsport) in gara 2, mentre in classifica generale, grazie al secondo e primo posto conquistati, Barboncini e Vinella scavalcano Arduini, che per problemi tecnici aveva dovuto sostituire, proprio all'ultimo momento, la sua Honda Accord con un'Alfa Romeo 156. Tra le Leon Supercopa vittorie per Stefano Costantini e Giuseppe Cirò in gara 1 e Franco Fumi in gara 2, per la vittoria in Campionato bisognerà, anche in questo caso, aspettare le prove di Monza.

02 AGOSTO 2009
VARANO

Gara 1:

POLE POSITION:
Colgiago Seat Leon 2.0 Turbo TFSI 1'56"821

GIRO PIÙ VELOCE:
Colgiago Seat Leon 2.0 Turbo TFSI 1'58"242

Gara 2:

POLE POSITION:
Colgiago Seat Leon 2.0 Turbo TFSI 1'57"620

GIRO PIÙ VELOCE GT CUP:
Necchi BMW M3 E92 G 1'59"009

Gara 1:

1. Colgiago Seat Leon 2.0 Turbo TFSI
2. Cappellari BMW M3 E92
3. Meloni BMW M3 E92

Gara 2:

1. Necchi BMW M3 E92 G
2. Colgiago Seat Leon 2.0 Turbo TFSI
3. Bacci BMW M3 E92

2^a Divisione
PODIO

6^a | 7^a PROVA

06/20 SETTEMBRE 2009

CAMPIONATO ITALIANO PROTOTIPI

A CURA DI STEFANIA BATTISTI FOTO: FOTOSPEEDY

Davide Uboldi non ne ha per nessuno e sul circuito di Imola, con 2 gare di anticipo, vince il Campionato Italiano 2009 con la sua Norma M20 BMW Cn4 ma, non pago, si porta a casa anche la vittoria sul circuito Piero Taruffi di Vallelunga. Secondo a Imola è Marco Jacoboni con la Lucchini P307 Alfa Romeo che precede la Tiga Oms Bmw Starcars di Claudio Francisci. Quarto, e primo in CN2, Ivan Bellarosa, con la Ligier Js 51 Honda davanti a Jacopo Faccioni su Ligier

Js 49 Honda e Manuel Deodati su identica vettura. A passare secondo sotto la bandiera a scacchi era stato Franco Ghiotto, che però viene penalizzato nel post gara dai commissari sportivi e retrocesso in sesta posizione. A Vallelunga Marco Jacoboni, alla guida di una Lucchini Alfa Romeo passa Uboldi, ma è subito ripreso dal Campione Italiano. La lotta è quindi con Ghiotto per il secondo posto ma, Jacoboni riuscirà a mantenere la piazza d'onore. In CN2 trionfa di nuovo Bellarosa.



06 SETTEMBRE 2009
IMOLA

POLE POSITION:
Uboldi Norma M20 BMW Cn4 1'44"993

GIRO PIÙ VELOCE:
Uboldi Norma M20 BMW Cn4 1'45"345

PODIO:

1. Uboldi Norma M20 BMW Cn4
2. Jacoboni Lucchini P3 Alfa Romeo Cn4
3. Francisci Tiga Oms 03 Cn4

20 SETTEMBRE 2009
VALLELUNGA

POLE POSITION:
Uboldi Norma M20 BMW Cn4 1'32"518

GIRO PIÙ VELOCE:
Uboldi Norma M20 BMW Cn4

PODIO:

1. Uboldi Norma M20 BMW Cn4
2. Jacoboni Lucchini P3 Alfa Romeo Cn4
3. Ghiotto Norma BMW

SARA GT CAMPIONATO ITALIANO

A CURA DI STEFANIA BATTISTI. FOTO: FOTOSPEEDY



Nella prima prova di Imola la classe regina ha visto trionfare il duo Giammaria-Bonetti su una Ferrari F 430 dell'Edilcris che si è imposto su Monfardini-Frezza (Ferrari F 430 della Vittoria Competizioni) e Perazzini-Cioci (Ferrari F 430 di Megadrive). In GT3 la Ferrari F 430 (Kessel Racing) della coppia Livio-Bontempelli è passata per prima al traguardo davanti alla Lamborghini Gallardo (Mik Corse) di Cressoni-Berton e all'Audi R8 (Audi Sport Italia) condotta da Capello-Sanna. Nella gara riservata alle vetture della classe GT Cup Fabio Stefano Villa (Porsche 997-GDL Racing) ha primeggiato davanti a Cerru-

ti-Ferraris (Ferrari F 430-Aeffem) e Maestri-Zabotti (Porsche 997). L'esito di gara 2 sarà deciso nel post gara. Il duo Mugelli-Palma, che pure aveva passato per primo il traguardo, è retrocesso d'ufficio in seconda posizione, per un contatto proprio all'ultimo giro tra Mugelli e Cioci, lasciando la vittoria a Cioci-Perazzini che firmano così il loro quarto successo stagionale. Terzi Cerrai-Cirò con la Ferrari F 430 gestita dal team Advanced Engineering. Nella classe GT3, a imporsi su tutti, sono stati i soliti Livio-Bontempelli (Ferrari F 430-Kessel Racing), davanti a De Lorenzi-Borghini (Porsche 997-GDL Racing) e Berton-Cressoni (Lam-

borghini Gallardo-Mik Corse). Tra le vetture della GT Cup sveltano le Ferrari F 430 di Ferraris-Cerruti (Aeffem) e Bocellari-Goldstein (Kessel Racing) e la Porsche 997 di Bellini-Baccani (Rangoni Motorsport). Al Mugello guadagna la prima vittoria stagionale la coppia Cerrai-Cirò (GT2) davanti al duo Giammaria-Bonetti e a Martins-Lietz. In Classe GT3 vince la Lamborghini Gallardo di Grassotto-Piccini (Mik Corse) davanti a Bontempelli-Livio (Ferrari F 430-Kessel Racing), e La Mazza-Earle (Ferrari F 430-Kessel Racing). Nella GT Cup Primo è Angelo Lancellotti (Porsche 997-Rangoni Motorsport) davanti ai compagni di squadra Bellini-Baccani e Goldstein-Bocellari (Ferrari F 430-Kessel Racing). Neanche la seconda prova del Mugello riesce a decidere le sorti del Cite in nessuna delle categorie in gara. Perazzini-Cioci vincono la prova davanti a Cruz Martins-Lietz e Formilli Fendi-Castellana. Nella GT3 il successo è andato a Livio-Bontempelli davanti a Piccini-Grassotto e De Lorenzi-Borghini mentre nella GT Cup si sono imposti Spinelli-Villa su Ferraris-Cerruti e Meneghella-Raimondi. Per vedere chi la spunterà dovremo aspettare le gare di Monza.

torsport) davanti ai compagni di squadra Bellini-Baccani e Goldstein-Bocellari (Ferrari F 430-Kessel Racing). Neanche la seconda prova del Mugello riesce a decidere le sorti del Cite in nessuna delle categorie in gara. Perazzini-Cioci vincono la prova davanti a Cruz Martins-Lietz e Formilli Fendi-Castellana. Nella GT3 il successo è andato a Livio-Bontempelli davanti a Piccini-Grassotto e De Lorenzi-Borghini mentre nella GT Cup si sono imposti Spinelli-Villa su Ferraris-Cerruti e Meneghella-Raimondi. Per vedere chi la spunterà dovremo aspettare le gare di Monza.

05 - 06 SETTEMBRE 2009

IMOLA 27 SETTEMBRE 2009

MUGELLO

GT2-GT3-GT CUP

POLE POSITION:

Cioci Ferrari 430 1'45"992

GIRO PIÙ VELOCE:

Maassen 1'47"967

PODIO

Gara 1

- GT2 Giammaria-Bonetti Ferrari F 430
- GT3 Livio-Bontempelli Ferrari F 430
- GT CUP Villa Porsche 997

GT2-GT3-GT CUP

POLE POSITION:

Giammaria Ferrari F 430 1'46"657

GIRO PIÙ VELOCE:

Agua Ferrari F 430 1'47"128

PODIO

Gara 2

- GT2 Cioci-Perazzini Ferrari F 430
- GT3 Livio-Bontempelli Ferrari F 430
- GT CUP Ferraris-Cerruti Ferrari F 430

GT2-GT3-GT CUP

POLE POSITION:

Cioci Ferrari F 430 1'51"488

GIRO PIÙ VELOCE:

Cruz Martins Porche 997 1'53"226

PODIO

Gara 1

- GT2 Cerrai-Cirò Ferrari F 430
- GT3 Grassotto-Piccini Lamborghini Gallardo
- GT CUP Lancellotti Porsche 997

GT2-GT3-GT CUP

POLE POSITION:

Giammaria Ferrari F430 1'52"250

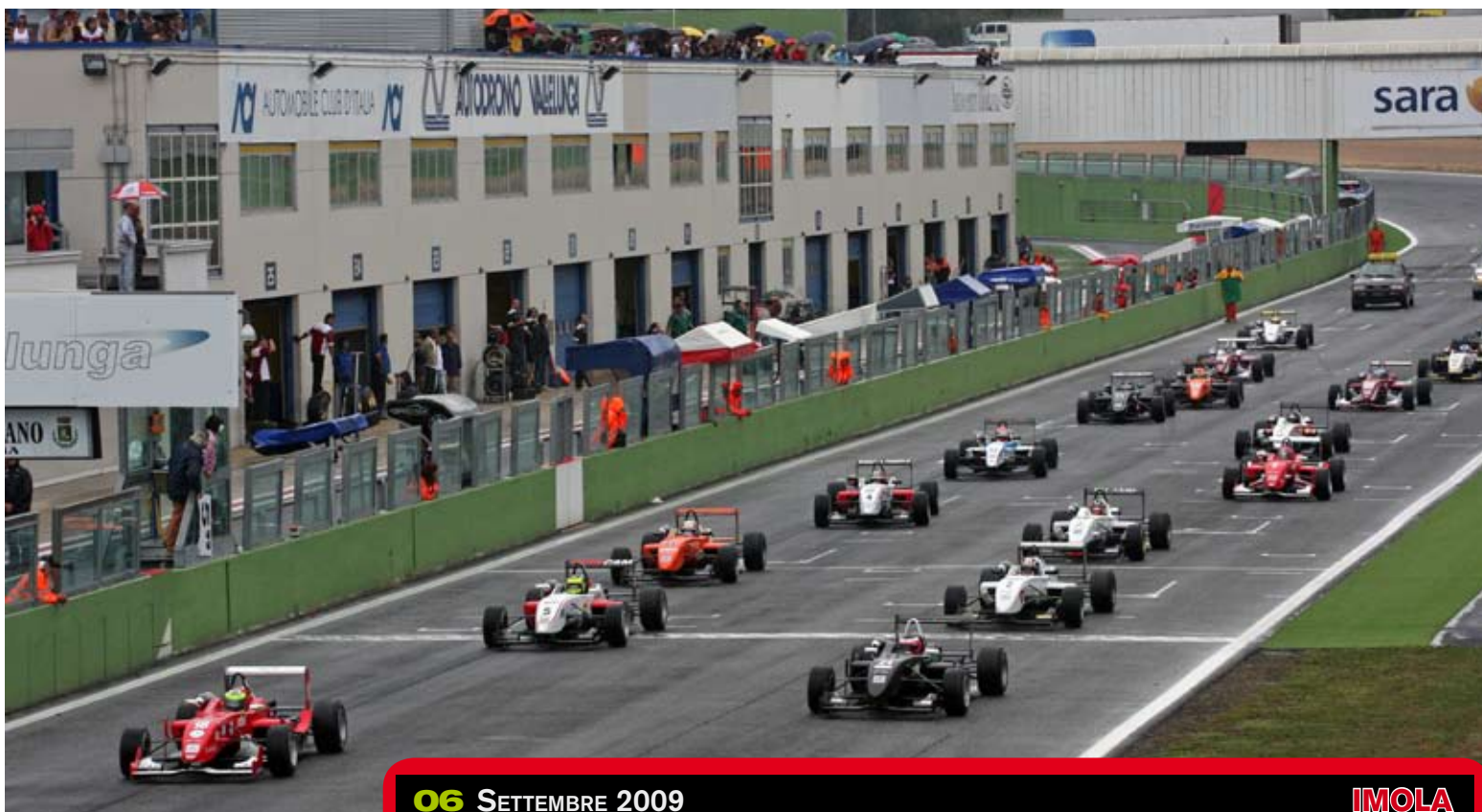
GIRO PIÙ VELOCE:

n.d.

PODIO

Gara 2

- GT2 Perazzini-Cioci Ferrari F 430
- GT3 Livio-Bontempelli Ferrari F430
- GT CUP Spinelli-Villa Porche 997



Imola. Sanchez è autore di una partenza fulminante che brucia il poleman Campos Hull alla prima variante approfittando di un errore del battistrada che era finito con due ruote sull'erba. Cicatelli intanto guadagna il terzo posto infilando Richelmi. Il ritmo al battistrada è serrato con Campos Hull che le prova tutte per superare il messicano che però non si lascia intimidire e mantiene il primato. Al traguardo è primo Sanchez Lopez seguito da Campos Hull e Cicatelli. In gara 2 è subito battaglia tra Richelmi e Campana, mentre Zipoli guadagna un buon margine di vantaggio. Alla Tosa Cicatelli passa Richelmi, mentre Campana è costretto ai box per la rottura di uno pneumatico. Sanchez Lopez firma un giro veloce dopo l'altro, supera Cicatelli e si porta in scia di Zipoli. Intanto Cicatelli non riesce a difendere il terzo posto e viene superato da Richelmi che sarà terzo dietro Sanchez Lopez e Zipoli. A Vallerunga Zampieri parte dalla pole, ma non sfrutta la posizione e Campana passa in testa. Dietro Zipoli, Sánchez López e Campos Hull. Il leader di Campionato però non resta a guardare e passa in seconda posizione, mentre Sanchez Lopez, coinvolto dalla bagarre, scivola al

06 SETTEMBRE 2009		IMOLA	
GARA 1	POLE POSITION: Campos Hull 1'42"189	PODIO: 1. Sánchez 2. Campos Hull 3. Cicatelli	POLE POSITION: Zipoli
	GIRO PIÙ VELOCE: Sánchez Mygale M-09 FPT 1'42"19		
GARA 2	POLE POSITION: Zampieri 1'29"966	PODIO: 1. Campana 2. Zampieri 3. Zipoli	POLE POSITION: Cicatelli
	GIRO PIÙ VELOCE: Campana 1'30"850		
20 SETTEMBRE 2009		VARANO	
GARA 1	POLE POSITION: Zampieri 1'29"966	PODIO: 1. Campana 2. Zampieri 3. Zipoli	POLE POSITION: Cicatelli
	GIRO PIÙ VELOCE: Campana 1'30"850		
GARA 2	POLE POSITION: Cicatelli	PODIO: 1. Campos Hull 2. Richelmi 3. Zampieri	POLE POSITION: Cicatelli
	GIRO PIÙ VELOCE: Campos Hull 1'44"160		

14^a posto. Cicatelli riesce a conservare la sesta posizione che gli permetterà di partire dalla pole in gara 2. E' lotta per la terza piazza con Campos Hull che cerca di impensierire Zipoli che però riesce a mantenere la posizione. Nel pomeriggio inizia a piovere e quindi i piloti montano gomme da bagnato. Cicatelli deve cedere a Richelmi, seguito poi da Campos Hull, Cicognani, Cicatelli, Zampieri, Campana, Sánchez López e Zipoli. Zampieri riesce a passare Cicatelli, sorpassato poi anche da Campana. Zampieri e Campana sono scatenati e riescono a passare anche Cicognani. Al traguardo è primo Campos Hull davanti a Richelmi, Zampieri, Campana e Sánchez López.





02 SETTEMBRE 2009

IMOLA

GARA 1	POLE POSITION:	PODIO:	GARA 2	POLE POSITION:	PODIO:
	Defendi 1'53"640	1. Fontana		n.d.	1. Falci
	GIRO PIÙ VELOCE: Defendi 1'53"386	2. Falci		GIRO PIÙ VELOCE: Pellitteri 1'53"798	2. Cerqui
		3. Palmeri			3. Defendi

20 SETTEMBRE 2009

VALLELUNGA

GARA 1	POLE POSITION:	PODIO:	GARA 2	POLE POSITION:	PODIO:
	Moscato 1'39"593	1. Cerqui		Defendi 1'39"723	1. Defendi
	GIRO PIÙ VELOCE: Defendi 1'39"877	2. Defendi		GIRO PIÙ VELOCE: Defendi 1'41"149	2. Moscato
		3. Taloni			3. Torsellini

Seconda vittoria stagionale per Alessandro Fontana nella gara disputata a Imola. Secondo sul podio Marco Falci che sarà primo nella seconda gara. Combattuta gara 1 dove il poleman Defendi parte in anticipo e viene penalizzato con un Drive Through e dove il vincitore si tocca con Cerqui, ma riesce a riprendersi e sferrare l'attacco a Falci che guidava la gara. Terzo sarà Palmeri. In gara 2 Cerqui e Falci partono dalla prima fila, Defendi prova ad inserirsi, ma arriva lungo e attarda Cerqui che viene passato da Falci. Defendi è però insaziabile passa Torsellini e Fontana e guadagna il terzo posto.

Cerqui cerca di attaccare Falci, ma dovrà accontentarsi del podio d'onore. I due piloti, scatenatissimi a Imola, centeranno il risultato anche a Vallelunga dove Cerqui trionfa nella prima prova, e Defendi nella seconda. Il quarto posto di gara 2 inoltre assegna a Cerqui punti importanti per la vittoria del Campionato. In gara 1 avvincente è il duello tra Cerqui e Defendi che a causa di problemi al cambio, non riesce a sferrare l'attacco decisivo. Dietro di loro si piazzano Falci, la quinta, Fontana, Silvestri, e Torsellini. In gara due Defendi regola Moscato e Torsellini rispettivamente secondo e terzo al traguardo. Cerqui,

quarto, si fa passare proprio all'ultimo giro, ma mantiene la leadership di Campionato con 17 lunghezze di vantaggio su Defendi.

weekend Premio C
19-20 settembre 2009
Insurance - Campionato Italiano Formula 3 - Eu
urra - Campionato Italiano Prototipi - Camp





20 SETTEMBRE 2009

VALLELUNGA

POLE POSITION:

Morbidelli BMW M3 E90 n.d.

GIRO PIÙ VELOCE:

Morbidelli BMW M3 E90 n.d.

PODIO:

1. Morbidelli BMW M3 E90
2. Ghedina BMW 550i
3. Papini BMW M5

GARA 1

POLE POSITION:

Morbidelli BMW M3 E90

GIRO PIÙ VELOCE:

Morbidelli BMW M3 E90

PODIO:

1. Morbidelli BMW M3 E90
2. Papini BMW M5
3. Martini Chrysler 300C SRT8

GARA 2

27 SETTEMBRE 2009

MUGELLO

POLE POSITION:

Morbidelli BMW M3 E90 2'01"743

GIRO PIÙ VELOCE:

Russo BMW M3 2'02"882

PODIO:

1. Russo BMW M3
2. Morbidelli BMW M3 E90
3. Papini BMW M5

GARA 1

POLE POSITION:

n.d.

GIRO PIÙ VELOCE:

n.d.

PODIO:

1. Ghedina BMW 550i
2. Russo BMW M3
3. Papini BMW M5

GARA 2

Con la doppietta di Vallelunga, il secondo posto in gara 1 e il quinto posto in gara 2 al Mugello, Morbidelli si aggiudica il titolo nazionale regalando alla Roal Motorsports una bella soddisfazione. Gabellini, che

fino alle prove di Vallelunga guidava il campionato, è stato sfortunatissimo con problemi tecnici in gara 1 e l'uscita di pista in gara 2. A completare il podio di gara 1 nel circuito capitolino Kristian Ghedina con la BMW 550i di

Movisport, e Roberto Papini (BMW M5 - Caal Racing). In gara 2 è secondo Papini davanti a Martini. Con il titolo quasi assegnato al Mugello si mette in mostra Russo che coglie la vitto-

ria in gara 1 davanti a Morbidelli e Papini. Gara 2 è terra di conquista per Ghedina che coglie un attesissimo primo posto davanti a Russo e Papini.

ZR showroom

PER PRENOTARE IL TUO SPAZIO SU ZR SHOWROOM

Invia una foto ed un testo max. 20 parole all'indirizzo ZR Magazine Via Enrico Pessina, 1 - 00196 Roma, o al fax 06 45 44 1336 e manda una e-mail a redazione@zrmag.com specificando in oggetto: ShowRoom. Il costo di ogni annuncio è di €10+iva ad uscita. Il pagamento è anticipato sul C/C postale n° 90172925 da intestare a Gruppo Peroni Race Srl, Via Pessina, 1 00196 Roma. Causale: Annuncio in Show Room.

GRATIS GLI ANNUNCI DI AUTOSTORICHE E AUTO DA COMPETIZIONE

BMW 1600 TI, 1969



Vettura da competizione, periodo G1, HTP e passaporto tecnico.

Vendesi € 25.000,00

Info:
Massimiliano 335.6951611
Marco 338.8578908

FORD ANGLIA DE LUXE



1000 CC, 1960 Vettura da competizione, periodo E, HTP e passaporto tecnico.

Vendesi € 7.500,00

Info:
Massimiliano 335.6951611
Marco 338.8578908

BMW S2000



Ufficiale ex Zanardi ROAL MOTOSPORT completa 4 differenziali telemetria software 20 cerchi, motore 200km update 2005.

Info: +39 335.6523331

SUBARU IMPREZA STI N10



Auto completamente rialzata (perfetta!) motore ed elettronica PRODRIVE 250km Assetto Holins, ricambi e assetto asfalto.

Info: +39 335.6523331

ALFA ROMEO 2000 GT



Vendo veloce turismo con htp e passaporto, pronta corse, e targata con documenti.

€ 25.000,00

Cell. 335.7542027

BMW 2002 TII TS, 1972



Vettura da competizione, periodo H1, HTP e passaporto tecnico.

Vendesi € 15.000,00

Info:
Massimiliano 335.6951611
Marco 338.8578908

FORD ESCORT 1300 BDA,



1973 Vettura da competizione, periodo H1 1300, HTP e passaporto tecnico. Unica in Italia.

Vendesi € 57.000,00

Info:
Massimiliano 335.6951611
Marco 338.8578908

FERRARI 550 GTE



Preparazione 24h special, rialzata molto bella 500 hp, mai incidentata

Vendesi € 90.000,00

Scuderia La.Na
Tel.+39 0721/807232

CORTINA LOTUS, 1965



Vettura da competizione, periodo F, HTP e passaporto tecnico. Guida a DX

Vendesi € 28.000,00

Info:
Massimiliano 335.6951611
Marco 338.8578908

MODUS F.3. M1



Vendo. Completamente restaurata, per gare storiche.

€ 22.000,00

Cell. 348.0358524

TAMPOLLI-ALFA CN3



Ex campionato FIA con Riccitelli-Mancini, CIP, vincitrice 6 ore di Vallelunga. Salita, gare club, IPS (dotata bocchettoni rifornimento rapido). Pronta corse e con ricambi.

€ 45.000,00 trattabili. Si valuta permuta parziale.

Info: biciceto@alice.it cell. 347.9035559

CITROEN SAXO 1600 VTS



Per gare in salita e Coppa Italia. Completamente revisionata.

Vendesi € 11.000 trattabili.

Cell. 339.8010860

RENAULT CLIO 1.8 16V



Anno '95. Gruppo N. Pronta Gara. Targata. Numerosi ricambi. Puglia

€ 7.000,00

Cell. 368.202347

2 RENAULT CLIO RS



Perfette rialzate. Pronte gara.

Tel. 030.9487391
Cell. 338.7214743

CLIO RS



DEXTERS TEAM Vende: Clio RS revisionata ottobre 08 con cambio nuovo 100% motore con 1 gara del Trophy.

Richiesti € 17.000,00

Per info: cell. 335.6666890

CORTINA LOTUS, 1965



Vettura da competizione, periodo F, HTP e passaporto tecnico.

Vendesi € 28.000,00

Info:
Massimiliano 335.6951611
Marco 338.8578908

CLIO CUP



Vendesi clio cup pronta corse totalmente revisionata con cambio nuovo cerchi, gomme e ricambi vari.

€ 20.000,00

Cell. 335.666689

DALLARA F.389



Vendo, motore Alfa Romeo Novamotor, cambio Hewland, pronta uso. Eventuali ricambi e ruote a parte, ottima per divertimento o competizioni.

Vendesi € 15.000,00

Cell. 339.6086969

DODGE VIPER GT3



Plurivittoriosa. Cambio sequenziale AMCO, completamente revisionata, motore 1100 km

Vendesi € 92.000,00

Tel. 06/5053415 - 349/8114948
e-mail: frmotorsport@live.it

SUBARU IMPREZA GR. A



Cambio 6 marce, assetto 18" completamente registrabile, freni ant. 350mm, post. 320mm, pinze ant. 6 p. post. 4 p. Freno a mano idraulico. Vari ricambi.

Vendesi € 15.000,00

Cell. 347.3030267

OGNI MESE SOLO
LE NOSTRE PASSIONI!

PUOI RICEVERE LA TUA COPIA DI ZR

DIRETTAMENTE A DOMICILIO
CON UN PICCOLO CONTRIBUTO
DI RIMBORSO SPESE

Nome: _____
Attività nel motorsport: _____
Settore professionale di appartenenza: _____

Società: _____
Indirizzo: _____
Codice postale: _____
Città: _____
Tel.: _____ Fax: _____
E-mail: _____

Per favore compilare la sezione sottostante

1) Posizione lavorativa (selezionare al massimo 2 categorie)

- | | |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> Pilota - Licenza: _____ | <input type="checkbox"/> Responsabile della comunicazione |
| <input type="checkbox"/> Titolare di Squadra | <input type="checkbox"/> Ufficio stampa |
| <input type="checkbox"/> Team manager | <input type="checkbox"/> Ingegnere |
| <input type="checkbox"/> Responsabile della logistica | <input type="checkbox"/> Aerodinamico |
| <input type="checkbox"/> Centro Prove/Laboratorio | <input type="checkbox"/> Designer |
| <input type="checkbox"/> Produzione componenti tecnici e sportivi | <input type="checkbox"/> Consulente |
| <input type="checkbox"/> Produzione gomme | <input type="checkbox"/> PR Manager |
| <input type="checkbox"/> Eventi e Hospitality | <input type="checkbox"/> Altro: _____ |
| <input type="checkbox"/> Assicurazioni | (prego specificare) |

2) Operi professionalmente nel settore del motorsport

- Sì No

3) Il tuo lavoro si svolge:

- In Italia All'Estero In Italia e all'Estero

Autorizzo al trattamento dei miei dati personali ai sensi del D. L. 30 giugno 2003 n. 196*

**IL CONTRIBUTO ANNUO PER
L'ABBONAMENTO È DI EURO 15.00**

(a titolo di rimborso spese).

Si, desidero ricevere ZR a domicilio. Al riguardo allego ricevuta di versamento di euro 15 intestato a: Gruppo Peroni Race S.r.l. via Pessina,1 00196 Roma c/c postale 90172925.

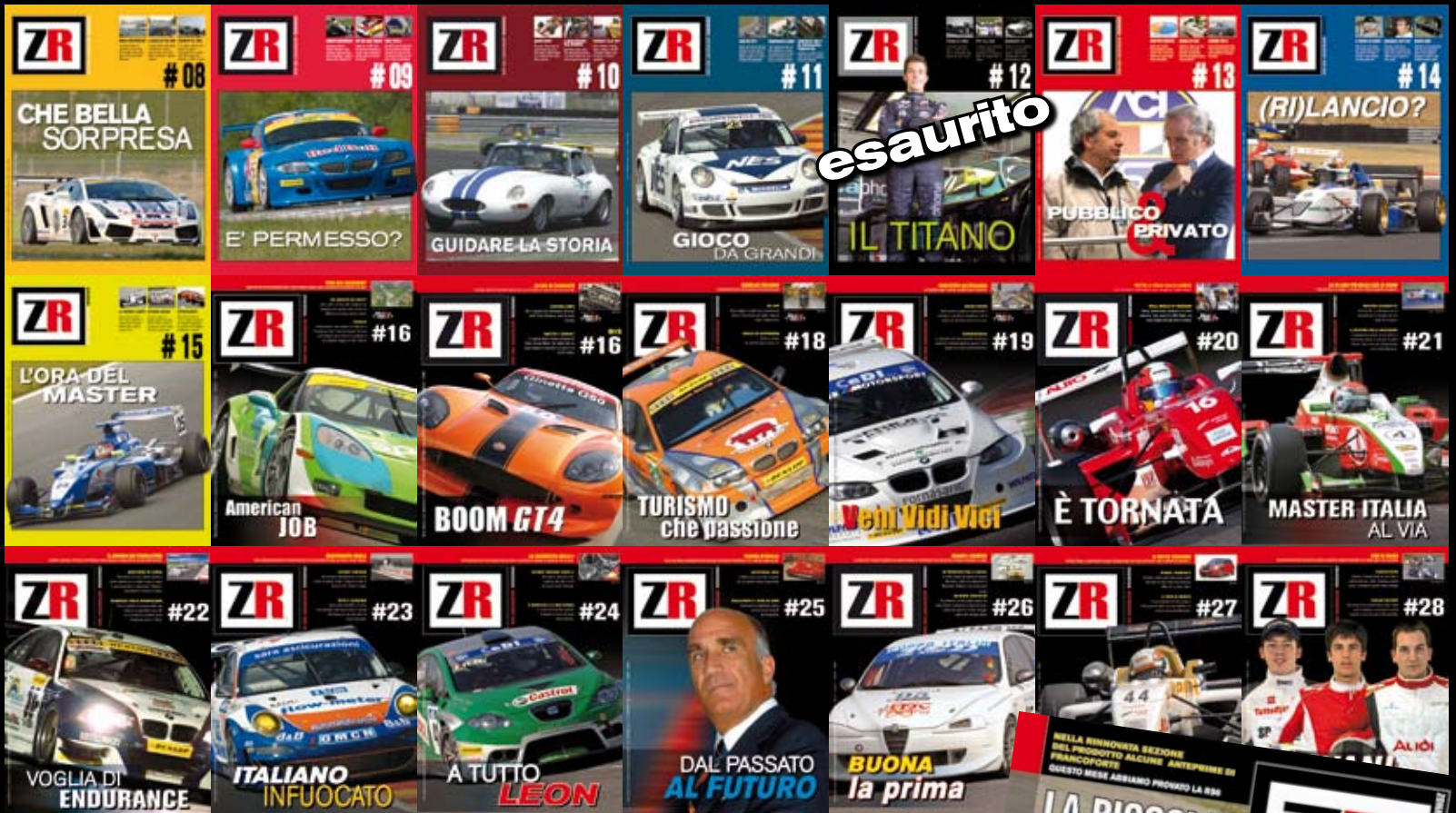
Firma qui per ricevere la copia mensile di ZR

Firma: _____ Data: _____

* Ai sensi del D.lgs. 196/2003 le comuniciamo che i suoi dati saranno trattati dalla Gruppo Peroni Race Srl, titolare del trattamento, e dai soggetti o le società ad essa collegati. Il conferimento dei dati personali è necessario per la sottoscrizione dell'abbonamento al mensile Zr-Zona Rossa. I dati potranno essere trattati manualmente o con sistemi informatizzati e utilizzati a fini statistici, per l'invio di materiale pubblicitario o per proposte commerciali da parte dell'azienda titolare o di aziende alle quali potranno essere comunicati. Ai sensi dell'art.7 del suddetto decreto, potrà in ogni momento esercitare i suoi diritti, conoscere quali dati verranno trattati, a chi sono stati comunicati, integrarli, modificarli o cancellarli rivolgendosi a: Gruppo Peroni Race Srl, via Pessina, 1 00196 Roma.



arretrati ZR



COMPLETA LA COLLEZIONE

info: sb@zrmag.com - tel. 06 45441335



ZR market place

Cos'è Market Place

Market Place rappresenta lo spazio migliore per pubblicizzare la tua attività e/o i tuoi servizi. La rubrica è divisa in categorie per consentire ai lettori di identificare immediatamente la tipologia delle aziende presenti. Ogni categoria è contrassegnata da un numero. Questo consente a chiunque di individuare con facilità ciò che gli occorre e, per l'inserzionista, di poter predisporre una presenza visibile senza investire le cifre richieste dalla pubblicità tradizionale che, per non disperdere il messaggio, deve essere ripetuta più volte.

Le tariffe di Market Place

Profili tariffari personalizzati per gli inserzionisti previo contatto con il nostro responsabile commerciale. Tuttavia il rapporto prezzo/resa è assolutamente concorrenziale considerando che la tariffa massima è di 50 Euro (prezzo listino al lordo degli sconti)

- 1 inserzione banner verticale: 4x5,6 cm: €50.00 - 10 mesi: €35/mese.
- Inserzione minima - 2 mesi
- La creatività è compresa nel prezzo per una soluzione. Ogni cambiamento dalla prima è soggetto ad un sovrapprezzo.
- A parità di inserzione è possibile essere presenti in più categorie con il proprio nome evidenziato.

Contatto

redazione: 06 45441335
e-mail: adv@zrmag.com

Termini per il prossimo numero

#30 ottobre 2009
Prenotazione spazi: 23 ott.
Ricezione materiale: 27 ott.

Indirizzo di spedizione

ZR Magazine
Rubrica "Marketplace"
Via Enrico Pessina, 1 - 00196 Roma

In caso di invio per posta elettronica:
redazione@zrmag.com
sb@zrmag.com
dtp@gruppoeroni.it
(oggetto: marketplace)

Categorie

- 100 Abbigliamento tecnico e sportivo
- 110 Software & Elettronica
- 120 Auto stradali
- 130 Auto da competizione
- 140 Comunicazione, Apparat radio
- 150 Libri, Film & Documentari
- 160 Grafica & Design
- 170 Scuole di pilotaggio
- 180 Servizi logistici
- 190 Allestimenti
- 200 Assicurazioni
- 210 Servizi legali & Commerciali
- 220 HI-FI
- 230 Pneumatici & Cerchi
- 240 Lubrificanti & Benzine
- 250 Servizi Fotografici & Poster

- 260 Accessori & Componenti Motorsport
- 270 Accessori & Componenti Aftermarket
- 280 Teams
- 290 Modellismo
- 300 Cura dell'auto
- 310 Viaggi
- 320 Produzione TV
- 330 Adesivi e Decalcomanie
- 340 Bilici e materiale rotabile
- 350 Kart
- 360 Computer
- 370 Agenzie di management
- 380 Uffici stampa
- 390 Club
- 400 Autodromi
- 410 Caschi
- 420 Motoristi
- 430 Telemetria
- 440 Shop
- 450 Alberghi
- 460 Leasing
- 470 Merchandising
- 480 Preparazione Atletica
- 490 Internet

ELENCO INSERZIONISTI

Dunlop	Il copertina
GPR	6
Turatello	7
Sulpol Srl	7
BP Racing	9
GPR	15
Sorridi Editore	19
GPR	41
Modellismo 90	63
Fotomorale	63
Armatrading III copertina	
GPR	IV copertina

Modellismo 90



Ensign MN176-Ford F.1 Varie versioni 1976/77

specializzato in automodellismo statico
1/43 Kits, Diecast tutte le marche
decals, Accessori

00179 Roma L.go Gaetano De Sanctis, 6
Tel./Fax 06/780.47.14
e-commerce su www.modellismo90.it
info@modellismo90.it

Segui
la tua passione su
www.automodellando.it

www.FOTOMORALE.com



Immagini dal mondo dei motori

Servizi foto in pista

Realizzazione e gestione
Siti Internet

Agenzia FotoMorAle di Alessio Morgese
alessio@fotomorale.com

100 Abbigliamento tecnico e sportivo

OMP Racing S.r.l.

Via E. Bazzano, 5 - 16019 Ronco Scrivia (Ge)
Tel. 010.96501 / Fax 010.935698
e-mail: omp.info@ompracing.it

Toora Competizione

C.so Lombardia, 20
10099 S. Mauro Torinese (TO)
Tel.: 011-2733043 / Fax: 011-2979604

Sparco S.p.A.

Km 0,500 Autostrada TO-MI
10036 Settimo T.se (TO)
Tel. 011.22.40911 / Fax 011.22.40900
e-mail: info@sparco.it

Mir

Via Newton, 17 Zona B9 - Pratacci 52100 Arezzo
Tel. 0575.984210/383043 / Fax 0575.382975

Alpinestars Spa

Viale Enrico Fermi, 5 - 31011 Asolo (Tv)
Te. 04235286 / Fax 0423529571

110 Software & Elettronica

Oral Engineering

Via Decorati al Valor Militare, 40 - 41041
Baggiovara di Modena (Mo)
Tel. 059.512121 / Fax 059.512074

AIM Srl

Via Cavalcanti, 8 - 20063 Cernusco sul
Naviglio (MI)
Tel. 02.9290572 / Fax 02.92118024

Avio Race Srl

Via per Sassuolo, 3853 - 41058 Vignola (Mo)
Tel. 059.7700253 / Fax 059.7520181

Magneti Marelli Spa

Via A. Borletti, 61/63 - 20011 Corbetta (MI)
Tel. 02.972001 / Fax 02.97200355

Robert Bosh Spa

Via M. Colonna, 35 - 20149 Milano
Tel. 02.36961 / Fax 02.3696445

120 Auto stradali

Uk Garage

Via Madonnina, 10 Bovisio M. (MI)
Tel. 0362.1855619
www.ukgarage.it

130 Auto da competizione

Lucchini Engineering

Via Bachelet, 21 - 46047 Porto Mantovano (MN)
Tel. 0376.391271 / Fax. 0376.391200
e-mail info@lucchini-engineering.com

Dallara Automobili

Via Provinciale, 33- 43040 Varano Melegari (PR)
Tel. 0525.550711 / Fax 0525.53478

Tatuus

Via Verga, 5 - 20049 Concorezzo (MI)
Tel. 039.6040828 / Fax. 039.6041764

Osella

Via Zona Industriale - 85020 Atella (PZ)
Tel. 0972.715852

N. Tecnology Spa

Via Tonani, 6 - 26030 Malagnino (CR)
Tel. 0372.496580 / Fax 0372.496627

Picchio Spa

z.i. 64010 Ancarano (TE)
Tel. 0861.816015 / Fax: 0861.86246

Ermolli

Via N.Bixio, 1 - 21020 Mornago (VA)
Tel. 0331.901012 / Fax: 0331.901521

140 Bilici e materiale rotabile



TURATELLO
www.turatello.it
info@turatello.it
**Produzione Rimorchi
e Autoarticolati
Trasporto Veicoli**
Turatello Srl. Padova.
Tel. 049.9070126 / Fax 0499070323

150 Libri, Film & Documentari

Giorgio Nada Editore

Via Claudio Treves 15/17 - 20090 Vimodrone (MI)
Tel. 02.27301126 / Fax: 02.27301454

Espn Classic

Disponibile su SKY (canale 216) e FASTWEB

Duke Video

www.dukevideo.com
Champion House Douglas Isle of Man
Customer services +44(0)1624640011

160 Grafica e Design

Kaos-Design

Via Percalli, 16 - 20019 Settimo Milanese (MI)
Tel. 02-3287912 / Fax: 02.33511412
e-mail: info@kaos-design.it

Lucky Design

Via dell'Industria, 3 - 42019 Pratisolico di Scandiano
Tel. 0522.851038 / Fax: 0522.851181

Max77 Design

Via Garibaldi, 151 - Giussano (MI)
Tel. 0362.355378 / Fax: 0362.352550

170 Scuole di pilotaggio

GuidarePilotare S.p.A.

Viale Daijro Kato, 10 - 47843 Misano
Adriatico (RN)
Tel. 0541/612540 / Fax: 0541/612536

Civrosi Italia S.r.l.

Viale Marconi 2/C - 28021 Borgomanero (NO)
Tel. 0322.846222 / Fax: 0322.845963

Speed Control S.A.S.

Via Baldassarra 3, 48027 Solarolo (RA)
Tel: +39 054653101 / Fax: +39 0546618266

Gorini Training scuola di pilotaggio

Via Dei Bigi, 24 47100 Forli
Tel. / Fax 0543.550523

Motor Global Research

Via Laurentina Km 27.150 - 00040 Pomezia (RM)
Tel. 06/91821085

Centro di Guida Sicura ACI-SARA

c/o Autodromo di Vallelunga - Campagnano
di Roma
Tel. 06.90155071

Sandro Munari Guida Sicura S.r.l.

c/o Adria International Raceway - Fraz.
Cavanella Po
45011-Loc. Smernogonico 7 Adria (RO)
Tel. 0426/949860 / Fax: 0426/945684

Protocorsa S.r.l.

Scuola di pilotaggio autostoriche
Viale Certosa, 177 - 20151 Milano
Tel. 02.38004114 / Cel. 348.7109818
Fax: 02.38000717

180 Servizi logistici



**CESARO
COMPETITION
TRANSPORT**
www.cesarotrasporti.com
**Trasporto e noleggio
automezzi per manifestazioni
sportive**
Albignasego (PD)
Tel 049.8628583 Cell 3357103318

T SERVICE

International Cargo Fleet
Via Bachelet, 12 - 00065 Fiano Romano (RM)
Tel. 07654.455916 / Fax: 0765.453138

LOGICO S.R.L.

Via del Passatore, 90/C
41011 Campogalliano (MO)
Tel. +39 059.528704 / Fax: +39 059.528718

Bruno Pirone Trasporti Auto

Via Di Valle Muricana, 25 - 00188 Roma
Tel. 338.5445593

DGR Sport


Via Ausonia, 31 - 03043 Cassino (FR)
Tel. 335.6947672

190 Allestimenti

Maxi Car Racing S.r.l.

Via Roma, 14 Loc. Troghi - 50067 Rignano sul Arno (FI)
Tel. 055.8307468 / Fax 055.8307450

230 Pneumatici & Cerchi



**Tutti i migliori piloti del mondo
avete una cosa
in comune:
Dunlop SP Sport Maxx,
il pneumatico delle grandi
prestazioni in pista e
sulle strade di tutti i giorni**
www.dunlop.it

Avon Tyres Walter Maganza

Via A. Volta 1220 - 20090 Cusago (MI)
Tel. 02.90394160 / Fax: 02.90394921
Email wmaganza@coopertire.com

Mak SpA

Via Colombo 25013 Carpenedolo (BS)
Tel. 030.9966412 / Fax: 030.9966380
Cat.Merc.Cerchi

OZ S.p.A.

Via Monte Bianco, 10
35018 S. Martino di Lupari (PD)
Tel. 049.9423001 7 / Fax: 049.9469176
Servizio Clienti 800917780

Speedline

Via Noalese, 152
30030 Caltana di S.Maria di Sala (VE)
Tel. 0415729811 / Fax: 04115489465

Taneisya racing alloy wheels

Motor Sport Solution S.r.l.
Tel. 335.564.5475 / Fax: 04.56800556

Rigenera Futura Srl

Via Vega Snc - 04100 Latina
Tel. 0773.472670 / Fax: 0773.402247



**SPECIALISTA
IN PNEUMATICI D'EPOCA**
COSTA GOMME
Via Persicetana Vecchia, 5/4
40133 Bologna
Tel. 051.727369/051727171
Fax 051.4149300
info@costagommebologna.it
http://www.costagommebologna.it

260 Alberi a Camme



**CLIO RS 09
RENAULT**
CAMS F1
ALBERI A CAMME www.alberii.it
ALBERI A CAMME - CAMS F1 - DR.SCHRICK
LEADER MONDIALE NELLA COSTRUZIONE E
PROGETTAZIONE PER USO STRADALE E RACING.
POSSIBILITA' PICCOLE PRODUZIONI PERSONALIZZATE.
ASSISTENZA TECNICA.
VENDITA DIRETTA.
Tel. 0363/326424
SITO INTERNET www.alberii.it - info@alberii.it

280 Access. & Compo.Motorsport

Gieffe S.r.l.

Via S. Giuliano, 39 - 15040 Castelceriolo (AI)
Tel. 0131.216505 / Fax: 0131.216506

Motorquality Spa

Via Venezia, 2 ang. Via Carducci
20099 Sesto S. Giovanni (MI)
Tel. 02.249511 / Fax: 02.22476420
www.motorquality.it

Ntp

Via Artigiani, 6 - 39057 Appiano (Bz)
Tel. 0471.663592 / Fax: 0471.660839
Cat.Merceologica: molle e ammortizzatori

Oram

Via Rasori, 2 - 20145 Milano
Tel. 02.4989884 / Fax 02.48003052

Orap Snc

Via Giardini Nord, 69
41026 Pavullo S. Antonio (MO)
Tel. 0536.22414 / Fax: 0536.314341

Tecnauto Srl

Viale Forlanini, 23 - 20134 Milano
Tel. 02.7388773 / Fax 02.71092469

Osrav

Via Podgora, 13 z.i. - 31029 Vittorio Veneto (TV)
Tel. 0438.912090 / Fax: 0438.501640
Cat. Merceologica: molle e ammortizzatori

Rhiag

Via Pizzoni, 5 - 20100 Milano
Tel. 02.30781

Gozzoli Autotrasformazioni

Via Claudia, 211 - 41053 Maranello (Mo)
Tel / Fax 0536.941240

Borghi e Saveri S.r.l.

Via Prov.le per Bologna, 28/30
40066 Pieve di Cento (Bo)
Tel. 051.97536472 / Fax: 051.973584

Valeo

Corso Francia, 4 - 12084 Mondovì (CN)
Tel. 0174557611 / Fax: 0174481048

Ansa Sport

Via Genova, 2 Polo Industriale
41034 Finale Emilia (MO)
Tel. 0535 95810 / Fax: 0535 98211
Cat. Merceologica: impianti di scarico

Devil Bear&Racing

Via Cremona, 7 - 24023 Clusone (BG)
Tel. 0346 236794 / Fax: 0346 20755
Cat. Merceologica: impianti di scarico

Bmc Air Filter

Via Roslé, 115 - 40059 Medicina (BO)
Tel. 051 6971511

Center Tecno Freno

Via Sabatelli, 23868 Valmadrera, Lecco
Tel. 0341.201651

280 Teams**W&D Racing Team**

Via Guardia di Rocca 21
47891 Dogana Serravalle (Rsm)
Tel. 0549.900710

Scuderia Rubicone Corse

Via San Crispino, 76
47030 San Mauro Pascoli (FC)
Tel. 0541.810269 / Fax: 0541/930060

Scuderia AB Motorsport

Via Viaza in Sinistra, 2/26
40050 Budrio Fraz. Mezzolara (BO)
Tel. 051/805611

Zerocinque Motorsport

Via Fondo AUSA, 62 Dogana
47891 Repubblica di San Marino
Tel. / Fax: 0549 - 941987

Tomcat racing S.r.l

Via xxv Aprile, 5 - 20050 Bareggia di Macherio (MI)
Tel. 335.6140363 / Fax: 039.2753318

Star Service

Viale Lina Cavallieri 103 - 00139 Roma
Tel. 0765 703161 / Fax: 0765 703034

BMS Scuderia Italia

Via A.Righetti, 15 - 25128 Brescia
Tel. 030.3700922 / Fax: 030.3701456

Scuderia Giallo Corse

Via 8 Marzo, 30/32
25022 Borgo San Giacomo (BS)
Tel. 030.9487391 / Fax: 030.9408570

Scuderia Proteam Motorsport S.r.l

Via XXV Aprile, 97/99 - Monte San Savino (AR)
Tel. 0575.844844 / Fax: 0575.815738

Scuderia Grifo Corse

Via Gramsci, 151 D - 06074 Ellera di Corciano (PG)
Tel. 075.8006906

Scuderia Bigazzi

Via Sicilia - 53036 Poggibonzi (SI)
Tel. 0577.988018 / Fax: 0577.988258

340 Bilici e materiale rotabile**Miele S.p.A.**

Zona Industriale Pignataro Interamnia
03040 (Fr)
Tel. 0776949333 / Fax 0776949296

Luna Allestimenti

Via Galileo Galilei, 44 Mestrino (PD)
Tel. 049.9003809 / Fax 049.2007905

Savicar S.r.l

Via Le Lame - 03100 Frosinone
Tel. 0775.838089 / Fax 0775.201326

410 Caschi**Omp Racing S.r.l.**

Via E. Bazzano, 5 16019 Ronco Scrivia (GE)
Tel. 01096501 / Fax 010935698
e-mail: omp.info@ompracing.it

Stilo S.r.l.

Via Piave, 41 - 24048 reviole (BG)
Tel. 035 690040 / Fax 035 691559

X-lite

Nolan Group - Via G. Terzi di S. Agata, 2
24030 Brembate di Sopra (BG)
Tel. 035 602111/620046 / Fax 035 602200

Sparco S.p.A.

Km 0,500 Autostrada TO-MI-10036 Settimo T.se (TO)
Tel. 011.22 40911 / Fax 011.2240900
e-mail: info@sparco.it

370 Agenzie di Management
440 Shop**LOMBARDIA****RRS**

Via Canova, 7 - 20021 Cassina Nuova di Bollate (MI)
Tel.: 02 33262266 / Fax: 02 36522919

Competition Market

Autodromo Nazionale di Monza - 20052 Monza
Tel.039 322486 / Fax. 039 2497788

TOSCANA**Parioli95**

Viale Parioli, 95 - 00197 Roma
Tel. 06 8085494

Cestra Racing Motorsport

Viale Giglio, 49 - 03020 Veroli (Fr)
Tel. 0775.335402

AZ Car Lazio S.r.l

Via Gasperina, 302 - 00173 Roma
Tel. 06.72673177 / Fax 06.97844313

SARDEGNA**Muru Autoricambi Autoaccessori**

Via Brigata Sassari 54
09045 Quartu S. Elena (SS)
Tel. 070881479 / Fax 070880406

Patteri Autoaccessori

Via Lamarmora, 225 Dorgali (Nuoro)
Tel. 078-496813 / Fax 078496813

CAMPANIA**Vassura & C. Snc**

Via Nuova Poggioreale, 48D - 80143 Napoli
Tel. 081.5538209 / Fax 081.5538526

CALABRIA**Vassura & C. Snc**

V.le Europa, 81 - 89133 Reggio Calabria
Tel. 0965.626761 / Fax 0965.598466

PGLIA**Cosentino Accessori**

Via Del Bosco, 314 (CT)
Tel. 095.415791 / Fax 095.412632

450 Alberghi**Hotel Corte Dè Principi*****

Via G. Carducci, Loc Vigna di Valle
00061 Anguillara Sabazia (Rm).
Tel. 06.99607080

Hotel I Due Laghi***

Loc. Le Serque - 00061 Anguillara Sabazia (Rm)
Tel. 06.99607059

Adria International Raceway****

(Int. Autodromo)
Loc. Cavanella Po' - 45011 Adria (Ro)
Tel. 0426.901964

Hotel Villa Carrer***

P. Matteotti, 44 - 45014 Porto Viro (RO)
Tel. 0426.632676

Golf Hotel Quattrotorri****

Centro Direzionale Quattrotorri - 06074
Ellera (PG)
Tel. 075.5171722

Hotel Bella Magione***

Via Cavalieri di Malta, 22 - 06063 Magione
Tel. 075.8473088

Grand Hotel Des Bains*****

Viale Gramsci, 23 - 47838 Riccione (RN)
Tel. 0541.601650

Hotel Villa Carrer***

P. Matteotti, 44 - 45014 Porto Viro (RO)
Tel. 0426.632676

The Regency Hotel****

Viale Valassina, 230 - 20035 Lissone (MI)
Tel. 039.2785329

Hotel Della Rocca***

Via Martiri della Libertà, 2 - 43040 Varano (PR)
Tel. 0525.53728

Hotel Al Postiglione ***

Via Cassia Km. 30,100 Campagnano di Roma (RM)
Tel. 06.9041214

B&B Antica Pietrara

Via di Santa Cornelia Km. 8,5
Loc. Monte Aguzzo 00060 Formello (RM)
Tel. 06.90405013 / Fax 06.90400846

Grand Hotel Baglioni ****

Viale Piacenza, 12/c - 43100 Parma
Tel. 0521.292929 / Fax 0521.292828

Hotel Franca***

Via Repubblica, 50
47843 Misano Adriatico (RN)
Tel. 0541.610393 / Fax 0541.617963

Hotel Airy Medesano ***

Str. Cornaccina, 53/a - 43014 Medesano (PR)
Tel. 0525.422045 / Fax 0525.422171

Mon Hotel**

Via Marconi, 23 - 47843 Misano Adriatico (RN)
Tel. 0541.615413 / Fax 0541.615413

Hotel Poker ***

Viale D'annunzio 61 - 47838 Riccione (RN)
Tel 0541/647744 / Fax 0541 0541/648699

Hotel Re ***

Via nuova Valassina - 110 Lissone (Monza)
Tel 039.271181 / Fax.039.2144316

Hotel Albergo dei Vicari

Viale Kennedy 45/e, Scarperia (Mugello)
Tel 055/846860 / Fax 055/8468680

Albergo Moderno***

Via XX Settembre, 22 - 40026 Imola
Tel. 0542.23122

Astoria Executive Hotel***

Via trento, 9 - 43100 Parma
Tel. 0521.272717 / Fax 0521.272724

470 Merchandising**GFL 23 Sport**

Via Cotonificio, 23/6 - 33170 Pordenone
Tel. 0434.368998 / Fax 0434.553403

B100

c/o Archimede snc
Via Milano, 99 - 20089 Rozzano (MI)
Tel. 02.36536419 / Fax 02.36536639

Busini Srl

Via Curiel, 5 - 53034 Colle Di Val D'Elsa (SI)
Tel. 0577.929300 / Fax 0577.909003



**VUOI GARANTIRE VISIBILITA'
ALLA TUA AZIENDA?**

Prenota uno spazio MARKET PLACE

per **350** Euro l'anno

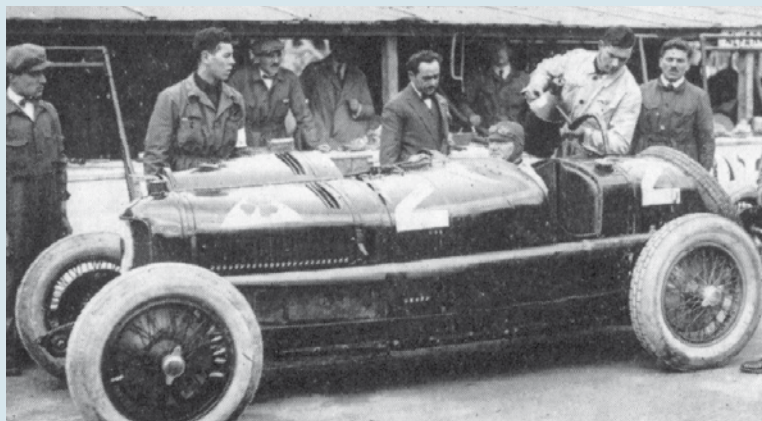


SULLE STRADE DI ROMA

PRIMA PARTE

GRAN PREMIO ROMA

Negli anni tra le due guerre e immediatamente dopo il 2° conflitto mondiale, le strade di Roma furono teatro di una competizione passata alla storia dell'automobilismo sportivo, non tanto per la sua rilevanza nel panorama sportivo dell'epoca, ma perché a cogliere la vittoria nell'edizione del dopoguerra fu la prima vettura costruita da un uomo il cui nome sarebbe comparso in seguito nell'albo d'Oro di tutte le più grandi competizioni automobilistiche del mondo: Enzo Ferrari.



Il Premio di Roma, la cui esatta denominazione era Reale Premio Roma era una gara internazionale di velocità che si svolse nella capitale dal 1925 al 1932. Nonostante non fosse valido per alcun campionato internazionale, era considerato uno degli appuntamenti più importanti della stagione e ad esso parteciparono tutti i più famosi piloti dell'epoca al volante delle vetture ufficiali delle principali Case automobilistiche. Il Reale Premio Roma ebbe una vita travagliata, soprattutto per quanto riguarda la sede del suo svolgimento. Per la prima edizione, che si svolse il 22 febbraio del 1925, si scelse un tracciato che prese il nome di Circuito di Monte Mario. Il percorso, lungo 10,6 km, contava ben 360 curve e si snodava in prossimità del centro della città. La gara, su 40 giri, per un totale di 424 chilometri, e alla quale risultarono iscritti ben 35 concorrenti, venne vinta dal Conte Carlo

Masetti su Bugatti, che compì i 40 giri del percorso in 4 ore e 21 minuti, alla media di 97 km/h. Secondo, a ventisette minuti, Materassi su Itala, che non era stato avvisato del compimento del quarantesimo giro e continuò quindi la sua corsa per altri due giri, fino a quando i suoi meccanici riuscirono a fermarlo; terzo Ginaldi su Alfa Romeo. La scelta di questo tracciato aveva però causato un blocco totale della pur scarsa circolazione del tempo e reso difficile anche l'accesso del pubblico. Di conseguenza l'Automobile Club di Roma, che pur aveva profuso tanto impegno, incassò nei giorni successivi alla gara un coro unanime di critiche che portarono alla scelta di un diverso percorso per l'edizione dell'anno successivo. Il 26 marzo 1926 ritorna quindi il Premio Roma su un nuovo tracciato di otto chilometri, da percorrersi 40 volte per un totale di 320 km, che si snoda da Valle Giulia lun-

go Viale delle Belle Arti, il Lungo Tevere Flaminio, l'Acqua Acetosa, e i Parioli. Alla gara, che prevede anche ricchi premi in denaro, risultano iscritti piloti francesi, inglesi, tedeschi, austriaci e italiani e le marche favorite sono Alfa Romeo, Bugatti e Sunbeam. Alla partenza però balza al comando a sorpresa Materassi con una vecchia Itala e conduce fino a quando non è costretto al ritiro per la rottura di una balestra. È quindi Brilli Peri su Alfa Romeo a prendere la testa seguito da una muta di inseguitori tra l'entusiasmo del pubblico stavolta accorso numeroso. Brilli Peri sembra avere saldamente in pugno la gara, ma alle sue spalle Aymo Maggi, giovane pilota bresciano che sarà poi uno degli ideatori della Mille Miglia, inizia una lenta ma inesorabile rimonta con la sua Bugatti. Al decimo giro Maggi è già quarto, a un minuto e trentacinque secondi da Brilli Peri; dopo altri dieci giri è terzo; al 34° giro è secondo. Al 38° giro Brilli Peri, che ha conservato un minuto e 49 secondi di vantaggio, si ferma al box per sostituire una gomma forata. La sostituzione viene effettuata in appena 52 secondi e Brilli Peri riparte ancora in vantaggio. Al 39° giro i due corrono uno sulla coda dell'altro. All'ultimo giro, sul traguardo, anziché la rossa Alfa, irrompe l'azzurra Bugatti di Maggi. Il pubblico non gradì affatto il colpo di scena finale, e il vincitore fu accolto da un gelido silenzio. Forse ai box dell'Alfa Romeo ci si era fidati troppo della superiorità della macchi-

na, trascurando l'aspetto importantissimo di tenere informato il proprio pilota sul progressivo avvicinarsi degli inseguitori. Rimane il fatto che per tutta la durata della gara le sole segnalazioni partite dai box dell'Alfa Romeo erano state rivolte a Brilli Peri perché rallentasse l'andatura. Il risultato fu che l'Alfa fu battuta di appena otto secondi, dopo tre ore e un minuto di competizione estenuante. Ancora un cambio di percorso per la terza edizione che si svolse su quello che fu chiamato il "Circuito dei Parioli" e che ricalcava, in parte, il tracciato dell'anno precedente. Neanche questa volta l'organizzazione fu priva di peccati, anzi il risultato fu una clamorosa confusione. Dopo i primi 5 o 6 giri infatti, durante i quali era stato sufficientemente facile seguire la gara, quando incominciarono a verificarsi i primi doppiaggi e i primi incidenti, in uno dei quali perirono due spettatori, non solo il pubblico, ma anche gli stessi organizzatori, non riuscivano ad aver chiara la situazione in pista. La gara risultò molto combattuta, soprattutto per il duello scatenatosi per i primi venti giri fra la Bugatti di Maggi e l'Itala di Materassi. Tra i due si inserivano alternativamente Lepori, Nuvolari, Bona e Balestrero, tutti su Bugatti. I protagonisti iniziali erano però costretti al ritiro per guasti (Materassi al 31° giro; Maggi al 62°) e su tutti emergeva la regolarità di Nuvolari, primo al traguardo con la sua Bugatti dopo 3 ore e 47 minuti alla media di oltre 110 km/h.

Vesti la passione



DISPONIBILI IN PISTA E SU:
WWW.ADRENALINARACING.IT
INFO@ADRENALINARACING.IT

OFFICIAL LICENSING & MERCHANDISING

EGTS
ENDURANCE GT SERIE

CAMPIONATO
AUTOSTORICHE
ITALIANO

Driver's
TROPHY

IPS
Italian Prototype Serie

ITCC
ITALIAN TOURING CARS COMPETITION

ETCS
Endurance
TOURING
CARS
SERIE

6ore

Vallelunga

AUTODROMO DI VALLELUNGA

22 NOVEMBRE

2009



Gruppo Peroni Race Srl.

Via E. Pessina, 1 - 00196 Roma

info: tel. 06.45441335 / fax. 06.45441336

www.gruppoperoni.it info@gruppoperoni.it



GRUPPO Peroni
RACE