

TRE GIORNI A BORDO DELLA SUBARU LEGACY  
SCOPRIAMO IL PRIMO BOXER DIESEL AL MONDO

# IL CAVALLINO VINCE ANCORA

# ZR

ZONAROSSA MOTORSPORT FREEMAG

Poste Italiane S.p.A. Spedizione in Abbonamento Postale - D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 n.46) art. 1 comma 1 - CNS/AC - ROMA

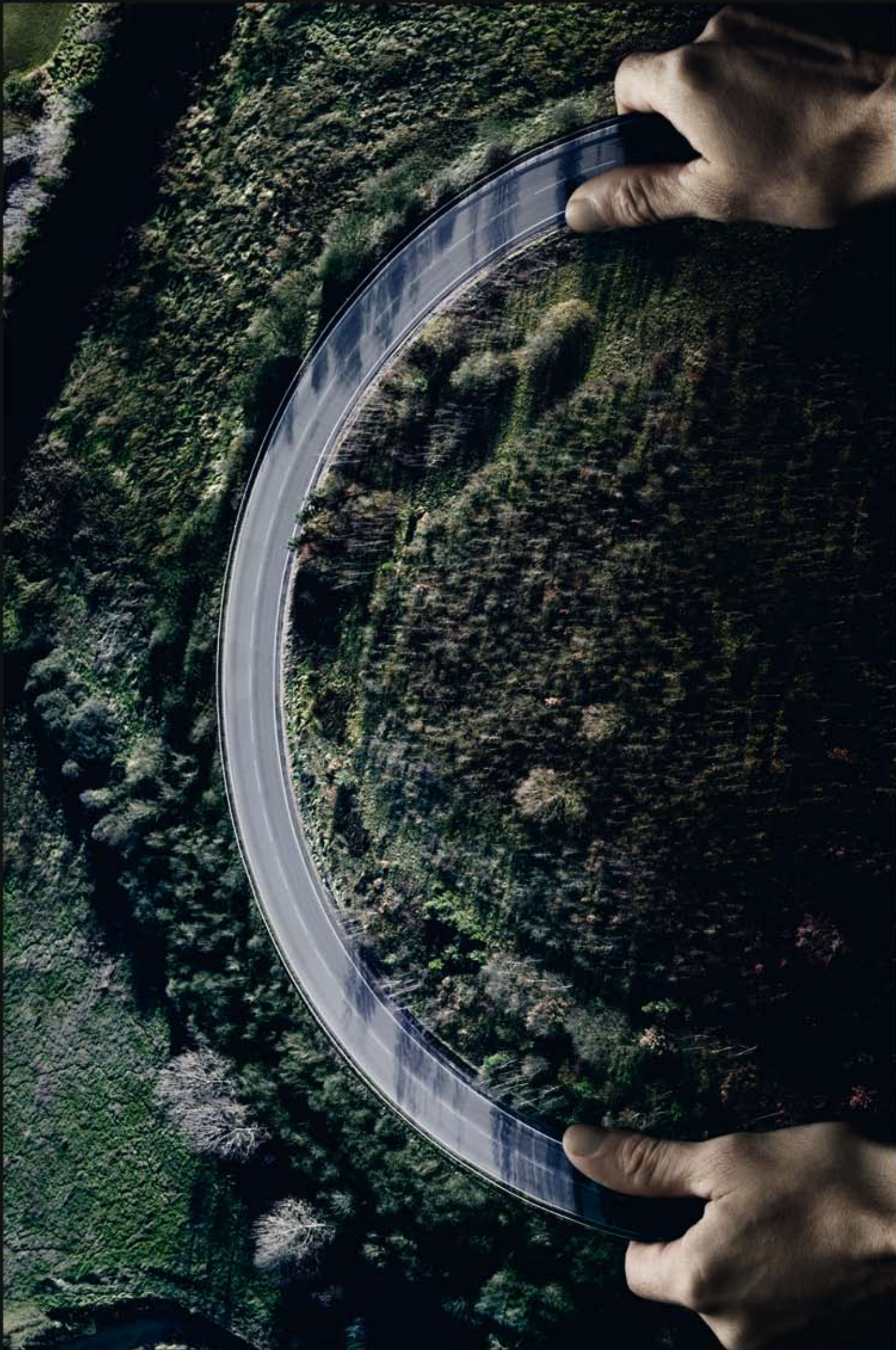


- Diamo i voti ai piloti italiani della LMS
- Tempo di bilanci. Vediamo lo stato di salute dello sport nazionale
- Pilota o team manager? Tutti e due

# 31

WWW.ZRMAG.COM

NOV.09



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](http://dunlop.it)

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.



**DUNLOP**  
**FEEL THE ROAD**



**E**d eccoci alla fine della stagione. Come era facile aspettarsi è stata una stagione difficile più per la situazione economica mondiale che per l'offerta dei Campionati che, come abbiamo analizzato proprio in apertura di anno, appariva completa e con pochi doppioni. Sfogliando questo nuovo numero troverete ovviamente un'analisi delle principali serie nazionali a ruote ferme. Per evitare troppa confusione abbiamo preferito non soffermarci in questa circostanza sui vari campionati monarca in circolazione (ad eccezione della Supercopa parte integrante del CITE). Ci torneremo ovviamente su con l'inizio della nuova stagione che, sulla carta, dovrebbe andare meglio di quella appena passata. Ovviamente questo è anche tempo di programmazione e di scelte sia da parte degli organizzatori che dei team e dei piloti. All'orizzonte si affaccia la nuova Serie Tricolore low cost proposta dal Gruppo Peroni Race congiuntamente all'Acisai. Il nuovo Campionato Italiano Turismo di Serie ha colto nel segno con l'interesse indiretto delle case a fornire materiali e supporto (di più sempre in queste pagine). Novità anche dalle storiche dove scenderanno in pista nuovamente in Italia le F3 storiche del passato come già succede in Eu-

ropa, e dalle Gt con una nuova Serie Sprint che affiancherà il Superstars. Occhi puntati anche sulla nuova Formula Azzurra con un telaio tutto nuovo per una filiera nazionale piloti completamente rinnovata che attraverso il successivo salto in F3 dovrebbe promuovere il vivaio nazionale. Insomma sembra che il futuro sia meno grigio di quanto sembri anche sperando nella definitiva ripresa economica.

Ulteriori novità anche per Zona Rossa che dal mese di ottobre è disponibile anche in versione integrale su Italiaracing.net. Grazie alla collaborazione degli amici e colleghi di uno dei portali di riferimento a livello europeo saremo a disposizione dei nostri lettori anche attraverso il loro sito questo anche per dare ulteriore visibilità a coloro che hanno creduto e credono in noi aiutandoci a mantenere il nostro prodotto l'unico free press del Motorsport a livello nazionale. Gli occhi attenti sfogliando questo numero noteranno un ulteriore sforzo editoriale, altri sono in cantiere per la prossima stagione che inizierà purtroppo senza uno dei colleghi che ha contribuito allo sviluppo di Zona Rossa. Noi ci rivediamo a marzo prima dell'inizio della stagione. Buona lettura.

*Giulio Rizzo*

## 8 AVANTI TUTTA

Buoni sviluppi per il nuovo Campionato Italiano Turismo di Serie. Anche le Case Costruttrici strizzano l'occhio al CITS.

## 10 LA ROK INCORONA I CAMPIONI

E' ancora il kartodromo di Lonato ad ospitare le finali mondiali del noto monarca tutto Made in Italy. Scopriamo i talenti del domani.

## 18 TRICOLORE LMS

Questo mese vediamo chi sono e come si sono comportati i piloti stranieri che hanno corso nella LMS.

## 24 FACCIAMO I CONTI

La stagione è pressoché conclusa e così viene anche il momento dei bilanci. Vediamo come è andato il 2009 per Coppa Italia, Sara Gt, Cite, Cip, F3, F. Azzurra e ETCS.

## 32 CRISI DI IDENTITÀ

Pilota o manager? Esistono competenti (e veloci) piloti che vestono anche il ruolo di Team Manager. Scopriamo questa particolare figura attraverso le parole di De Lorenzi, Presti e Rangoni.

## 38 A TUTTO DIESEL

Frutto dell'esperienza nei rally è stata presentata la nuova Legacy che monta l'inedito motore boxer diesel. Tre giorni per scoprire pregi e virtù.



### 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, Fotoforchini,  
Sportformula, Foto Signori, Elle Emme, Foto Cavalleri

### 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 di Monza  
**Campionato:** Porsche Carrera Cup Italia  
**Giorno:** 18 Ottobre 2009  
**Team:** Rangoni Motorsport VS Ebimotors  
**Piloti:** Rangoni vs Balzan

**Fotografo:** Gianluca Sciarra - Fotospeedy  
**Macchina fotografica:** Nikon D2XS  
**Lunghezza focale:** 180mm  
**Tempo:** 1/640 - ISO 200





## A VALLELUNGA VIA I VELI ALLA RENAULT 2.0 2010



**S**arà l'autodromo di Vallelunga a ospitare, sabato 21 novembre, il primo test ufficiale della Formula Renault 2.0 in Italia. La nuova monoposto di Renault Sport Technologies, che dall'anno prossimo darà vita alla serie Eurocup e a tutti i campionati nazionali della categoria, completerà i primi

chilometri sul tracciato romano nello stesso weekend della 6 Ore capitolina, grazie a un'iniziativa in collaborazione con i colleghi di AS. Sarà questa l'occasione per i team impegnati nella serie tricolore di vedere da vicino l'innovativa vettura della Casa d'oltralpe.

## CERQUI FIRMA PER LA F3 OMBRA

**N**uovo arrivo in casa Ombra: è Alberto Cerqui, fresco campione di Formula Azzura, il primo pilota ingaggiato dalla squadra bergamasca in vista del prossimo Campionato Italiano di Formula 3. Dopo la prima presa di contatto tra il pilota e il team, avvenuta lunedì 2 sul tracciato di Varano de' Melegari e rivelatasi molto soddisfacente per entrambi, è venuto spontaneo pensare di proseguire la collaborazione. Definiti quindi gli ultimi dettagli che hanno portato alla firma dell'accordo. Per il giovane bresciano e per la squadra di Chignolo d'Isola sarà quindi un inverno

di inteso lavoro, sia in pista che in sede, per preparare al meglio il prossimo campionato. Massimo Pollini, Direttore Tecnico: "Tutto lo staff di Ombra è rimasto piacevolmente impressionato dal debutto di Varano. Alberto ha avuto un ottimo approccio, si è adattato velocemente alla nuova categoria e, nonostante le condizioni critiche della pista, è sceso progressivamente nei riscontri cronometrici, senza fare errori e applicandosi scrupolosamente al programma di lavoro che avevamo predisposto. Entrambi ci aspettiamo molto da questa partecipazione."



## SPECIALISTA IN PNEUMATICI D'EPOCA



VENDITA E ASSISTENZA TECNICA  
PER COPERTURE RACING

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>

## IN UNA PROVA A ELIMINAZIONE LA SPUNTA MOSCETTI

**I**n pista a Vallelunga a fine ottobre per la loro ultima prova 2009 le bicilindriche storiche dell'Historic Challenge 700. Dopo le qualifiche dominate da Roberto Fredali, di quasi due secondi e mezzo più rapido del primo inseguitore, la gara si apre all'insegna dei colpi di scena con i primi tre in griglia subito fuori al primo giro. A condurre passa dunque Santarsieri (quarto in griglia) poi passato da Mascosolo a sua volta superato da Moschetti che si aggiudica la gara davanti a Carusone e Mellini.



# GIOVANI ROOKIE CRESCONO

**P**rosegue a ritmo incalzante l'attività del neonato Rookie Drivers Club che, forte degli oltre 400 consensi raccolti in pochi mesi, si muove su due fronti paralleli: il primo, quello della formazione culturale dei giovani, il secondo, quello del networking tra appassionati e protagonisti delle corse. Numerose sono le iniziative in cantiere. La più eclatante è senza dubbio la "Rookie Drivers Academy", prima realtà italiana che offre ai piloti un innovativo programma di studi nel quale troveranno spazio fondamentali nozioni di medicina, diritto e scienze della comunicazione. I corsi, strutturati su tre livelli a seconda delle competenze già maturate, saranno lanciati a prezzi accessibili per tutti e si terranno a Milano a partire da febbraio 2010. *"La nostra attenzione si concentra soprattutto sulla tutela degli emergenti: vogliamo consentire ai migliori di arrivare ai massimi livelli delle competizioni, diffondendo una cultura sportivo professionale nel motorsport"*, ricorda il Presidente dottor Davide Dalla Costa; *"la storia insegna che ogni campione per diventare tale, dev'essere prima di tutto un atleta, uno spor-*



**ROOKIE DRIVERS ACADEMY**  
SCUOLA PER PILOTI

**MASTER DI 1°, 2° E 3° LIVELLO**

- LIVELLO 1 (Beginner)  
Per chi vuole iniziare a guidare un'auto sportiva.
- LIVELLO 2 (Intermediata)  
Per chi ha già una certa esperienza di guida sportiva.
- LIVELLO 3 (Avanzata)  
Per chi vuole approfondire le proprie conoscenze e migliorare le proprie prestazioni.

Perché il tuo talento sportivo, rafforza le tue risorse. **EMPOWER YOURSELF!**

Formula full immersion, classi di pochi allievi, lezioni interattive, professionalità esperti del settore come docenti. La Rookie Drivers Academy offre il proprio per ottenere il massimo apprendimento nel minor tempo possibile, a prezzi accessibili per tutti.

Talento, preparazione atletica, full day e capacità relazionali fanno di un pilota, un campione.

Ciascun giorno il programma prevede l'arricchimento di nozioni giuridiche, mediche e gestionali, indispensabili per uno sportivo di successo.

I corsi inizieranno a febbraio 2010 e saranno tenuti a Milano.  
EM.DALLACOSTA@RDCMILANO.COM

**ROOKIE DRIVERS Club**

Via Torino, 1 20136 Milano - Tel. 02 76 98 98 91 - HTTP://WWW.ROOKIEDRIVERSCLUB.COM



*tivo completo e leale. I nostri iscritti s'impegnano a mantenere una condotta irreprensibile dentro e fuori dalla pista: per questo meritano ogni aiuto".* Il Rookie Drivers Club sta lavorando per creare una rete di contatti che garantisca facilitazioni e agevolazioni agli iscritti, per la fruizione di servizi utili per la loro crescita agonistica. Negli ultimi giorni è stata siglata la convenzione con la società Motor Sponsor, che promette una riduzione del 30% ai membri del club nell'erogazione del servizio di promozione dell'immagine dei piloti alla ricerca di sponsor. Col patrocinio della stessa società è

stata anche coronata la prima operazione "Talent Scouting by RDC", che ha premiato il talento di quattro emergenti tricolori: Andrea Caldarelli, Daniel Zampieri, Giovanni Venturini e Mattia Pavoni. Ha riscosso entusiasmo anche il concorso "Who is The Faster?", vinto dal fan Cristian Coltro: il giovane è stato ospitato ai box dal rookie Luca Spiga, in occasione delle finali monzesi di F.Renault Suisse. (RDC).



**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**



**TURATELLO**  
www.turatello.it  
info@turatello.it

ACURA DI GIULIO RIZZO

# CAMPIONATO ITALIANO TURISMO DI SERIE 2010



## ARRIVANO LE CASE

**D**opo il notevole successo riscontrato fra piloti e addetti del settore il progetto del Campionato Italiano Turismo di Serie, che prenderà il via nel 2010 dalla collaborazione fra Aci/Csai e Gruppo Peroni Race, è arrivato sulle scrivanie delle principali Case Auto-

mobilitiche che hanno subito riscontrato nell'iniziativa un ottimo mezzo pubblicitario a costi contenuti. In queste settimane infatti, dai contatti con i responsabili marketing delle varie realtà automobilistiche presenti in Italia, è pervenuto un feedback positivo per la partecipazione indiretta

attraverso l'affido di alcuni modelli, alla nuova realtà 2010. Queste vetture non saranno gestite dalle Case direttamente, ma affidate ai preparatori e ai piloti interessati. C'è il caso della Renault Italia, da sempre incline alle competizioni, che sta vagliando la possibilità di mettere a disposizione

la piccola Twingo 1.6 Rs e la nuova Megane Renault Sport. Uno step più avanti è già il Gruppo Bmw tramite i marchi Bmw e Mini. In quest'ultimo caso si sta addirittura vagliando la possibilità di allestire una versione della Mini Cooper S già secondo i parametri del Campionato Italiano





che potrebbe, se i numeri sono quelli giusti, dare vita anche ad una serie autonoma sempre all'interno della griglia del Tricolore Turismo di Serie. Definito anche l'impiego della Bmw 123d che, se richiesta dai piloti, potrà essere presente fin dalla prima prova.

Simile strategia anche per la Kia già sensibile a questa tipologia di competizioni avendo già disputato una stagione nella simile serie tedesca con una Pro C'eed. Anche in questo caso ne allestirà una che farà anche da banco di prova per chi ne vorrà preparare di simili.

Ancora da definire invece le strategie del Gruppo Volkswagen per il quale

si attendono essenzialmente le decisioni sportive in merito all'impegno sportivo mondiale di Seat. Si può comunque ipotizzare il coinvolgimento di Volkswagen tramite la coupè Scirocco con la quale già la Casa Madre ha preso parte a numerose gare quest'anno. Si attendono risposte anche dal Gruppo Ford e da GM come anche da Subaru che, nel caso, potrebbe schierare la sua Impreza 2 litri turbo a trazione integrale.

Novità assoluta di questi giorni è invece la possibilità di correre anche con vetture alimentate a Gpl sulla scia di quanto già sperimentato con successo in Svezia proprio con una VW Scirocco. Anche in questo caso



ci dovrebbero essere imminenti novità con gli esperti del settore del Gruppo Landi che stanno cercando di raggiungere un accordo con un marchio per una presenza di vetture

a Gpl all'interno del Campionato Italiano Turismo di Serie. Ricordiamo infatti, che ammesse in questo campionato, saranno tutte le vetture turismo di cilindrata massima nominale di due litri. Le vetture potranno avere un motore aspirato o turbocompresso, ed essere alimentate a benzina, gasolio o per l'appunto a Gpl. In occasione dei primi dei sette doppi appuntamenti in programma tutte le vetture saranno messe su un banco prova e il peso e la potenza saranno rilevati e contribuiranno alla realizzazione di una scheda sportiva della vettura che dovrà, ovviamente, mantenere questi parametri per tutto l'arco della stagione. Per tutta la dotazione meccanica ci si rifarà invece al libretto di officina con gli unici interventi autorizzati limitati alla centralina e all'assetto con freni e sospensioni però delle misure e con gli attacchi originali. L'obiettivo dichiarato è infatti quello di mantenere al minimo i costi di esercizio e di gestione della vettura (ricambi originali, gomme intagliate omologate, benzina commerciale).





# ROK INTERNATIONAL FINAL, 2009

22/28 OTTOBRE,  
PISTA SOUTH GARDA  
(LONATO-BRESCIA)

## ROK GRAN FINALE CORBERI, DE BEER, MIDRLA E VANTINI SONO I CAMPIONI DELL'INTERNATIONAL ROK FINAL 2009.

**A**l pari dei più grandi eventi del karting internazionale, la Rok Final è diventata una delle

gare da segnare con il cerchietto rosso nel calendario del karting che conta. Un grande evento che ha raccolto

ben 298 piloti provenienti da 35 paesi e 4 continenti, disputatosi in ben 4 giorni di intense gare e culminato con finali adrenaliniche e ricche di suspense. Alla settima finalissima Rok, corsa come da tradizione alla South Garda di Lonato, sono arrivati per la prima volta paesi quali Argentina, Giordania, Iran, Principato di Monaco e Russia.

La Rok International Final, escludendo la categoria Super Rok, ha visto le altre tre finali, quelle di Mini, Junior e Rok decidersi all'ultimo giro, con i Rokker che hanno sfoderato un agognismo eccezionale. Vediamo come sono andate partendo proprio dai più piccoli della Mini fino ad arrivare ai potenti Super Rok.

## MINI ROK

**L**uca Corberi, dalla seconda fila, si proietta in pochi metri in testa alla gara, scavalcando Alessio Lorandi. I due italiani sono gli unici protagonisti della gara, si sorpassano con manovre spettacolari e arrivano all'ultimo giro, incollati l'uno all'altro. Nell'incrocio di traiettorie della penultima curva Corberi, in testa, ha la peggio e Lorandi va a vincere. La manovra di quest'ultimo viene però giudicata irregolare dai commissari sportivi e automaticamente scatta la squalifica.



Luca Corberi diviene così il campione Mini Rok 2009, distanziati, a completare il podio, arrivano lo svedese Robin Hansson e l'italiano Tommaso Mosca. L'Italia, con la coppia Corberi-Buran, vince anche la Coppa per nazioni.

## JUNIOR ROK

**G**ià dopo poche battute la lotta per la vittoria si stringe ad Amweg e De Beer, con Mirecki fuori per un crash nella bagarre di testa e Dobija, terzo, attardato. Nella lotta per il terzo posto un contatto, senza conseguenze, richiede la neutralizzazione della corsa con la procedura di "Slow". Il gruppo si ricompatta e il vantaggio di De Beer e Amweg si azzerava. Al restart De Beer salta subito Amweg, tirandosi in scia l'italiano Damiano Fioravanti. Fioravanti,



consapevole dell'opportunità creatasi, tenta il colpaccio e affianca il leader all'ultima curva, De Beer tiene duro e la volata finale è da cuori forti, con il sudafricano che vince per pochi centimetri.

## ROK

**V**ailati e Bonetti si schierano in prima fila, con zero penalità, al termine delle manche di qualificazione. In seconda fila con due vittorie negli incontri, ci sono il campione 2008 Giordano Galati e Fuchs. Al verde Fuchs, Vailati e Bonetti fanno gara a sè e staccano tutti nettamente, mostrando un passo inarrivabile per gli inseguitori.

All'ultimo giro, quando Fuchs si gode già l'arrivo vittorioso, Vailati sfodera una staccata perfetta e passa un frastornato Fuchs. Il polacco reagisce in modo scompo-

sto, taglia la pista e colpisce Bonetti, privando il giovane bresciano di un meritato podio. Dopo la bandiera a scacchi i commissari, nello stupore generale, infliggono una pena-

lizzazione di 10" a Lorenzo Vailati, reo di aver spinto Fuchs, togliendo al giovane italiano la gioia della vittoria. Jan Midrla, al termine di una gara costante, ma senza acuti, incassa il titolo 2009 della Rok; con lui salgono sul podio altri due Rokker dell'Europa dell'est, i due polacchi Cebulski e Fuchs.



## CAMPIONATI PER NAZIONI

Ogni categoria Rok ha assegnato anche il titolo riservato alle squadre nazionali. Questo riconoscimento viene attribuito in base ai risultati ottenuti dai due piloti, precedentemente designati, che portano punti per la causa nazionale. Le classifiche per nazioni confermano le forze in campo con Italia, Polonia e Sud Africa. La bella sorpresa è l'Argentina, portata alla vittoria dai fortissimi Acosta e Merlo. Quest'ultimo è

salito anche, con merito, sul podio assoluto.

**I titoli nazionali 2009 sono stati così distribuiti:**

**MINI ROK** – Italia (Alessandro Buran – Luca Corberi)

**JUNIOR ROK** – Sud Africa (Aston Hare - Mitchell Licen)

**ROK** – Polonia (Hubert Cebulski – Daniel Fuchs)

**SUPER ROK** - Argentina (Martin Acosta - Javier Carlos Merlo)



## SUPER ROK

Caponi e Aceto non hanno uno start perfetto e dalla seconda fila Vantini non esita a balzare al comando, seguito come un'ombra dall'elvetico Patrick Muller. Vantini guida indisturbato e guadagna subito un buon margine, approfittando della lotta per il secondo posto tra Aceto, Caponi e Muller. Subito dopo la metà gara si fermano Muller e Aceto, lasciando via libera per il podio a Caponi e all'argentino Martin Acosta. Quest'ultimo è autore di una buona rimonta dalla ottava posizione.



Alessandro Vantini bissa il titolo giungendo con un margine di vantaggio di poco inferiore ai 4".

## ROK GP

La Rok Final è stata la vetrina per la prima uscita dell'ultimo nato di casa Vortex, il Rok GP. Questo nuovo motore è stato sviluppato per ottenere prestazioni superiori a quelle del Rok, pur mantenendo un'elevata affidabilità. L'architettura del Rok GP è la stessa del Super Rok, ma si differenzia dal fratello maggiore per l'adozione di alcuni significativi accorgimenti, quali il limitatore a 15.000 giri e l'impianto di scarico. Il costo, ancora non ufficializzato, sarà di poco superiore a quello del Rok e l'impiego del Rok GP è previsto per andare a contrastare, in modo ancor più significativo, i

competitor internazionali in certi campionati esteri.

- alesaggio d'origine 54.07mm
- corsa 54mm
- cilindrata 123.99 cm<sup>3</sup>
- potenza massima 26.5 kw a 12500 rpm
- regime massimo 15.000 rpm
- carburatore Dell'Orto d.30
- pompa benzina Dell'Orto
- impianto di scarico scarico con silenziatore
- trasmissione frizione centrifuga a secco monopezzo
- lubrificazione motore olio per 2t di alta qualità miscelato al 6%
- peso -15 kg

## ROK SPECIAL EVENTS

A fare da contorno alle finalissime Rok ci sono state le gare riservate agli esclusi. Nella TKart Cup, riservata ai Mini, si è imposto il thailandese Chaimongkol. La Bridgestone Cup, per la Junior, se l'è portata a casa il Campione della Rok Italia Volpato. Il finlandese

Laiho ha vinto la Dell'Orto Cup e il sudafricano Cornelius Dunn ha vinto la Sparco Cup, gare rispettivamente della Rok e della Super.

Anche le gare di consolazione, corse al meglio dei 15 giri, hanno offerto un bello spettacolo e i piloti non si sono risparmiati.

## TUTTI I CAMPIONI

### ROK

1. Yan Midrla	Repubblica Ceca
2. Hubert Cebulski	Polonia
3. Daniel Fuchs	Polonia

### SUPER ROK

1. Alessandro Vantini	Italia
2. Lorenzo Caponi	Italia
3. Martin Acosta	Argentina

### JUNIOR ROK

1. Roman De Beer	Sud Africa
2. Damiano Fioravanti	Italia
3. Levin Amweg	Repubblica Ceca

### ROK MINI

1. Luca Corberi	Italia
2. Robin Hansson	Svezia
3. Tommaso Mosca	Italia

### DELL'ORTO CUP – ROK

1. Mika Laiho	Finlandia
2. Paolo Castellan	Italia
3. Marco Chiarai	Italia

### SPARCO FINAL – SUPER ROK

1. Lourens Dunn	Sud Africa
2. Thomas Duglas	Danimarca
3. Carlos Fonseca	Costa Rica

### BRIDGESTONE CUP – JUNIOR ROK

1. Gabriele Volpato	Italy
2. Alex Rimoldi	Italy
3. Lucie Makarenkova	Repubblica Ceca

### TKART CUP – MINI ROK

1. Sasakorn Chaimongkol	Thailandia
2. Fabrizio Reich	Svizzera
3. Marino Sato	Filippine



# 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](mailto:abbonamenti@sorrieditore.it)

NOME \_\_\_\_\_  
COGNOME \_\_\_\_\_  
INDIRIZZO \_\_\_\_\_  
CITTÀ \_\_\_\_\_ PROV. \_\_\_\_\_  
CAP \_\_\_\_\_ TELEFONO \_\_\_\_\_  
E-MAIL \_\_\_\_\_

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

INFORMANNO LTD. 1982003 I dati del sistema forniti 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 corpo alla sua richiesta di abbonamento. A tale scopo, è indispensabile il conferimento dei dati anagrafici. Prevo suo consenso tutti i dati conosciuti potranno essere trattati dalle medesime titolari anche per effettuare procedure statistiche di analisi, per l'invio di altre vantaggiose offerte e proposte commerciali e indagini di mercato. Essi potranno altresì essere comunicati ad altre aziende operanti nel settore editoriale, lungo consumo e distribuzione, finanziario, assicurativo, automobilistico, nei servizi od a organizzazioni umanitarie 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.lg. 196/03 e con concorre quali dei suoi dati vengono trattati, tutti integrare, modificare o cancellare per violazione di legge, o opporsi al loro trattamento.

# CMC: FRA TECNOLOGIA TEDESCCA E MANIFATTURA CINESE



Venti o trent' anni fa erano pochi i collezionisti che potevano metter mano su gioielli che maestri quali Michele Conti o Gerard Wingrove creavano dal nulla. Erano segnatamente dirigenti d'impresa, ricchi e facoltosi personaggi. Le realizzazioni erano dei veri e propri capolavori: centinaia di ore di lavoro per documentarsi, batter lastre, cercare di riprodurre anche il più piccolo dei particolari. I prezzi poi, erano da capogiro. Oggi giorno, fortunatamente per i collezionisti, la situazione è decisamente cambiata. Non che i modelli d'autore siano passati di moda, ma ora anche un "povero" collezionista può mettere in vetrina un modello con la "m" maiuscola senza spendere una

fortuna. Infatti, con l'avvento della progettazione cad prima, e della produzione in oriente poi, si è riusciti a realizzare prodotti con un tale rapporto qualità/prezzo che solo qualche anno fa sarebbe stata cosa impensabile. Così ora è possibile acquistare per poco meno di 300 Euro - una somma "tutto sommato" accettabile - un modello che non sfigurerebbe affatto nei confronti di quelli unici esemplari. I puristi potranno affermare che non hanno lo stesso fascino del prodotto artigianale, ma spesso, quanto a fedeltà di riproduzione, sono anche a un livello superiore. A questo punto bisogna fare una precisazione: non tutti i prodotti offerti sono però di uguale qualità e quest'ultima non è ga-

rantita dal prezzo. Comprendere ciò è fondamentale nell'acquisto di un modello "importante". E qui sicuramente entra in ballo la CMC. Questa piccola azienda si è ritagliata uno spazio importante divenendo subito leader di quel piccolo ma ambito mercato, quello delle grandi scale. La sua prima scelta è stata di trasferire armi e bagagli in oriente. Sin dal 1998, infatti, fissa in Cina la sua produzione, creando un connubio vincente fra tecnologia teutonica e manifattura cinese. Sebbene attualmente abbia in catalogo produzioni di varie scale, possiamo senz'altro dire che la scala diciotto volte più piccola è il suo cavallo di battaglia. I modelli proposti, venduti già montati e rifiniti, constano me-

diamente di circa un migliaio di parti, sebbene le ultime realizzazioni sfiorino i 2000. I materiali usati sono di altissima qualità - non è insolito trovarne in acciaio inox o rame - così come l'assemblaggio che è di impeccabile fattura. Al momento il suo catalogo propone una quindicina di soggetti. Inizialmente la scelta era ristretta solo a prodotti tedeschi, soprattutto dei primi anni del novecento, ma da qualche tempo la CMC pare aver allargato i suoi orizzonti. Così vicino a del-



le splendide riproduzioni di auto teutoniche, ora possiamo trovarne alcune, quali Maserati, Bugatti, Ferrari, che sono senz'altro più appetibili per un mercato internazionale. Le vetture da competizione poi sono nel DNA della CMC, che propone auto che hanno fatto la storia dell'automobilismo sportivo. Così, oltre ad alcune Mercedes che hanno partecipato alle gare più prestigiose - Mille Miglia, Le Mans, Targa Florio - e a mastodontiche Auto Union che diedero lustro al marchio nei primi anni del secolo scorso, troviamo soggetti di assoluto valore. Fra le tante spicca una fantastica Maserati Birdcage - letteralmente gabbia di uccello - che presenta un telaio in tubi a dir poco da urlo e una Bugatti 35 da Gran Premio, con tanto di filo d'acciaio per tenere insieme la carrozzeria! A chi piace la formula 1 ecco qui

subito un paio di Ferrari campioni del mondo nel 1952 e 1961 e la mitica Maserati 250F di Juan Manuel Fangio del 1957. C'è solo l'imbarazzo della scelta. La CMC comunque non dimentica affatto le vetture stradali: fra queste, viene proposta una splendida Porsche 901 - l'antesignana della "mitica" 911 - con un interno in panno scozzese realizzato con cura maniacale, ed una superba berlina Ferrari 250 SWB disponibile sia in versione stradale che competizione. Appena immessa sul mercato, troviamo infine una favolosa Audi 225 Cabriolet del 1935, offerta in tre tinte bicolore, che non fa che confermare quanto di buono la CMC ha già offerto alla propria clientela. Un modello super in tutte le sue parti, realizzato tra l'altro in edizione limitata. Ogni dettaglio è riprodotto fedelmente: la parte meccanica ha dell'

incredibile, con tanto di cablaggi esatti, batteria, marmitta cromata e serbatoio benzina, mentre le ruote - compresa quella di scorta fissata sul cofano posteriore con tre prigionieri - sono realizzate con raggi in filo d'acciaio. E che dire degli interni? Fa-vo-lo-si! Sedili rivestiti in vera pelle così come i pannelli delle portiere, tappeti in moquette, rivestimenti del trapuntino impeccabili. In definitiva un vero gioiello, così come tutti gli altri prodotti della CMC, che sebbene abbia già ampiamente dimostrato la sua valenza, continua a stupire per il suo costante ma significativo miglioramento a tutto vantaggio del collezionista e, più



in generale, dell'automodellismo di grande produzione.

## 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](http://www.modellismo90.it)  
[info@modellismo90.it](mailto:info@modellismo90.it)

Segui  
la tua passione su  
[www.automodellando.it](http://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](mailto:alessio@fotomorale.com)

# PROFESSIONALITÀ E DETERMINAZIONE



NEL Paddock DEL SUPERSTARS, DAL SETTEMBRE DI QUEST'ANNO HA FATTO IL SUO ESORDIO UNA NUOVA VETTURA: LA CHEVROLET LUMINA CR8 DELLA MOTORZONE RACE CAR A CAPO DI QUESTA INIZIATIVA UN GRUPPO DI SOCIETÀ DI LIVELLO INTERNAZIONALE CHE SI OCCUPANO DI SVARIE ATTIVITÀ DALLA GESTIONE DI MARCHI, ALL'INFORMATICA, ALLA PIANIFICAZIONE MEDIA. ZONA ROSSA HA INCONTRATO IL SOCIO DI MAGGIORANZA DELLA MOTORZONE: STEFANO NOVELLI, GIÀ MANAGER DI SUCCESSO DI MOLTI PILOTI NOSTRANI E IMPRENDITORE ROMANO CINQUANTENNE DI CHIARA FAMA. SCOPRIAMO COSA HA DA RACCONTARCI.



## Di nuovo nel Motorsport ma con un team tutto nuovo, come mai?

Da sempre sono un appassionato di motori e di auto, in passato ho corso in prima persona, ma in questi anni sono comunque rimasto nel settore gestendo team e piloti ottenendo anche ottimi risultati nel Ferrari Challenge con Livio, con le Mazda

Tibaldo e Melloni, e più in là nel tempo con Nugnes con le 33. La novità è rappresentata dal Motorzone Race Car frutto della sinergia di un gruppo di imprese che rappresento, che hanno voluto aprire al Motorsport diversificando la loro ampia attività.

frutto della diretta esperienza in pista, per ampliare il nostro portafoglio clienti.

## La vettura è scesa in pista a Vallelunga a settembre e già a Monza, nella prova conclusiva, ha fatto segnare il quinto miglior tempo in qualifica.

### Come procede lo sviluppo?

Proprio alla luce di quanto appena detto, abbiamo, fin dall'inizio del progetto (marzo 2009) scelto di usare materiali di asso-

luta qualità ottenendo ottimi risultati nel processo di alleggerimento, basti pensare che l'intera carrozzeria è in carbonio.

Buone anche le prestazioni motoristiche e in generale la meccanica.



## Come mai nel Superstars e perché con una Chevrolet Lumina CR8?

Il Superstars è un campionato di ottimo livello e che rispecchia i nostri obiettivi a lungo termine. Abbiamo scelto la Chevrolet Lumina CR8 perché, non volendo orientarci sulle "comuni Bmw" e essendo vincolati dal propulsore V8, ci siamo rivolti al mercato maestro nei V8: quello americano. Da qui la scelta quasi naturale.

## Ci parlava di obiettivi a lungo termine...

Si in effetti il nostro sforzo percorre due diverse direzioni, ma comunque legate fra loro. La prima, e la più evidente, è quella sportiva dove già per il 2010 contiamo di proseguire nello sviluppo e toglierci qualche soddisfazione. La seconda riguarda invece la nostra attività commerciale. Abbiamo infatti intenzione di proporre, principalmente sul mercato medio orientale e su quello americano, i prodotti "Super Tuning"

Dobbiamo migliorare nell'assetto, ma in questo campo lo si può fare solo percorrendo tanti chilometri. Montiamo ammortizzatori Ohlins ma non abbiamo ancora nessun parametro di riferimento. Puntiamo a fare almeno un migliaio di chilometri di test per presentarci al meglio alla stagione 2010.

## Quest'anno la vettura è stata "svezzata" da Armetta, ci sarà ancora lui nel 2010?

Fabrizio è un amico e socio nel progetto, ci lega un rapporto di stima prima ancora che lavorativo. Lui è il Team Manager della Motorzone Race Car e quest'anno ha messo a disposizione la sua esperienza per progredire il più rapidamente possibile. L'anno prossimo farà il Team Manager a tempo pieno e i sedili saranno invece per piloti di assoluto livello. Già, i sedili, perché l'impegno è quello di schierare due vetture, una magari con un pilota, vincente, ex F1...

## CHEVROLET LUMINA CR8 SUPERSTARS

### Vettura:

Passo: 2915 mm

Carreggiata: 1740 mm

Lunghezza massima: 4970 mm

Larghezza massima: 1997 mm

### Motore:

Cilindrata: 6.200 cc

Architettura: V8 a 90°

Potenza massima: 480 CV

circa @ 6200 giri

Coppia massima: 600 Nm

### Trasmissione:

Cambio sequenziale a 6

rapporti

Differenziale autobloccante

tipo Power flow

Frizione bidisco in rame

Diametro 180

### Sospensioni:

A ruote indipendenti

Anteriore: Mc Pherson e

barra antirollio regolabile

Posteriore: bracci oscillanti e

barra antirollio registrabile

Ammortizzatori OHLINS a 3

regolazioni

### Freni:

AP Racing

Dischi Anteriori Diam 355

Pinza a 6 pompanti

Dischi Posteriori Diam 330

Pinza a 4 pompanti

### Cerchi:

Anteriori e posteriori NTM

18" scomponibili

### Pneumatici:

Pirelli 265/645 18

## Quali altre novità per l'anno prossimo?

Sicuramente la presentazione di una vettura stradale con prodotti tuning frutto della nostra esperienza in pista. Questo è il nostro obiettivo commerciale numero uno. La vettura sarà pronta in primavera.

A CURA DI MATTEO LUPI. FOTO: FOTOMORALE

# PER UN SOFFIO

---

A RUOTE FERME VEDIAMO COME SI SONO DIFESI I PILOTI ITALIANI NELLA SERIE CONSIDERATA FRA LE PIÙ AFFASCINANTI DEL PANORAMA INTERNAZIONALE. FRA MOLTI SUCCESSI E QUALCHE OCCASIONE MANCATA PER UN SOFFIO, ZONA ROSSA TORNA A PARLARE DI PILOTI, PROTAGONISTI DEL NOSTRO SPORT



## **GIMMI BRUNI**

Doveva essere la stagione della rivalse, l'anno in cui fregiarsi di quel titolo della Le Mans Series sfuggito nel 2008 a causa dell'assenza forzata nella gara di Silverstone quando, per una concomitanza con l'impegno principale nel Fia GT, a vincere fu solo il compagno Rob Bell occasionalmente supportato da Jaime Melo. Ed invece, anche quest'anno, Gimmi Bruni ha visto svanire il sogno quando pareva essere alla portata.

La grinta e il talento del pilota romano non sono bastati ad avere la meglio su Richard Lietz e Marc Lieb: i due ufficiali Porsche del team Felbermayr-Proton hanno conquistato l'alloro della GT2 per un solo punto dopo essersi presentati alla vigilia dell'ultima gara con un margine di otto lunghezze.

E' stata una lunga battaglia fatta di alti e bassi, iniziata a Barcellona nel mese di Aprile con il successo dei tedeschi proprio davanti a Bruni e Bell autori della pole position. Nella seconda gara sul tracciato di Spa si era assistito ad un nuovo successo della Porsche 997RSR del team Felbermayr, mentre Bruni e Bell non erano riusciti a portare la loro Ferrari F430 oltre il terzo posto a causa di un difficile pit-stop nel finale. La gara di Portimao sembrava aver rimesso le cose a posto con la splendida rimonta notturna di Gimmi dopo un contatto iniziale, fino alla conquista del primo posto sotto la bandiera a scacchi. Ma l'episodio clou dell'intera stagione è stato, senza dubbio la rottura del semiasse al Nurburgring quando Bruni e Bell parevano avviati verso un nuovo importan-

te successo. Lo zero in casella ha finito per pesare come un macigno sull'esito del campionato soprattutto per la contemporanea vittoria di Lieb e Lietz. Si è arrivati così all'appuntamento finale sul prestigioso tracciato di Silverstone con l'equipaggio tedesco ad un passo dal titolo e la pole position conquistata in qualifica che sembrava aver ulteriormente chiarito l'esito del campionato. Invece una gara folle con continui colpi di scena ha finito per rimettere tutto in discussione ed è stato il settimo posto acciuffato in extremis da Lieb a risultare decisivo. Un punto: 36 contro 35. Proprio quel margine che corre tra segnare una pole position e non. In ogni caso bisogna rendere merito al pilota romano, autore di una stagione fantastica: ha sempre corso con classe e grinta, senza darsi



mai per vinto. Bruni si è caricato sulle spalle le sorti del team e la responsabilità di rappresentare la casa del Cavallino in un campionato tanto combattuto, lasciandosi definitivamente alle spalle il distacco dal Circus della F1 e costruendosi un ruolo fondamentale nel panorama del GT internazionale.

## **ANDREA BELICCHI**

La pattuglia italiana nel campionato organizzato dall'Aco Le Mans non è stata rappresentata dal solo Bruni. Nella Lmp1, che ha visto il successo finale della Lola Aston Martin di Charouz, Enge e Mucke, si è distinto Andrea Belicchi al volante della Lola B08/60 del Team

Sebah Speedy Racing. In equipaggio con Nicolas Prost e Marcel Fassler, il parmense è stato autore di una stagione positiva e, tolto l'appuntamento di Portimao, ha sempre marciato punti. I tre sono andati vicino a un clamoroso successo nella gara di Silverstone quando, ritrovatisi in testa a poche tornate dal traguardo, sono stati costretti a effettuare un pit-stop

straordinario per sostituire un componente del passaruota anteriore sinistro danneggiatosi in un contatto con un detrito, cedendo il primato alla Courage Oreca di Panis e Lapierre. A fare compagnia a Belicchi in Lmp1 si è visto anche Giorgio Mondini che a Spa, Portimao e Nurburgring, ha diviso il sedile dell'Audi R10 Tdi del Team Kolles con Christian Albers e Christian Bakkerud.

Tante difficoltà e poche soddisfazioni per l'italo-svizzero: dopo un promettente debutto con il settimo posto sul tracciato belga, sono arrivati due zeri in casella e la rinuncia forzata all'ultima uscita stagionale per un infortunio al polso durante una partita di squash.

#### ITALIANI NELLA "SCATOLA DA CORSA"

Sul fronte Lmp2 il campionato era iniziato nel migliore dei modi con la splendida

vittoria della Lola B08/80 Judd del Team Racing Box portata in gara da tre cavalli di razza quali Andrea Piccini, Thomas Biagi e Matteo Bobbi. In qualifica si era distinto Giacomo Piccini, autore di una fenomenale pole position al debutto nella categoria con l'altra vettura del team, poi terzo al traguardo insieme a Filippo Francioni e Andrea Ceccato. Non era andata altrettanto bene a Spa con due vetture fuori classifica a seguito di incidenti e squalifiche: la Lola n.29 di Piccini, Francioni e Ceccato, terza al traguardo, è stata tolta di classifica a fine gara a causa di un danno alla carrozzeria conseguente allo scoppio di un pneumatico. Il team di Canni Ferrari aveva poi offerto una pronta riscossa nel terzo appuntamento di Portimao con entrambe le vetture a punti e un convincente secondo posto di Piccini, Francioni e Ceccato, bis-



sato nella tappa successiva al Nurburgring. A questo punto della stagione sono però insorte difficoltà che hanno costretto i titolari del team a riconsiderare la partecipazione alla gara conclusiva di Silverstone.

Mai decisione si rivelò più dannosa. Dato ormai per perso il titolo, ad appannaggio della Ginetta Zytec del Quifel Asm, Canni Ferrari e soci confidavano quantomeno di garantirsi la partecipazione alla prossima 24 Ore di Le Mans con la piazza d'onore di categoria, ma nel tempio della velocità britannico è accaduto l'inimmaginabile con la vittoria della Lola B08/80 Judd del Team Sebah. Johnny Kane e Xavier Pompidou, che dopo la tappa del Nurburgring erano staccati da Piccini, Francioni e Ceccato di nove punti, si sono visti così catapultati al secondo posto in classifica, strappando al team italiano la possibilità di accedere direttamente alla prestigiosa gara a inviti.



## FRANCESCO SINI

Francesco Sini dal canto suo aveva iniziato la stagione con buone prospettive schierandosi al via delle prime due gare al volante della Lola B07/46 Mazda del team KSM in equipaggio con Hideki Noda e Matthew Marsh. Dopo l'infruttuoso debutto di Barcellona i tre avevano colto un ottavo posto a Spa, diventato poi settimo dopo la squalifica inflitta alla Lola del Racing Box. Ma le successive difficoltà tecnico-finanziarie del team, scaturite dal violento incidente occorso alla Lola durante la 24 Ore di Le Mans, hanno spinto il marchigiano a cercarsi una nuova strada, facendolo approdare sulla Radical SR9 AER del Bruichladdich Bruneau. Insieme a Pierre Bruneau e Tim Graves, Sini si è prodotto in una costante crescita prestazionale arrivando a chiudere la stagione con il sesto posto di Silverstone. Il ragazzo è uno dei volti nuovi dell'endurance italiana e considerando la sua giovane età ha offerto prestazioni di

tutto rispetto, gettando le basi per un futuro importante nel panorama mondiale della categoria.

## GLI ALTRI

Nutrita partecipazione italiana anche nelle sorti del team Farnbacher. Christian Montanari ha stretto il volante della F430 GT2 a Barcellona e Silverstone marcando punti in entrambe le occasioni: dopo l'ottimo debutto stagionale con il terzo posto sul Circuit de Catalunya sono arrivati anche i quattro punti della gara inglese a coronamento di una prova consistente. Andrea Montermini, Gabrio Rosa e Giacomo Petrobelli con l'altra vettura del team, hanno invece incontrato qualche difficoltà in più segnando due zeri in casella nelle prime due occasioni e saltando l'appuntamento di Portimao. Poi con la tappa del Nurburgring e l'avvicendamento tra Petrobelli e Giacomo Ricci le cose hanno iniziato a girare per il verso giusto:





lenza ha finito per stridere con l'assenza di un vero acuto, di un risultato del quale gioire fino all'inizio del 2010, quasi si sia risolto tutto in un... "vorrei, ma non posso".

nessun acuto, ma due sestimi posti che hanno mosso la classifica, permettendo al campione Gt Open 2008 di abbandonare la poco lusinghiera "quota 0". Della partita nel corso dell'anno sono stati anche Ranieri Randaccio, Raffaele Giammaria, Enrico Moncada e Fabrizio Armetta.

Analizzando in retrospettiva questa edizione della Le Mans Series non si può non essere soddisfatti di fronte alla quantità e qualità dei nostri portacolori: volti nuovi, piacevoli certezze, professionisti e gentleman che hanno riempito di tricolore le griglie dei cinque prestigiosi tracciati nei quali si è corso. Ma proprio la dimostrazione di tanta eccel-



A CURA DI: SAMANTA CAPACINI. FOTO: FOTOSPEEDY, FOTO MORALE, FOTO SIGNORI

# TIRIAMO LE SOMME STAGIONE 2009

CALA IL SIPARIO SULLA STAGIONE 2009 DOMINATA DALLE PREOCCUPAZIONI E DALLE INCERTEZZE SULLA CRISI ECONOMICA MONDIALE. ABBIAMO ANALIZZATO, NEL PERIODO CHE HA PRECEDUTO L'INIZIO DEI CAMPIONATI, QUALI POTEVANO ESSERE LE STRATEGIE DA USARE PER FAR FRONTE ALL'INEVITABILE CALO DI ISCRITTI. ABBIAMO MONITORATO LE DIFFERENZE TRA LE PASSATE EDIZIONI E LE CATEGORIE AL DEBUTTO 2009. ADESSO È GIUNTO IL TEMPO DI FARE I BILANCI: NEL CORSO DELLA STAGIONE ABBIAMO VISTO ALCUNI CAMPIONATI CONFERMARE I NUMERI DELL'ANNO PRECEDENTE E RIUSCIRE A PRESENTARSI AL VIA CON FOLTI SCHIERAMENTI DI PARTENZA; ALTRI HANNO, INVECE, ANNASPATO CON UN CALO PROGRESSIVO DI PARTECIPANTI, RENDENDO NECESSARIO UN CAMBIAMENTO DI ROTTA PER IL FUTURO; ALTRI ANCORA HANNO ATTRAVERSATO UNA STAGIONE DI STABILITÀ, IN ATTESA DELLE NOVITÀ GIÀ PREVISTE PER LE SUCCESSIVE EDIZIONI; MENTRE ALTRE REALTÀ, CHE PROMETTEVANO UN AUMENTO D'INTERESSE, HANNO DOVUTO RIMANDARE IL PIENO SUCCESSO CHE SI ATTEDEVANO. ARCHIVIATO IL 2009, L'AUTOMOBILISMO ITALIANO È GIÀ IN FERMENTO PER ORGANIZZARE IL SUO FUTURO E CI SONO LE PRIME ANTICIPAZIONI PER UN 2010 CHE PORTERÀ IMPORTANTI NOVITÀ.





quali vanno aggiunte le 10 che costituiscono la media della Seconda Divisione. La novità della stagione appena conclusa era proprio questa divisione in due raggruppamenti. Divisioni che hanno portato però a un netto sbilanciamento in favore della Prima, soprattutto grazie ai numeri della classe Leon SuperCopa che ha monopolizzato il Campionato, tanto che, in diverse occasioni, le Leon hanno fatto gara a parte. La Prima Divisione, oltre alla SuperCopa, che è scesa in pista mediamente con 21 partecipanti, ospita per la Divisione Benzina le 24H Special da 2001 a 3000cc e da 3001 a 4000cc e per la Divisione Diesel le classi 24H Special fino a 2000cc e da 2001 a 3500cc. La partecipazione dei diesel è stata però molto esigua, con solo due presenze in pista. La Seconda Divisione, riservata alle classi 24H Special fino a 2000cc Benzina, Turismo fino a 2000cc Benzina, alle Turismo Diesel fino a 2000cc e da 2001 a 3000cc e alla classe Cup per vetture provenienti dai Trofei di Marca, ha avuto meno partecipanti, a rilevare il calo delle vetture diesel nelle gare sprint e un calo generale di quelle con

## LA COPPA ITALIA NON DELUDE LE ATTESE

La Coppa Italia, novità 2009, ha ottenuto un discreto successo. Gli ingredienti base del Campionato sono stati bassi costi, weekend relativamente brevi e parco macchine eterogeneo distribuito in tre divisioni. Elementi che sembrano aver convinto team e piloti a prendere parte agli otto appuntamenti in calendario. Una media stagionale che supera i 60 partecipanti a gara, con ben 75 partenti nella prova di Misano e elenchi iscritti mai scesi sotto i 55. La Prima Divisione dedicata alle più potenti GT, alle Superturismo, alle Super 2.0 e alle Turismo con cilindrata maggiori, è stata la meno folta con una media di 10 iscritti ad appuntamento. Tra le vetture scese in pista le bellissime Audi TT-R, Dodge Viper, Corvette Z06 oltre alle immancabili Porsche 996 e GT3 e Ferrari 430. La Seconda Divisione è quella che ha ricevuto maggiori consensi con la media di 29 partenti al via, con vetture provenienti da trofei ex Monomarca (RS Cup, Alfa 147 Cup...), le ETCS SDC 3.0cc e oltre 3.0cc, le gruppo N 3.0cc e oltre 3.0cc, le gruppo A 2.0cc. Buona la partecipazione anche nella Terza Divisione, che raggruppa, tra le altre, le gruppo A fino a 1600cc, le gruppo N con cilindrata inferiori a 2000cc, le Racing Start, le ETCS SDC di classe N2.0, N 2.5, N 3.0 e 24H Special fino a 2.5 e le ex C1 Cup, con una media di 21 partecipanti.



*Alla sua prima stagione il Coppa Italia ha saputo cogliere nel segno facendo registrare una media partenti di oltre 60 vetture a gara. Ottime conferme anche nel Cite dove si sono messe in luce le Leon arrivate ad superare quota venti unità.*

## LA SEAT LEON SUPERCOPA CLASSE REGINA DEL CITE

Il Campionato Italiano Turismo Endurance ha bissato il successo della stagione 2008. Se nella passata edizione aveva esordito con una media di 36 partecipanti a gara, nel 2009 ha mantenuto questa quota solo considerando le vetture partecipanti alla Prima Divisione, alle

cilindrate inferiori. La presenza nella Seconda Divisione è stata anche molto altalenante con punte più basse di partecipazione negli appuntamenti che si presentavano disgiunti dalla Prima Divisione. Elementi che devono far riflettere per la stagione 2010, magari pensando a una riorganizzazione dei raggruppamenti.



*Come prevedibile negli schieramenti di partenza sono stati i Cup a fare la voce grossa. Buona comunque la presenza di Gt2 e Gt3 nonostante le attese non proprio rosee.*

**IL GT ITALIA  
DOPO I DUBBI INIZIALI  
RICONFERMA I SUOI NUMERI**

A inizio stagione 2009 il GT sembrava destinato a un anno buio e raggiungere quota 20 iscritti sembrava un miraggio. I team erano pronti a cominciare al meglio il 2009, ma mancavano sponsor per definire i contratti dei piloti. Si è così arrivati alla decisione di prendere tempo rimandando di due mesi l'inizio del campionato. Decisione che si è rivelata vincente e i risultati sono arrivati: 35 iscritti alla gara d'esordio e una media di 33 vetture ad appuntamento,

in linea con la stagione 2008 che aveva una media di 34 iscritti. Il gruppo più nutrito in ogni appuntamento è stato quello delle GT Cup nel quale è andata in scena la classica sfi-





da tra Porsche (997 Cup e 911 Gt3 Cup) e Ferrari (430 Cup). E' stata lotta Porsche (997 RSR) e Ferrari (430) anche nella GT2, mentre in GT3 sono scese in pista vetture del calibro di Lamborghini Gallardo, Corvette Z06, Ferrari 430 Scuderia, Audi R8LMS, Dodge Viper. Per la stagione 2010, e in attesa che l'economia si risollevi, sarà importante mantenere questi risultati sia per quanto riguarda i numeri, sia per quanto riguarda la qualità delle vetture partecipanti e lo spettacolo offerto in pista.

### **IL CAMPIONATO ITALIANO PROTOTIPI SI CONFERMA IN BUONA SALUTE**

Il Campionato Italiano Prototipi ha affrontato al meglio la stagione 2009 con un aumento

sensibile degli iscritti e un parco macchine piuttosto ampio. Nel 2008 la media dei partecipanti era di 20 macchine, mentre nel 2009 è cresciuta a 23. Le iscrizioni sono sempre altalenanti e questa è una caratteristica già vista negli anni precedenti: all'esordio di Adria erano scesi in pista in 17, mentre nei tre appuntamenti successivi (Magione, Mugello, Misano) gli iscritti erano ben 26, per poi toccare il dato negativo di Varano con 15 partecipanti. Sul calo di iscritti può aver inciso comunque la scelta di correre nella prima domenica di agosto. La punta massima si è comunque toccata nel penultimo appuntamento di campionato, sul circuito di Vallelunga, a cui hanno preso parte in 29. Tra le CN2, sempre più numerose, sono scese in pista le Ligier JS49 e JS51,



le Norma M20, le Lucchini Honda, le Osella PA21 e, nella seconda parte di stagione, ha partecipato anche la Radical APM SR5. Tra le CN4 si sono visti prototipi Norma, Lucchini, Promec, Tiga, Osella e Lobart. In alcune occasioni al via anche una Lucchini Alfa Romeo 12V classe CN3 e una Lucchini SR2 per la classe SR2.

**F3 ITALIA:  
RIMANDATA AL 2010**

Il 2009 doveva essere l'anno del rilancio del Campionato Italiano F3. I presupposti c'erano tutti: l'interesse di nuovi team e di scuderie che in passato hanno fatto la storia della categoria; l'attenzione dei media dovuta anche al test premio sulla Ferrari F1 per i primi tre classificati; la possibilità per i piloti di avere veramente un percorso di crescita verso categorie maggiori; telai nuovi con omologazione F I A

2008/2010. Sicuramente c'è stata anche una ripresa in positivo: una media stagionale di 17 iscritti contro i 14 del 2008, ma ci si poteva aspettare qualcosa di più. Sicuramente la situazione economica generale non ha certo aiutato il campionato, per cui il bilancio vero e proprio è rimandato alla prossima stagione, solo allora si potrà capire se la categoria è decollata o meno. Il dato interessante è comunque l'assenza dei vecchi telai per cui era previsto un apposito Trofeo Nazionale Csai. Svecchiato completamente il parco macchine, si è affacciata anche una nuova monoposto a insidiare il monopolio Dallara, la vettura preparata dalla casa francese Mygale e portata in pista dal team Alan Racing. Solo due Mygale M-09 che, in crescita nell'arco del campionato, hanno finito per convincere, dando del filo da torcere alle più numerose Dallara F309 e ottenendo meritati successi. Lo spettacolo in pista non è quindi mancato anche grazie al confronto tra queste due realtà, la concorrenza tra i due costruttori è sicuramente un valore aggiunto al Campionato.



*Molto eterogeneo il parco vetture del CIP dove però si è preferito gareggiare nei circuiti più lunghi piuttosto che ad Adria e Varano.*



*F3 come fucina di talenti nostrani. La strada è tracciata e il 2009 si congeda con altri buoni risultati.*



**LA FAZZURRA  
SI RIFA' IL LOOK**

La stagione 2009 dell'Azzurra non ha mostrato grandi sorprese rispetto all'edizione precedente. Se nel 2008 c'era stata una media di 19 iscritti, cinque dei quali concorrevano come Over 21 per il Trofeo Nazionale, nella stagione appena conclusa la media è stata di 16 partecipanti. In calo rispetto al numero generale del

2008, ma perfettamente in linea con il numero degli Under 21 (14 nel 2008). Infatti, in questa edizione, tutti i partecipanti avevano un'età compresa tra i 15 e 21 anni. Tutti contendenti, quindi, al titolo di Campione Italiano e nessun iscritto per il Trofeo Nazionale. Situazione stazionaria comunque prevedibile in attesa delle annunciate novità per il 2010. L'Azzurra, nata nel 2005 con le monoposto Gloria e nel 2008

approdata alle Tatuus-Uboldi (ex Formula Monza 1600), è pronta a cambiare ancora pelle. La Csaì, con Abarth, Tatuus e Fiat Powertrain Technologies, ha dato vita a un nuovo progetto quinquennale che mette al centro una nuova monoposto che possa offrire il meglio per quanto riguarda sicurezza, prestazioni e costi. La nuova monoposto è la Tatuus FA010 con telaio monoscocca in carbonio che soddisfa i requisiti di sicurezza FIA F3 per il crash box, il rollbar, il sedile estraibile, il piantone dello sterzo. Di particolare importanza anche il sistema di cavi di ritenzione delle ruote a norma FIA. Il motore FPT 1.4 Fire Turbo è quello già utilizzato nel Trofeo 500 Abarth. Il controllo dei costi è il concetto base della nuova Azzurra:

il prezzo della vettura è di 47.800 + Iva con ammortamento previsto nel corso di cinque stagioni, anche grazie al blocco dei costi dei ricambi nell'arco dei cinque anni. Il campionato è ancora rivolto ai giovani piloti che abbiano compiuto 15 anni e nati dopo il 31-12-1990. Ammessi al Trofeo Nazionale i nati tra il 01-01-1987 e il 31-12-1990. Non potranno partecipare i piloti che hanno già gareggiato nella F3, né quelli che si sono classificati nelle prime tre posizioni della F.Renault 2.0.

## L'ETCS

### GUARDA AL FUTURO E SI RINNOVA

Stagione amara per l'ETCS che ha dovuto fare i conti con la crisi economica e con la concorrenza degli altri campionati dedicati a vetture turismo. Nel 2007 alla 6 Ore di Misano erano ben 51 gli equipaggi al via. Nel 2008 la media di iscritti era scesa a 24 vetture, calo dovuto anche alla nascita del CITE. Il 2009 è stato segnato da un altro sostanziale calo di partecipan-



*Aspettando la nuova vettura che farà il debutto nel 2010 la F. Azzurra ha vissuto una stagione di Transizione.*

*Crisi economica ma anche concorrenza interna del CITE hanno segnato il calo di adesioni nell'ETCS che per il 2010 mira a gare di tre ore e apre alle Gt.*



ti: 16 equipaggi nella prima gara sul circuito di Monza, l'assenza di vetture di classe 24h Special 2.0 e 3.0, gare oltre confine cancellate, iscritti in diminuzione negli appuntamenti successivi e solo 18 partenti nella classica di Misano... Tutti segnali del calo di consensi nei confronti di un Campionato che è stato vincente per molti anni. Segnali che spingono gli organizzatori a rivederne la formula. L'ETCS è quindi pronto a rinnovarsi pur rimanendo fedele ai suoi punti di forza: gare di durata e vetture 24 H Special. Dal 2010 l'ETCS diventa Endurance Open Series con regolamento della 24 Ore del Nurburgring. Ciò comporterà l'apertura alle GT con le vetture GT3 e GT CUP. Il for-



mat prevede due gare da sei ore e cinque gare da tre ore, scelta finalizzata alla riduzione dei costi di circa un 25% per i team e quindi anche per i piloti. Le iscrizioni saranno differenziate in base alla cilindrata, per ripor-

tare in pista anche le vetture meno potenti, e i motori saranno flangiati a 4000cc, per ridurre il livello prestazionale. Le vetture più piccole potranno montare serbatoi più grandi per ridurre il numero delle soste. Prevista la benzina libera e con molta probabilità sarà adottata la monogomma. Il tutto è finalizzato a riaccendere i riflettori sul Campionato, riportando in pista anche vetture con motorizzazioni 3000cc e 3200cc, che sono state l'anima dell'ETCS, e farle tornare ad essere competitive.

# MANAGER CON GLI OCCHI DA PILOTI

GIANLUCA DE LORENZI, MAURO PRESTI E LUCA RANGONI: TRE STORIE, PERSONALITÀ E MODI DI VEDERE LE CORSE DIVERSE, ACCOMUNATI DA UN STATUS PARTICOLARE, QUELLO DI ESSERE PILOTI E TEAM MANAGER AL TEMPO STESSO. GDL RACING SI CONIUGA CON DE LORENZI, MILLENNIUM RACING CON PRESTI E RANGONI MOTORSPORT CON LUCA RANGONI. DIVERSI NEL MODO DI AFFRONTARE LE SITUAZIONI, MA ACCOMUNATI DA UN PERCORSO SPORTIVO E IMPRENDITORIALE IDENTICO CHE HA COME DENOMINATORE COMUNE LA PASSIONE E LA DETERMINAZIONE.

## GIANLUCA DE LORENZI

DE LORENZI RACING srl  
[www.gdlracing.com](http://www.gdlracing.com)

### Come, perché e quando da pilota, hai deciso di diventare team manager?

Il passaggio è avvenuto nel 2001, doveva nascere una mia squadra come Junior Team Alfa Romeo nel Super Turismo, ma poi ho trovato un Team, con delle BMW, che stava chiudendo ed ho rilevato tutto il materiale, da allora è iniziata la mia attività come team manager, è nata la GDL Racing. E' nato tutto dalla mia voglia di correre, ma in alcuni casi mi viene da chiedermi chi me lo ha fatto fare, perché ho sempre vissuto da pilota e guadagnato da pilota, il team invece è un pozzo senza fine, ci sono dei costi esorbitanti.

### Come ti rapporti con i tuoi piloti?

Non è facile... Perché ho a che fare sia con piloti ex professionisti come Naspetti, che con gentlemen driver più o meno bravi. Da un po' di tempo ho cambiato la mia mentalità, quando ero più giovane ero troppo fiscale, miravo a fare contratti di ferro, mi tutelavo in tutti gli aspetti. Poi, con il tempo, ho imparato che a volte è meglio essere più malleabili e lasciar correre certe cose. Sicuramente è un grosso vantaggio aver corso a mia volta e avere una visione e da

pilota quando i miei piloti sono in macchina. Così mi trovo a dare dei consigli da





pilota, sia ai professionisti che ai gentlemen driver e questi ultimi, essendo nella vita manager affermati, mi danno consigli utili su aspetti che riguardano la mia attività.

#### **Facci un esempio concreto.**

Nel GT italiano gareggio con Stefano Borghi, lui mi ha insegnato che a volte è meglio dare al cliente qualcosa in più, perché sicuramente ti torna in dietro con il tempo.

#### **Tracciati un quadro dell'attuale situazione dell'automobilismo italiano...**

Il pregio secondo me è che nonostante tutto in Italia, in un modo o nell'altro, si riesce sempre a fare le corse a ottimi livelli, con belle macchine, vedi il Carrera Cup, un ottimo campionato con un parco macchine di qualità. Dobbiamo prendere spunto dai campionati esteri dove ti fanno pagare le tasse d'iscrizione, le gomme e la benzina molto meno che da noi. L'altra faccia della medaglia è che devi stare al passo con i team concorrenti, devi avere i camion belli, i box e

le pannellature all'ultimo grido, altrimenti alcuni piloti "soffrono". Da noi si guarda troppo all'apparenza, mentre all'estero vanno a correre con furgone e carrello, conta solo che la macchina vada forte. Vi faccio un esempio. Quest'anno sono stato per il primo anno a Spa a fare la 25 ore Fun Cup che ripeterò il prossimo anno con il mio team, non mi sono divertito mai così tanto, tutto è positivamente molto alla buona. Da noi è impensabile che un campionato sia così. In Inghilterra o in Germania trovi di tutto, corre di tutto, ci sono un sacco di macchine. Capisco che anche gli autodromi devono coprire dei costi di gestione, ma chiedono cifre

esorbitanti per le prove libere, per i box ecc.. Lo stesso vale per gomme e benzina, queste all'estero costano meno e sono le stesse che utilizziamo da noi. Perché non possiamo correre con benzina V power, ma dobbiamo utilizzare quella fornita dall'organizzatore, certamente più costosa, ma non diversa da quella della pompa?

#### **Come ti comporti nell'organizzazione della GDL alla luce della crisi?**

Cerco di andare avanti con questa mia filosofia che fino ad oggi mi ha sempre pagato, spero che sia così anche il prossimo futuro. Il prossimo anno ho un nuovo programma, è il Maggiolino Fun Cup, la cosa più economica che esiste, ma che per ora mi sta ripagando perché la prossima gara del 10 novembre avrò 10 macchine che correranno con il mio nome. Al giorno d'oggi non è facile fare questo tipo di lavoro, come del resto nessun'altra attività imprenditoriale, nel mio campo ci sono degli investimenti enormi. Credo nel mio lavoro e mi sono reso conto che per stare al passo e per fare le cose fatte bene, tutti gli anni, si deve investire, cioè acquistare macchine da corsa, l'attrezzatura ecc.

#### **Ci sono prospettive per l'anno prossimo diverse da quelle attuali?**

Secondo me la crisi la sentiremo, nel nostro settore, da ora in poi, fino al prossimo anno. Sino a ora ho utilizzato i miei sponsor per far funzionare l'attività.



## MAURO PRESTI

BMW Team Millenium  
www.milleniumteam.it

### Come, perchè e quando da pilota hai deciso di diventare team manager?

Tutto nasce dalla concessionaria BMW della mia zona e dalla mia agenzia pubblicitaria e, ovviamente, dalla passione per le corse. Da qui è nata l'idea di dar vita a un progetto per realizzare una vettura diesel, un 2.000, che avesse costi accettabili. La prima vettura da me guidata si rivelò subito competitiva e l'idea iniziale è proseguita con la concessionaria BMW. A quel punto mi sono detto che non sarebbe stato male se mi fossi messo a correre io e sono partito. Ho proseguito correndo sino al 2005 con dei buoni risultati e così ho proseguito l'attività con il Millenium Team, l'ho dotato di strutture che supportassero l'attività durante le gare, con hospitality, ed è pro-

seguita l'avventura. Ho sempre avuto il desiderio di gareggiare, sin da bambino. Al momento opportuno c'è stata questa opportunità con il diesel, una vettura i cui costi non sono esorbitanti ed ho colto l'occasione. Così è nato tutto e oggi siamo ancora impegnati con il diesel!"

### Come si rapporta con i suoi piloti?

Mi comporto come se fossi io il cliente. So bene cosa si aspetta un pilota e quindi voglio che i miei piloti abbiano tutto quello che io volevo quando vestivo casco e tuta. Questo approccio credo che abbia pienamente soddisfatto i miei piloti negli anni. Non ho mai fatto un team da noleggio, ma ho sempre allestito degli equipaggi che facessero tutto il campionato. Così si instaurava un rapporto particolare con tutti, team e piloti stavano assieme tutta la stagione e il feeling che si crea è sempre speciale e soddisfacente. La filosofia del Millenium Team è quella di avere una squadra delineata per tutta la stagione. Il pi-



lota spende dei soldi ed è giusto che abbia, come ritorno, un prodotto soddisfacente. Io personalmente non avrei piacere a correre con una macchina utilizzata la domenica prima da un altro pilota, in un'altra gara, con tutto quello che ciò comporta. Tutti lavorano con lo stesso obiettivo, fanno parte dello stesso gruppo ed è lo spirito della grande squadra questo. A mio avviso una squadra vera ha come base di partenza una struttura unica per tutto il campionato, solo così anche un team piccolo si può avvicinare all'organizzazione di un team ufficiale.

### Tracciati un quadro dell'attuale situazione dell'automobilismo italiano...

Correre in macchina è molto bello, è bello fare campionati e programmi, ma c'è tanta, troppa gente che non ha la serietà per rimanere in questo ambiente. Queste persone fanno del male all'automobilismo ed è meglio che spariscano. Se, ad esempio, per far correre una macchina con tutte le carte in regola e quanto serve per allestirla al meglio, costa 1000, non si può pretendere di pagare questo servizio 500. Se non si hanno

dato la fiducia. Meglio che l'ambiente sia frequentato da meno persone, ma serie. E' solo così che le cose possono essere fatte bene. Correre, per molti, è un divertimento, quindi, chi lo vuole fare, deve pagare questo divertimento ai professionisti di cui si avvale, squadre, organizzatori e quanti altri.

### Come si comporta nell'organizzazione del Millennium Team alla luce della crisi?

Quando i soldi non ci sono, puoi avere le auto più belle, la squadra più bella, ma c'è sempre poco da fare. Quest'anno i piloti tendono a fare programmi a breve termine e così non abbiamo potuto pianificare la stagione sin dall'inizio. Questo mi impedisce di fare degli investimenti. Faccio un semplice esempio: con un team di piloti stabile per tutta la stagione mi piace dare a tutti l'abbigliamento del team e le tute. Se i piloti cambiano continuamente questo non lo posso fare. Non posso investire dei soldi per uno che è solo venuto una domenica a divertirsi.

### Ci sono prospettive per l'anno prossimo diverse da quelle attuali?

Per il momento ci sono molte parole, ma poca sostanza e con i se e con i ma, non si va da nessuna parte. Se ognuno non si prende i suoi impegni si fa poco. Mi sono anche domandato se ho compiuto degli errori, se questa situazione è causata da me oppure no. Poi guardandomi all'esterno mi rendo conto che le macchine sono poche, e questo testimonia che è un problema di tutti, non solo mio. Speravo che tirando un po' la cinghia si potesse proseguire, almeno con una macchina, poi questo non è stato possibile e, come ho detto, preferisco fermare le mie auto piuttosto che andare a infilarmi in situazioni critiche.

### Ci faccia un esempio pratico.

Si deve avere rispetto per chi lavora. Se ci si danneggia l'anima per fare le cose nel modo migliore e arriva uno che non paga, questo mette semplicemente in difficoltà chi gli ha



## Italiano Gran Turismo - Categoria Endurance - Seconda



### LUCA RANGONI

Rangoni Motorsport  
[www.rangonimotorsport.it](http://www.rangonimotorsport.it)

#### Come, perché e quando da pilota hai deciso di diventare team manager?

Tutto è avvenuto per caso, non mi ricordo che anno fosse, ma ci venne richiesto da una squadra di acquistare le loro auto della Clio Cup perché loro cambiavano campionato. Io e i miei fratelli decidemmo di comprarle e di entrare nel mondo del Motorsport in modo diverso, non più da piloti, ma da preparatori e da team manager. Quindi abbiamo iniziato con un grande punto interrogativo: un conto è fare il pilota e altra cosa è iniziare un'attività imprenditoriale.

È così iniziato il gioco, abbiamo partecipato per tanti anni alla Clio Cup, abbiamo fatto molta esperienza e abbiamo riscosso tante soddisfazioni, così siamo saliti di categoria e a gestire sempre più ad alto livello.

#### Pro e contro?

In questa attività devo dire che ci sono tanti lati positivi: innanzi tutto vivi la macchina ad un certo livello, riesci a dare consigli e indicazioni giuste ai piloti, riesci anche a dare le indicazioni sugli assetti ai tuoi ingegneri. Il lato negativo è che quando partecipo io alla competizione nello stesso weekend e devo

gestire contemporaneamente anche altri piloti non riesco a dare la stessa qualità in tutte le cose. Quest'anno poi le cose si sono complicate ulteriormente perché partecipavamo a molti campionati. Per fare contenti tutti devo correre avanti e dietro, con molta fatica e a volte non riesco a dare il massimo risultato.

#### Come ti rapporti con i tuoi aspiranti piloti e con i tuoi piloti?

Cerco sempre di essere molto oggettivo e critico, mi piace essere sincero in ogni occasione, è nel mio carattere. Non bisogna sempre dire "bravi", solo per accondiscendenza, quando ci sono problemi o difficoltà queste vanno affrontate, per risolverle o quanto meno per migliorare. Alla fine della stagione tutti devono essere soddisfatti, i piloti devono essere lodati se hanno fatto bene, se hanno sbagliato, o abbiamo sbagliato noi, si deve rimediare alla situazione, in questo modo credo che, a fine stagione, tutti saremo soddisfatti.



## Quali sono gli aspetti più diversi nel pensiero di Luca Rangoni pilota e Luca manager?

Quando sono pilota cerco sempre di dare il 110% e cerco sempre la massima prestazione della vettura, senza guardare a tutte le problematiche che ci sono dietro la prestazione sportiva. Quando sono team manager devo pensare che tutte le macchine dei miei piloti siano preparate bene, che i piloti abbiano pagato, che il team lavori nelle migliori condizioni e nel miglior modo. Rimango dell'idea che la cosa più bella è guidare la macchina, ma mi piace anche fare questo lavoro di manager. In questa attività sono aiutato dai miei fratelli. Michael ha corso tanti anni, è un grande manager, sa fare il suo lavoro molto bene anche meglio di me. Io mi occupo un po' più della parte tecnica, cerchiamo di dividerci i compiti. Il team funziona bene e questo successo è merito della famiglia, ciascuno ha il suo ruolo, tutti sono fondamentali. Io ho qualcosa in più per aiutare i piloti perché ho tanti anni di esperienza alla guida, questa è sicuramente un'arma in più, ma non dipende tutto da me. Siamo una famiglia, cerchiamo sempre di lavorare insieme per dare il massimo.



### Tracciati un quadro dell'attuale situazione dell'automobilismo italiano...

Credo che in questo momento non stia funzionando un granché bene. Partiamo dal presupposto che per correre in Italia si hanno costi incredibili, mentre in altri paesi certe spese sono inferiori.

### Facci un esempio pratico...

Ho l'esperienza del Seat Spagnolo dove lo schieramento è

di 40 vetture, cosa che è rara da noi. Lì non si spendono soldi per le prove libere. Non mi permetto di dire niente sulla nostra Federazione, ma non so perché, il nostro sport, in Italia, è molto più caro che in altri paesi. All'estero quando ti iscrivi a un Campionato non hai altre sorprese, è quasi tutto compreso. Se va avanti così qui da noi diventerà sempre più difficile e non riusciremo a schierare piloti.

### Come tti comporti nell'organizzazione del Rangoni Motorsport alla luce della crisi?

Certamente, la crisi si è fatta sentire e i costi sono rimasti quelli, non si è abbassato niente, addirittura arrivano novità gara per gara e quindi non si riesce a fare dei calcoli prima. Non si può andare avanti così, bisogna allora cambiare strategia. Se continua così credo che in Italia verrà a mancare proprio la qualità, bisogna quindi cercare alternative giuste e di qualità.

A CURA DI ENZO CERRONE. FOTO: PRESS



# DAI RALLY ALLA STRADA

## SUBARU PRESENTA

# LA NUOVA LEGACY

ANCORA UNA VOLTA SUBARU HA SCELTO VENEZIA E IL SUO STRAORDINARIO PALCOSCENICO PER PRESENTARE LA QUINTA GENERAZIONE DELLA LEGACY. UN APPUNTAMENTO IMPORTANTE PER LA CASA GIAPPONESE, VISTO CHE SEMPRE PIÙ SI STA AFFERMANDO SUL MERCATO NAZIONALE GRAZIE A VETTURE DECISAMENTE ALL'AVANGUARDIA SOTTO IL PROFILO TECNOLOGICO, CON PRESTAZIONI SEMPRE MOLTO INTERESSANTI E SOPRATTUTTO CON LA SICUREZZA CHE È IL VERO FIORE ALL'OCCHIELLO DELLA CASA DELLE PLEIADI. QUINTA GENERAZIONE APPUNTO, CON IL DEBUTTO DATATO 1989 E L'OBIETTIVO DI LANCIARE UNA VETTURA DI RESPIRO MONDIALE, CHE SI DISTINGUESSE PER IL "COMPORTAMENTO SU STRADA", ASPETTO FONDAMENTALE TRA LE CARATTERISTICHE PRIMARIE DI UN'AUTO. IL 1993 SEGNAVA L'INGRESSO DELLA SECONDA GENERAZIONE CON PRESTAZIONI ULTERIORMENTE MIGLIORATE RISPETTO ALLA NATA PRECEDENTEMENTE, MENTRE NEL 1998 ARRIVÒ LA TERZA GENERAZIONE, CON LA GRANDE ACCELERAZIONE RELATIVA ALLO SVILUPPO DELLA SICUREZZA, MA ANCHE IL DEBUTTO DELLA BERLINA SPORTIVA AD ARRICCHIRE UN PRODOTTO SEMPRE PIÙ APPREZZATO DA CLIENTI ATTENTI ED ESIGENTI. LA QUARTA GENERAZIONE ARRIVÒ NEL 2003 E QUESTA VOLTA L'INTERVENTO RIGUARDOÌ SOPRATTUTTO L'ASPETTO ESTETICO, CON UNA NUOVA LINEA E DIMENSIONI DECISAMENTE PIÙ GENEROSE. ORMAI IL GRANDE CAMBIAMENTO ERA NELL'ARIA E PUNTUALE LA SUBARU HA CALATO LE CARTE DELLA NUOVA LEGACY. OVVIAMENTE ZR NON POTEVA MANCARE A QUESTO IMPORTANTE APPUNTAMENTO E COSÌ CI SIAMO CONCENTRATI SU UN TEST DI UNA VETTURA CHE SUBITO HA DIMOSTRATO LE SUE INDUBBIE DOTI TECNICHE.

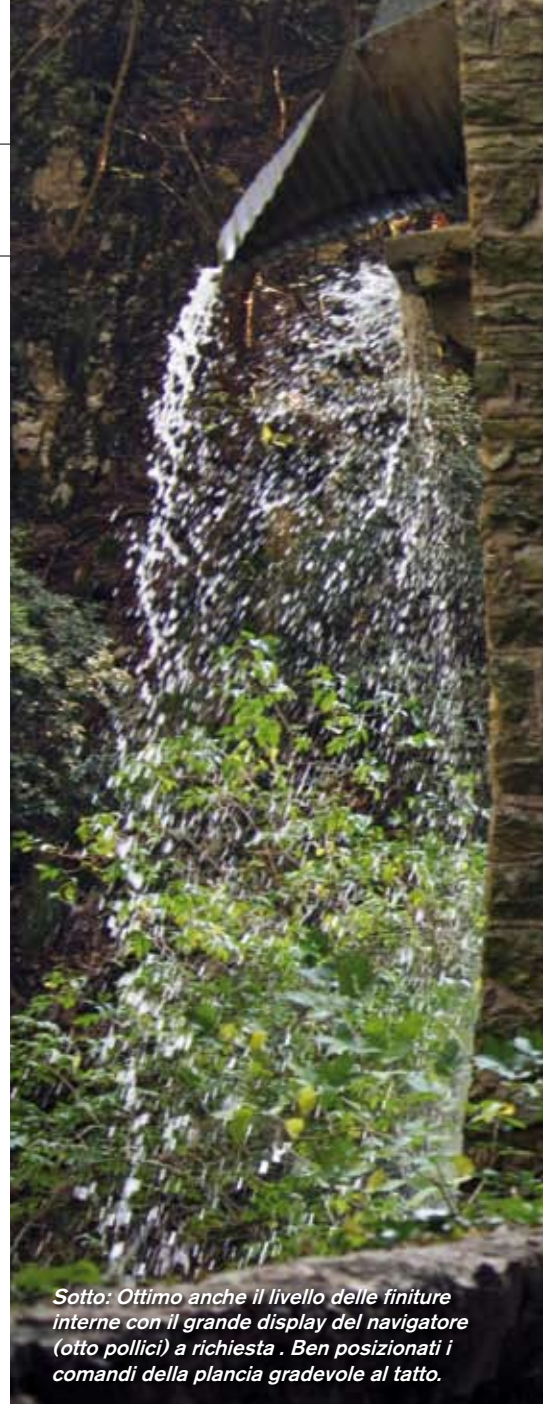
## SU STRADA

**S**ia nel tratto autostradale che in quello misto collinare, la nuova Legacy ha offerto prestazioni davvero convincenti. Velocità di punta, sempre nei limiti del codice della strada, che non ha tradito le aspettative e ottima coppia che, in molte occasioni, ha regalato divertimento, specialmente alla ripartenza in uscita da curve molto lente, il tutto grazie anche a un cambio manuale a sei marce di nuova concezione, leggero e compatto, e decisamente ben spaziato. Tra l'altro, a seguito di una maggiore copertura dei rapporti del sei marce, risultano migliorati i consumi, la guidabilità e la silenziosità agli alti regimi. In più, per aumentare la sensazione d'inserimento della retromarcia, è stato adottato un sincronizzatore a innesto costante. Novità in questo settore è rappresentata dal Lineartronic, un cambio a variazione continua disponibile a richiesta che, oltre ad essere figlio dell'evoluzione di quei cambi a variazione continua che da sempre sono patrimonio ingegneristico della casa giapponese, rappresenta anche la nuova risposta per le trasmissioni automatiche del futuro di Subaru. La Legacy che abbiamo provato era in versione diesel e il suo generoso 2.0 litri turbodiesel a 4 cilindri orizzontali contrapposti si è fatto subito apprezzare. Da ricordare che nel marzo 2008 Subaru lanciò il primo motore diesel con queste caratteristiche e i vantaggi del motore boxer diesel sono certo stati confermati, evidenziando la piacevole e pronta risposta all'acceleratore, unitamente alla tipica coppia del diesel. Inoltre è

migliorato ulteriormente il rispetto per l'ambiente. Per rispettare le norme Euro 5 sui gas di scarico è stato adottato un filtro DPF chiuso. Inoltre, perfezionando il sistema common rail e adottando un raffreddatore EGR più grande, è stato possibile migliorare il tenore dei gas di scarico. Da non dimenticare la disponibilità anche di una versione Legacy con sistema di alimentazione Bi-Fuel, ovvero doppia alimentazione benzina-GPL che sempre più sta incontrando i favori dei tanti clienti che hanno scelto questa soluzione, soluzione che in casa Subaru sta raggiungendo vette molto importanti.

## IL "PALLINO" SICUREZZA

**T**ornando alla versione diesel da noi provata, non si può certo ignorare l'aspetto sicurezza. La vettura in ogni condizione, tra l'altro l'abbiamo verificato anche sotto una leggera ma insidiosissima pioggia, ha dimostrato tutto il suo potenziale. Mai un'incertezza nell'inserimento in curva e grande trazione e stabilità anche quando abbiamo deciso di forzare, con il risultato di avere un'auto sempre pronta a recepire i comandi trasmessi. Indubbiamente una bella sensazione di sicurezza, ma nel contempo il piacere di una guida tanto sportiva quanto sicura, anche quando abbiamo deciso di conoscere a fondo l'impianto frenante, che ha reagito in maniera impeccabile ai nostri... maltrattamenti.



*Sotto: Ottimo anche il livello delle finiture interne con il grande display del navigatore (otto pollici) a richiesta. Ben posizionati i comandi della plancia gradevole al tatto.*





Dunque sicurezza attiva, ma un piccolo accenno è doveroso se parliamo di sicurezza passiva, con il riferimento alla struttura di base della scocca che utilizza rinforzi ad anello che hanno ottenuto riscontri eccellenti nei test di sicurezza agli urti in molti paesi. In questa scocca a prova di collisione in tutte le angolazioni, gli occupanti sono protetti da strutture che si sviluppano attorno a ciascun montante e che quindi rinforzano i vani delle porte anteriori/posteriori formando appunto un anello. La nuova Legacy è stata sviluppata secondo questa concezione di scocca di sicurezza, bilanciando robustezza e rigidità delle parti della scocca in modo da ottimizzare la struttura di assorbimento dell'energia in fase di collisione. Completano le dotazioni di sicurezza: sei airbag di grandi dimensioni, gli anteriori bistadio, i poggiatesta e il sistema di controllo della dinamica del veicolo di serie su tutti i modelli. Non mancano di certo ABS e EBD come gli altri congegni di controllo di stabilità.

## SUBARU LEGACY 2.0D

**Motore:** Anteriore longitudinale, Boxer, EE20 DOHC 16 valvole Turbo Diesel Common Rail

**Nr. Cilindri:** quattro contrapposti

**Cilindrata:** cm<sup>3</sup> 1998

**Alesaggio x corsa:** mm 86,0x86,0

**Potenza max (CV) kW a giri/min:** 110 (150) / 3600

**Coppia max Nm a giri/min:** 350 (35,7) / 1800-2400

**Rapporto compress.:1** 16,3

**Velocità max km/h:** 203

**Acceleraz. 0 - 100 km/h:** sec 9,6

**Trazione:** integrale permanente

**Cambio:** Mec. 6 marce sincr.

**Pneumatici:** 225/45 R18 205/60 R16 o 215/50 R17

**Cerchi:** 18x7 1/2J 16x6 1/2JJ o 17x7 1/2J

**Freni ant.:** dischi autoventilati

**Freni post.:** dischi

**Lunghezza:** mm 4775

**Larghezza:** mm 1780

**Altezza:** mm 1535

**Altezza da terra:** mm 150

Tara kg 1677-1649

**Ciclo urbano:** l/100 km 7,9 7,6

**Ciclo extra urbano:** l/100 km 5,5 5,3

misto l/100 km 6,4 6,1

**Ciclo urbano:** gr/km 207 199

**Catalizzatore:** con Filtro Antiparticolato

## IL DESIGN

In ultimo un accenno al design e agli interni completamente ridisegnati. Esternamente questa nuova proposta Subaru si caratterizza per una forte presenza sulla strada. Le sue dimensioni sono decisamente aumentate rispetto ai modelli precedenti (+55 mm di lunghezza, +50 mm di larghezza, +65 mm di altezza e ben +80 mm di passo), ma soprattutto si nota il frontale più marcato, forte, con due gruppi ottici di grandi dimensioni che lo allargano e lo raccordano con il fianco. Caratterizzato da parafanghi muscolosi e da una cintura molto alta e protettiva e dalle inedite cornici dei finestrini che contribuiscono a creare quella sensazione di solidità. L'abitacolo è più ampio in tutte le direzioni e i nuovi sedili, nei materiali e nella foggia, consentono il più completo appoggio e sostegno. Indubbiamente poi

non manca la tecnologia all'intero della nuova Legacy con l'indicatore del consumo istantaneo, l'indicatore di cambio marcia ideale e marcia inserita al momento, sensore di pioggia più piccolo al mondo, sensore per l'illuminazione automatica dei fari bixeno e molto altro ancora, come il navigatore con ampio schermo da 8" ad immediata consultazione, oltre a un potente e veloce DVD. Insomma, un'ottima vettura che avremmo voluto provare più a lungo per apprezzarne le tante note positive e magari, perché no, trovargli qualche piccolo difetto, magari con il pensiero rivolto a una Subaru da rally, per quella siamo pronti a metterci in fila pazientemente, rinunciando anche al confort della nuova Legacy, tanto saremo sicuramente presi da altro...



## ANDREA NAVARRA AL BATTESIMO DELLA LEGACY



Subaru, ovvero rally, in cui la Casa delle Pleiadi ha molte volte partecipato e, ancora più importante, spesso vinto. Successi che nel tempo hanno rafforzato la fama di una casa che, fin da subito, ha creduto

in uno sport tanto spettacolare quanto durissimo, dove tra l'altro la grande esperienza acquisita sui campi di gara, spesso è stata trasferita sulle auto di tutti i giorni, con evidenti benefici per gli utenti abituali. Dunque un fondamentale lavoro di squadra per puntare sempre al massimo obiettivo. Dalla vettura ottimamente preparata, ai tecnici e meccanici sempre pronti a dare il massimo, al determinante lavoro del pilota. Certo il pilota, che deve essere tanto veloce, ma anche molto attento a portare la vettura a casa, possibilmente sana e perché no, magari vittoriosa. Insomma un "giochetto" molto complicato, con tanti validi pretendenti al successo finale che in molte circostanze hanno indossato la classica tuta Subaru. Ne sa qualcosa il nostro interlocutore, visto che con quella tuta ha centrato numerosi successi, contribuendo così a rafforzare l'immagine vincente della Subaru. Andrea Navarra, tornato nel team, dopo la non

esaltante stagione passata alla Fiat, che non ha voluto perdere l'occasione rappresentata dalla presentazione della Nuova Legacy.

**Andrea, sei tornato nel team che nel passato ti ha dato tante soddisfazioni e molte vittorie. Però quest'anno la stagione si è rivelata difficile e molto particolare...**

Si, particolare. Dopo aver saltato i primi due appuntamenti del campionato, d'accordo con le altre case presenti, abbiamo ottenuto un terzo posto assoluto, seguito da qualche problema in Sicilia. In ogni caso su asfalto abbiamo sofferto molto con settanta cavalli di meno e 170 kg in più delle Super2000 e un pacchetto tecnico sicuramente penalizzante per la nostra vettura. C'è da dire poi che quando è arrivata la terra, quella del S.Marino, ho commesso un errore, con il cappottamento che aveva danneggiato il motore e al Rally S. Crispino due forature ci avevano molto rallentato, ma in generale non eravamo competitivi sull'asfalto, con un regolamento molto, molto sfavorevole per le nostre vetture. Infine la mia squadra ha deciso di puntare su altri obiettivi e così la stagione si è rivelata ostica e poco soddisfacente.

**Dai rally alla produzione. Il passo è lungo, ma c'è comunque una corsia preferenziale che possa servire per ottimizzare il lavoro che andate a svolgere nei rally?**

Sicuramente, Subaru in particolare, ha da sempre attinto dal mondo racing per incrementare quelle che erano le prestazioni delle macchine

stradali. Hanno la fortuna e la bravura di avere un prodotto di base eccellente e che nell'arco del tempo ha dato pochissimi problemi su tutti i modelli che hanno avuto, con degli standard di affidabilità penso leader su tutti gli altri concorrenti. Per quel che mi riguarda io dal 1994, da quando ho conosciuto Alberto Zambelli, uso Subaru per gli spostamenti giornalieri, compresi gli spostamenti sulla neve e mi è capitato ovviamente di provare e di avere a disposizione anche altre vetture negli anni passati. Beh, senza fare nomi, con alcune auto sono anche rimasto in garage dopo averle utilizzate a fondo, con Subaru onestamente non ho mai avuto problemi, anche dopo un utilizzo stradale estremo, dettato anche dalle condizioni ambientali.

**Chiudiamo con un appuntamento da corsa...**

Si, l'occasione da non perdere è il prossimo Motor Show a Bologna, dove parteciperò con una Subaru WRC e dove cercherò di incrementare le mie vittorie nel Memorial Bettega, anche se non mancheranno grandi campioni che vorranno firmare l'albo d'oro in questa attesa edizione 2009.

Dunque in bocca al lupo, la concorrenza sarà terribile, ma il cesenate al Memorial Bettega si esalta molto spesso e allora staremo a vedere, una cosa è certa, lo spettacolo non mancherà assolutamente.



*in foto*

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

*prenota la tua copia*



*Turismo*  
Campionato Italiano Endurance

SABA  
GT  
Campionato Italiano  
Gran Turismo

ici Sport

editore: **GP** GRUPPO Peroni  
RACE

Info: [press@gruppoperoni.it](mailto:press@gruppoperoni.it)  
tel. 0645 441 335 - cel 393 9140840



### LIBRO VIGNALE CON MICHELOTTI DESIGNER

E' uscito il secondo volume della collana "I maestri del design e della progettazione" pubblicata da Asi e dedicata ai protagonisti dello stile automobilistico italiano. Nell'officina di Via Cigliano a Torino Giovanni Michelotti disegnava e Alfredo Vignale creava e personalizzava vetture uniche su telai Maserati, Ferrari, Fiat o Lancia.

### OCCHIALI YOKO ONO BY PORSCHE DESIGN

Occhiali divenuti un cult e resi celebri dall'artista Yoko Ono. Porsche Design li ripropone in questa nuova edizione. Realizzati con Beta Titanio e materiali frutto della ricerca spaziale assicurano il massimo della leggerezza e della flessibilità.



### SCIARPE D&G

Per il freddo inverno vi proponiamo di avvolgerci in una di queste due morbidissime e caldissime sciarpe. Flanella con frange l'una, lavorazione a coste in maglia pesante l'altra, sono solo alcune delle proposte D&G in grado di assecondare gusti ed esigenze differenti.

### CELLULARE MERIDIIST BY LAMBORGHINI

Grazie alla collaborazione con TAG Heuer, leader mondiale negli orologi sportivi e nei cronografi di lusso, nasce questo telefono dal design ispirato alla Lamborghini Murciélago LP 640. Tre anni di ricerca hanno portato alla realizzazione di questo stupendo strumento di comunicazione costruito in acciaio inossidabile con una strato protettivo in carburo di titanio.



### MINUTEUR TOURBILLON BY BELL & ROSS

Splendido orologio dal movimento meccanico a carica manuale. Ponti in alluminio anodizzato in oro rosa, funzioni ore, minuti e piccoli secondi. Possibilità di scegliere tra un'ampia serie di cinturini.

### SCARPA LACOSTE

Ispirata al tennis, richiamato dalla suola che ricorda la terra rossa, questo modello, con dettagli in pelle lucida, garantisce il massimo del confort e della sportività.

# race report

**46** CAMPIONATO ITALIANO SUPERSTARS

**51** FORMULA RENAULT 2.0

**55** SARA GT CAMPIONATO ITALIANO

**48** FERRARI CHALLENGE

**52** FIVE HUNDRED CUP

**56** PORSCHE CARRERA CUP

**49** COPPA ITALIA

**53** CAMPIONATO ITALIANO AUTOSTORICHE

**57** CAMPIONATO ITALIANO PROTOTIPI

**50** CLIO CUP

**54** CAMP. ITALIANO TURISMO ENDURANCE

**58** CAMPIONATO ITALIANO F. AZZURRA

**59** CAMPIONATO ITALIANO F. 3





Pigoli parte subito fortissimo, dietro di lui la lotta è per il secondo posto con Gabellini e Russo che si scambiano più volte posizione. Armetta finisce subito in testacoda e deve abbandonare la gara, situazione che si ripeterà anche in gara 2. Intanto Gabellini si fa sempre più insidioso, tallona Pigoli e riesce a passarlo, ma il comasco resta in scia e al nono giro torna in testa. Le emozioni però non sono finite e proprio in dirittura d'arrivo il romagnolo affianca Pigoli alla Parabolica, ma non riuscirà ad effettuare il sorpasso. Russo cerca di approfittare della situazione per la conquista del podio d'onore ma le posizioni resteranno invariate fino alla bandiera a scac-

chi. In gara 2 è sempre Pigoli davanti a tutti, inseguito da Russo mentre Armetta, Ghedina e Marotta sono coinvolti nella bagarre dovuta al testacoda di Bollini. Pigoli è terzo, Martini passa Morbidelli ed è quarto quando deve arrestare la sua Chrysler per problemi ad uno pneumatico. Intanto anche Gabellini è costretto ai box e deve riprendere la gara dalle retrovie. Al quarto giro Russo accusa qualche problema ed è passato sia da Papini che da Morbidelli che riuscirà a portarsi in testa conquistando la manche davanti a Pigoli e Papini. Una bella soddisfazione per Morbidelli che aveva già centrato il titolo al Mugello.



18 OTTOBRE 2009		MONZA	
<b>POLE POSITION:</b> Pigoli Mercedes C63 AMG 1'56"920		<b>POLE POSITION:</b> n.d.	
<b>GIRO PIÙ VELOCE:</b> n.d.		<b>GIRO PIÙ VELOCE:</b> n.d.	
<b>GARA 1</b>	<b>PODIO:</b> 1. Pigoli Mercedes C63 AMG 2. Gabellini Bmw 550i 3. Russo Bmw M3 E92	<b>GARA 2</b>	<b>PODIO:</b> 1. Morbidelli Bmw M3 E90 2. Pigoli Mercedes C63 AMG 3. Papini Bmw M5



Motorzone Racecar  Lumina CR8



NEXT RACE: KYALAMI (13/12/2009)

MAIN SPONSOR:



Il Campionato Italiano Superstar Series si arricchisce di una nuova "perla" del mondo automobilistico. Si tratta della splendida Chevrolet Lumina CR8, fiore all'occhiello della scuderia Motorzone Race Car, realtà sinonimo di dinamicità ed evoluzione tecnologica a cui Reason That, azienda specializzata nel settore informatico, ha voluto affiancare il proprio brand come main sponsor. Motorzone Race Car è pronta ad accogliere anche questa nuova sfida e a regalare ai fan dell'automobilismo sportivo uno spettacolo appassionante e ricco di emozioni.

**Motor**  
**zone**

RACECAR

[www.motorzonerc.com](http://www.motorzonerc.com)



All'autodromo Piero Taruffi di Vallerlunga si assegna la Coppa Shell, con una giornata di anticipo, a Stefano Gai della scuderia Rossocorsa. Tra i piloti del trofeo Pirelli primeggiano Giorgio Sernagiotto (Motor/Piacenza) in gara 1 davanti a Marco Mapelli ed Emanuele Moncini, entrambi portacolori di Rossocorsa, e di Marco Mapelli arrivato, in gara 2, davanti a Giorgio Sernagiotto e Andrea Belluzzi (Motor/Modena). In Coppa Shell Andrea Crescentini (Motor/Piacenza), conquista gara 1 davanti a Tommaso Rocca (Rossocorsa)

e Gianluca Carboni (Rossocorsa/Pellin), mentre in gara 2 Gianluca Carboni taglia il traguardo davanti a Stefano Gai e Vincenzo Sauto. Dal 13 al 15 novembre, sul Circuito Ricardo Tormo di Valencia, si disputeranno le Finali Mondiali.



11 OTTOBRE 2009

VALLELUNGA

<b>GARA 1</b>	<b>POLE POSITION:</b> Sernagiotto 1'39"528	<b>Trofeo Pirelli</b>	<b>PODIO GARA 1:</b> 1. Sernagiotto 2. Mapelli 3. Moncini	<b>Coppa Shell</b>	<b>PODIO GARA 1:</b> 1. Crescentini 2. Rocca 3. Carboni
	<b>GIRO PIÙ VELOCE:</b> Sernagiotto 1'40"775		<b>PODIO GARA 2:</b> 1. Mapelli 2. Sernagiotto 3. Belluzzi		<b>PODIO GARA 2:</b> 1. Carboni 2. Gai 3. Sauto
<b>GARA 2</b>	<b>POLE POSITION:</b> Sernagiotto				
	<b>GIRO PIÙ VELOCE:</b> Sernagiotto 1'41"283				

A CURA DI GIULIO RIZZO. FOTO: FOTOFORCHINI

Duplice appuntamento per il Coppa Italia che nel mese di ottobre scende in pista ad Adria e a Vallelunga per il settimo e ottavo appuntamento 2009. Per conoscere tuttavia i nomi dei primi tre vincitori della Serie si è dovuto attendere l'ultima prova a dimostrazione dell'equilibrio dei valori in campo e del Regolamento Sportivo particolarmente efficace. In prima Divisione si è rinnovata la sfida fra l'inseguitore Graziani (Corvette Z06) e Benusiglio (Ferrari F430). Il primo ha fatto il pieno dei punti di classe a disposizione riuscendo però solo ad accorciare il gap dal rivale che nella prova di Vallelunga ha temuto solo verso metà gara per un contatto con Marchetti che poteva



aggiudica entrambe le gare e il titolo del 3° Raggruppamento. Primo posto in solitaria ad Adria, secondo a Vallelunga dietro Mancini non iscritto però al Campionato. In ottica Campionato a contendergli il titolo a due prove dal-

la fine anche Billo e Beltrami, ma se quest'ultimo ci ha provato fino in fondo, Billo si è dovuto arrendere già ad Adria quando a metà gara si è ritirato per problemi meccanici.

costare la gara e il titolo. Per Graziani il titolo era invece sfumato al Mugello a settembre quando per un errore è arrivato dietro al rivale. In entrambe le prove si è messo in mostra però Geri che, con la sua Lamborghini Gallardo si è aggiudicato le gare dando vita a interessanti duelli proprio con Graziani. Duello tutto fra Renault Clio Rs per l'assoluta della 2<sup>a</sup> Divisione con anche in questo caso l'inseguitore Gironacci capace di ridurre il distacco da "Spadino" senza però riuscire a compiere la rimonta. Ad Adria la vittoria di gara va al debuttante nella Serie Pasquinelli che, con la sua Bmw 320i, si aggiudica con facilità la gara. A Vallelunga è invece lotta serrata fra il rientrante Piatessi (Bmw 320i) e Barone (Clio Rs). Ad avere la meglio è il primo che sfrutta la maggior potenza della sua vettura per cogliere la sua terza vittoria accrescendo dunque i rimpianti per un cattivo avvio di stagione. Con una doppietta convincente Sanetti si

**11 OTTOBRE 2009**

**ADRIA**

- POLE POSITION:**  
Geri **Lamborghini Gallardo** 1'19.212
- GIRO PIÙ VELOCE:**  
Graziani **Corvette Z06** 1'19.394
- ASSOLUTA:**
1. Geri **Lamborghini Gallardo**
  2. Benusiglio **Ferrari F430**
  3. Graziani **Corvette Z06**

**1° Divisione**

- POLE POSITION:**  
Orlandi **Alfa Romeo Gt** 1'25.030
- GIRO PIÙ VELOCE:**  
Pasquinelli **Bmw 320i** 1'23.897
- ASSOLUTA:**
1. Pasquinelli **Bmw 320i**
  2. Orlandi **Alfa Romeo Gt**
  3. Magri **Renault Clio 16v**

**2° Divisione**

- POLE POSITION:**  
Sanetti **Honda Civic Type R** 1'30.321
- GIRO PIÙ VELOCE:**  
Sanetti **Honda Civic Type R** 1'30.679
- ASSOLUTA:**
1. Sanetti **Honda Civic Type R**
  2. Beltrami **Pegeout 206**
  3. Giacobbi **Bmw 330D**

**3° Divisione**

**25 OTTOBRE 2009**

**VALLELUNGA**

- POLE POSITION:**  
Marchetti **Lamborghini Gallardo** 1'40.541
- GIRO PIÙ VELOCE:**  
Graziani **Corvette Z06** 1'40.832
- ASSOLUTA:**
1. Geri **Lamborghini Gallardo**
  2. Graziani **Corvette Z06**
  3. Giuliani **Porsche 997**

**1° Divisione**

- POLE POSITION:**  
Piatessi **Bmw 320i** 1'49.232
- GIRO PIÙ VELOCE:**  
Piatessi **Bmw 320i** 1'49.445
- ASSOLUTA:**
1. Piatessi **Bmw 320i**
  2. Barone **Renault Clio Rs**
  3. Marotta **Bmw 320i**

**2° Divisione**

- POLE POSITION:**  
Mancini **Ford Fiesta Sti** 1'55.620
- GIRO PIÙ VELOCE:**  
Moretti **Alfa Romeo 156** 1'55.285
- ASSOLUTA:**
1. Mancini **Ford Fiesta Sti**
  2. Sanetti **Honda Civic Type R**
  3. Bravi **Alfa Romeo 156**

**3° Divisione**



13 SETTEMBRE 2009		ADRIA
GARA 1	<b>POLE POSITION:</b> Ricciarini 1'28.125	<b>POLE POSITION:</b> N.D.
	<b>GIRO PIÙ VELOCE:</b> Postiglione 1'28.015	<b>GIRO PIÙ VELOCE:</b> Ricciarini 1'28.253
	<b>PODIO:</b> 1. Ricciarini 2. Lenzotti 3. Postiglione	<b>PODIO:</b> 1. Postiglione 2. Lenzotti 3. J. Smith
GARA 2		

Cristian Ricciarini è il campione 2009 della Clio Cup Italia. Il pilota toscano è riuscito per la prima volta nell'impresa di conquistare il successo assoluto nel monomarca tricolore, "formalizzando" nell'ultimo appuntamento di Adria, un risultato dato ormai per scontato. Il portacolori della Composit Motorsport, che alla vigilia del weekend veneto si presentava con un considerevole distacco nei confronti del proprio compagno di squadra Giancarlo Lenzotti, ha cominciato a fare sul serio fin dalle qualifiche, mettendo a segno la sua terza pole position della stagione. Alle sue spalle, subito minaccioso, il rientrante Vito Postiglione, che per

l'occasione era subentrato a Francesco Iorio (assente per un concomitante impegno) in seno al team Monolite Racing. Il potentino, sebbene arretrato in fondo allo schieramento per un disagio tecnico che aveva portato la sua vettura a risultare sottopeso in sede di verifiche, si è poi confermato protagonista. Ma in gara 1 a rimanere sotto i riflettori è stato ancora Ricciarini, partito in testa e leader fino al traguardo. Una vittoria che gli ha appunto consegnato il titolo, mentre dietro di lui si è nuovamente messo in evidenza Lenzotti, con Postiglione terzo dopo una rimonta forsennata. All'inglese Jeff Smith è invece bastato un quinto posto per confermar-

si numero uno nella classifica Esordienti, dopo che a conquistare in anticipo il titolo Junior e Gentleman erano stati rispettivamente Luca Casadei e lo stesso Lenzotti. In gara 2 si è pertanto assistito ad un altro capolavoro di Postiglione, portatosi questa volta al comando fin dalle battute iniziali. Dietro di lui all'arrivo Lenzotti e Jeff Smith, il quale ha dato spettacolo battagliando con il suo omonimo compagno di squa-



dra Aron Smith, quarto sul traguardo. Per Ricciarini solamente un quinto posto a causa di un contatto in cui è rimasto coinvolto nell'accesa bagarre del gruppetto di testa. L'ultima "firma" il driver aretino l'ha apposta comunque facendo segnare il giro più veloce.

13<sup>a</sup> | 14<sup>a</sup> PROVA 10 - 11 OTTOBRE 2009

## FORMULA RENAULT 2.0

A CURA DI DARIO LUCCHESI, FOTO: ACTUALFOTO



10-11 OTTOBRE 2009

ADRIA

**POLE POSITION:**

Amberg 1'14.468

**GIRO PIÙ VELOCE:**

Olive 1'15.132

**PODIO:**

1. Zoel Amberg
2. Daniel Mancinelli
3. Genis Olive'

GARA 1

**POLE POSITION:**

Amberg 1'14.174

**GIRO PIÙ VELOCE:**

Olive 1'15.127

**PODIO:**

1. Zoel Amberg
2. Genis Olive'
3. Giovanni Venturini

GARA 2

Con il titolo assegnato in anticipo a Daniel Mancinelli, l'ultimo appuntamento della Formula Renault 2.0 Italia, andato di scena sul circuito di Adria, ha consegnato una splendida doppietta allo svizzero Zoel Amberg. Per il pilota del team Jenzer un finale di stagione sempre in crescendo, visto che già nel precedente round del Mugello aveva concluso a ridosso della zona podio. Sette vincitori diversi su sette doppi appuntamenti è quindi il bilancio conclusivo del 2009. Ma le due gare conclusive che si sono disputate sul tracciato veneto, hanno anche consegnato il secondo posto in campionato allo spagnolo Genis Olive', fino all'ultimo insidiato da Giovanni Venturini. Già nelle qualifiche è stato comunque Amberg il protagonista in-

discusso, conquistando la pole position davanti al neo-campione Mancinelli, più lento di appena due decimi. Poi, in gara 1, al pronti-via l'elvetico ha mantenuto il comando, seguito sempre dal marchigiano della One Racing, con Olive' e Venturini immediatamente dietro. Una situazione che si è ben presto "cristallizzata" fino all'ingresso della safety-car, nelle fasi conclusive, per un contatto tra Antonino Pellegrino e Maxim Zimin. Ed è stato proprio in regime di neutralizzazione che Amberg ha salutato la sua prima affermazione in campionato, mentre a mettersi in evidenza è stato anche Eddie Cheever "Junior", che ha tagliato il traguardo al quinto posto. Copione quasi identico in gara 2, salvo qualche emozione allo start, con Mancinelli chiuso da Amberg e costretto a



transitare sull'erba e successivamente ai box per un problema che lo ha portato a ritirarsi. A completare il terzetto di testa sono stati pertanto Olive' e Venturini, con il canadese Tyles Dueck quarto ed il giovane Cheever nuovamente quinto alla bandiera a scacchi. Sul po-

dio è però salito anche Mancinelli, che ha festeggiato con tutta la sua squadra. Un'ultima, meritata, distrazione prima del test-premio con la World Series F.Renault 3.5 ad Alcaniz, che lo ha visto debuttare il 28 e 29 ottobre su una monoposto della Draco Racing.

FIVE HUNDRED CUP

A CURA DI GIULIO RIZZO, FOTO: FOTO SIGNORI

Duplice appuntamento ma tre gare a ottobre per l'epilogo della Five Hundred Cup 2009 con la prova conclusiva di Vallelunga disputata con l'inedita formula della doppia gara. Campione della Serie è il romano Andrea Argenti che solo un anno fa era riuscito a sfiorare il titolo. Avvincenti entrambe le prove disputate con la categoria che ancora una volta si è dimostrata all'altezza con oltre venti partenti per gara. Ad Adria prima vittoria di Nicoli, vittoria conquistata in partenza con un ottimo scatto con il quale sorprende l'autore della pole Mamone, e difesa poi dagli assalti di Argenti risalito in seconda piazza dopo un avvio in salita. Al via, del cattivo spunto del poleman, ne approfitta anche Corinaldesi che passa Argenti al primo

tornante. Il leader in classifica replica già al secondo giro infilando Corinaldesi. La Safety Car, per un contatto fra Rivetti e Diamato, tiene il gruppo compatto con al restart lo stesso Corinaldesi che perde tempo prezioso con Ferri. I due saranno poi penalizzati con un Drive Through per qualche contatto di troppo in bagarre. Terzo torna così Mamone incapace però dello spunto necessario per raggiungere i battistrada con Argenti che si accontenta dei punti preziosi in chiave campionato. A Vallelunga Nicoli vince Gara 1, Argenti il titolo. Tutto si decide al primo giro quando nella bagarre delle prime curve perdono terreno l'autore della pole Corinaldesi e Argenti che scivolano di diverse posizioni lasciando via libera a Nicoli e Mamone che si confermano



11 OTTOBRE 2009

ADRIA

POLE POSITION:

Mamone 1'44.550

GIRO PIÙ VELOCE:

Mamone 1'44.383

PODIO:

1. Nicoli
2. Argenti
3. Mamone

25 OTTOBRE 2009

VALLELUNGA

POLE POSITION:

Corinaldesi 2'14.586

GIRO PIÙ VELOCE:

Mamone 2'14.031

POLE POSITION:

Corinaldesi 2'14.586

GIRO PIÙ VELOCE:

Mamone 2'14.031

GARA 1

PODIO:

1. Nicoli
2. Mamome
3. Ferri

GARA 2

PODIO:

1. Nicoli
2. Mamome
3. Ferri

nelle prime posizioni dopo l'exploit di metà mese ad Adria. A vincere è proprio Nicoli incalzato da Mamone, autore del giro veloce, e da Ferri che dunque abbandona le poche chances in ottica. In Gara 2, con la griglia formata invertendo l'ordine di arrivo dei primi

otto di Gara 1, Argenti passa subito Rivetti conquistando la testa. Alle sue spalle si portano subito Corinaldesi e Nicoli incapaci però dell'affondo decisivo. Ad Argenti anche il titolo Gentlemen mentre a Nicoli quello Under 25 e a Silvia Sellani, autrice di una bella gara, il titolo Lady.

**7ª PROVA**    **25 OTTOBRE 2009**  
**CAMPIONATO ITALIANO AUTOSTORICHE**

A CURA DI GIULIO RIZZO, FOTO: FOTOFORCHINI



**T**radizionale appuntamento con il Tricolore Autostoriche il weekend del 24-25 Ottobre a Vallelunga per la 300Km Autostoriche. La settima prova 2009 ha visto tutti i numerosi equipaggi al via sfidarsi nuovamente sulla distanza di 74 tornate del tracciato in provincia di Roma. Ad avere la meglio è nuovamente la Porsche 935 della Scuderia Mediolanum portata in pista da Sordi/Giovannini. Ben 61 gli equipaggi iscritti e 54 al via con tutte le vetture insieme sullo schieramento senza distinzioni di cilindrata e periodo storico. Nel doppio turno di qualifiche da trenta minuti a mettersi in luce è nuovamente la Porsche 935 di Sordi/Giovannini autori del miglior tempo nella seconda sessione disputata con asfalto asciutto e in migliori condizioni meteo dopo che la prima si era svolta al mattino presto con ancora la pista umida per la notte. Alle loro spalle l'altra protagonista di questa stagione: la Ford Gt 40 con l'inedito equipaggio Spagna/Casoni. Seconda fila monopolizzata dalle 911 di Rizzuto/Guagliardo e Mundi/Rosticci. Terza fila sempre per la 911 di Lodi/Jelmini e per la sorprendente Lotus Elan di Costa/Ferrari. Settima piazza per l'altra sorpresa delle qualifiche, la Alfasud

di Falorni/Falorni. Fra la nutrita schiera di Alfa Romeo Gt Am e Gtv 2000 miglior crono per la GT AM di Capperi/Cinotti ottavi in griglia. In gara allo spegnersi del rosso il miglior spunto è della Ford Gt 40 con Spagna tuttavia che perde il controllo della sua vettura già ai Cimini per l'asfalto viscido del mattino sfilando settimo al primo giro. Cattivo start invece per Sordi che si lascia sfilare anche dalle tre Porsche 911 alle sue spalle con in testa Guagliardo costretto a cedere per sette giri la prima posizione, dal 16imo al 23imo giro, allo scatenato Spagna. I primi cambi pilota e soste rifornimento, completati da tutti gli equipaggi di testa verso il cinquantesimo minuto di gara, riportano in testa proprio la 911 di Rizzuto con la sola 935 di Giovannini a pieni giri alle sue spalle. A metà gara il colpo di scena con Rizzuto che rallenta il ritmo e perde tre posizioni sfilando in quarta posizione e lasciando via libera a Giovannini che si aggiudicherà anche il 3° Raggruppamento, con due giri di vantaggio su Spagna/Casoni, a loro il 1° Raggruppamento complice anche la prematura uscita di scena della Jaguar E di Raimondi/Raimondi/Stanguellini. A Lodi/Jelmini, terzi sotto la bandiera a scacchi, il 2° Gruppo. Post gara mo-



vimentato con le squalifiche di Sisti/Fortunato per spinterogeno non conforme e per P.L. Costa/Ferrari per non essersi fermato per lo

stop and go assegnato per un presunto contatto sul finire di gara.

**VALLELUNGA**

**25 OTTOBRE 2009**

**POLE POSITION:**  
Sordi/Giovannini Porsche 935 Turbo 1'47.202

**GIRO PIÙ VELOCE:**  
Sordi/Giovannini Porsche 935 Turbo 1'48.200

**1° RAGGRUPPAMENTO:**  
Spagna/Casoni Ford Gt 40

**2° RAGGRUPPAMENTO:**  
Lodi/Jelmini Porsche 911 3.0

**3° RAGGRUPPAMENTO:**  
Sordi/Giovannini Porsche 935 Turbo

**15<sup>a</sup> | 16<sup>a</sup> PROVA**    **10 OTTOBRE 2009**  
**CAMPIONATO ITALIANO TURISMO ENDURANCE**

A CURA DI STEFANIA BATTISTI, FOTO: FOTOSPEEDY



Siamo giunti al termine di questo spettacolare Campionato promosso da Aci-Csai e organizzato dal Gruppo Peroni Race, che ha regalato tante emozioni fino all'ultima prova. A Monza, tra i protagonisti, Necchi che siglando le due pole, strappa il monopolio al campione in carica Colciago, che fino ad ora aveva fatto il pieno di pole position. Ha aspettato l'ultimo appuntamento Bacci per conquistare la sua prima meritata vittoria piazzando la sua Bmw M3v8 davanti a Necchi e Cappellari in gara 1. La seconda gara è stata appannaggio di Colciago che,

non pago di aver vinto il campionato con una gara di anticipo, non si risparmia e festeggia il tricolore dal gradino più alto del podio. La piazza d'onore è di Bianchet che si piazza davanti a Cappellari sia in gara 2 che in Campionato. Grande soddisfazione per la Albanese che, nella sfida con Giudici tra le diesel, riesce a primeggiare, conquistando il titolo e anche un'ottima sesta posizione assoluta in gara 1. Nella Divisione riservata alle vetture fino a 2.000 il titolo va alla coppia Marco Baroncini e Giorgio Vinella (BMW320). Tra le vetture più



battagliere in questo Campionato sicuramente vanno segnalate le Leon Supercopa iscritte allo speciale Trofeo monomarca ad esse dedicato. Vince il

titolo il duo Matteo Zucchi- Luca Trevisiol, mentre le gare sono state vinte da Alberto Viglione e dalla coppia Stefano Costantini e Giuseppe Cirò vicecampioni stagionali.

**10 OTTOBRE 2009**

**MONZA**

**Gara 1:**

**POLE POSITION:**

Necchi BMW M3 E92 1'55"575

**GIRO PIÙ VELOCE:**

Colciago Seat Leon TF 1'55"037

**Gara 2:**

**POLE POSITION:**

Necchi BMW M3 E92 1'55"297

**GIRO PIÙ VELOCE:**

Colciago Seat Leon TF 1'55"288

**Gara 1:**

1. Bacci BMW M3 E92
2. Necchi BMW M3 E92
3. Cappellari BMW M3 E92

**Gara 2:**

1. Colciago Seat Leon TF
2. Bianchet BMW M3 E92
3. Cappellari BMW M3 E92

**PODIO**



13<sup>a</sup> | 14<sup>a</sup> PROVA 18 OTTOBRE 2009

## SARA GT CAMPIONATO ITALIANO

A CURA DI STEFANIA BATTISTI. FOTO: FOTOSPEEDY



La settima edizione del Sara GT Campionato Italiano si è chiusa a Monza con l'assegnazione dei titoli a Francisco Cruz Martins con la Porsche 997 di Autorlando in GT2, alla coppia Lorenzo Bontempelli e Stefano Livio al volante della Ferrari F 430 della Kessel Racing per la GT3, mentre il trofeo nazionale Csaì GT Cup è andato a Mario Ferraris e Aldo Cerruti che hanno portato alla vittoria la Ferrari F 430 di AeffeM. L'assegnazione dei titoli è stata aperta fino alla fine con due gare dai ritmi molto intensi. In gara1 il duo Cirò-Cerrai (Ferrari F 430-Advanced Engineering) ha preceduto i compagni

di squadra Garofano-Aguas e Capello-Albuquerque (Audi R8 LMS-Audi Sport Italia), mentre in gara-2 Bontempelli-Livio l'hanno avuta vinta su Cirò-Cerrai, primi della GT2, e Capello-Albuquerque. E' bastata quindi la prima gara per assegnare i titoli in GT2 e GT3 mentre per la GT Cup si è dovuto attendere l'esito della seconda prova, ma ciò non ha demotivato i piloti che non si sono di certo risparmiati. Accesissimo il duello tra Aguas e Maassen fin dalle prime battute per la seconda piazza dietro a Bontempelli, duello che porterà ad uno scontro in cui Aguas avrà la peggio abbandono



18 OTTOBRE 2009

MONZA

### GT2-GT3-GT CUP

#### POLE POSITION:

Cirò Ferrari F 430 1'50"147

#### GIRO PIÙ VELOCE:

Livio Ferrari F 430 1'51"430

### PODIO

**Gara 1**  
1 Cirò-Cerrai Ferrari F 430  
2 Garofano-Rui Aguas Ferrari F 430  
3 Capello- Albuquerque Audi R8 LMS

### GT2-GT3-GT CUP

#### POLE POSITION:

Bontempelli Ferrari F 430 1'49"537

#### GIRO PIÙ VELOCE:

Livio Ferrari F 430 1'50"865

### PODIO

**Gara 2**  
1 Bontempelli- Livio Ferrari F 430  
2 Cirò-Cerrai Ferrari F 430  
3 Garofano-Rui Aguas Ferrari F 430

nando la gara. Intanto Palma approfitta della bagarre per insidiare Bontempelli che però è sempre primo. Al cambio pilota Mugelli, subentrato a Palma, si porta al comando davanti a Livio (compagno di Bontempelli), e Cirò (in coppia con Cerrai), mentre Cruz Martins era costretto ai box per la sostitu-

zione della gomma anteriore sinistra. In GT Cup Cerruti, subentrato a Ferraris, è al comando davanti a Sbirrazzuoli e Villa, posizioni che resteranno invariate fino al traguardo. Al 19esimo giro Mugelli dechappa ed è quindi primo Livio che vincerà precedendo Cirò e Albuquerque che divideva l'Audi R8 LMS con Capello.



quista il podio sorprendendo Fantini e Frassinetti che stavano duellando proprio per la terza piazza. Fantini poi scivolerà al nono posto dopo un lungo alla Lesmo. Ottavo al traguardo, e perciò primo in griglia di gara 2, Sonvico. Vito Postiglione riesce finalmente a conquistare l'ambita vittoria e, con il trionfo in gara 2, è il decimo vincitore diverso di questa stagione del Porsche Carrera Cup a dimostrazione della vitalità del Campionato e dell'intenso agonismo in pista. Alla partenza Sonvico mantiene la posizione di comando, ma sale subito dall'ottava posizione Balzan che duella con Rangoni. I due passano Sonvico con Rangoni a fare da battistrada, ma la battaglia prosegue, i due si toccano e finiscono nelle vie di fuga e sono costretti al ritiro. E' a questo punto che Postiglione si scatena passando Nalio e Frassinetti e guadagnando il terzo posto dietro Zampedri e Sonvico. Zampedri intanto passa in testa, ma la direzione gara gli impone un drive-through che egli non rispetta prendendo automaticamente bandiera nera. La gara è quindi vinta da Postiglione davanti a Frassinetti e Sutton, mentre Sonvico scivola al quarto posto.

17-18 OTTOBRE 2009

MONZA

**POLE POSITION:**

Balzan n.d.

**GIRO PIÙ VELOCE:**

Postiglione 1'53"985

**PODIO:**

1. Balzan
2. Postiglione
3. Zampedri

GARA 1

**POLE POSITION:**

Sonvico

**GIRO PIÙ VELOCE:**

Sutton 1'54"292

**PODIO:**

1. Postiglione
2. Frassinetti
3. Sutton

GARA 2

Alessandro Balzan, già incoronato campione 2009, festeggia il suo ventinovesimo compleanno dal gradino più alto del podio. Partito dalla pole il rodigino gestisce tutta la gara dal battistrada senza grossi intoppi ad eccezione di un lungo alla prima variante che però non comprometterà la sua leadership. Postiglione lo segue a ruota, ma non sarà mai veramente pericoloso. Terzo al traguardo Alex Zampedri che con-

**8ª PROVA**    **04 OTTOBRE 2009**  
**CAMPIONATO ITALIANO PROTOTIPI**

A CURA DI STEFANIA BATTISTI FOTO: FOTOSPEEDY



Con il titolo in tasca già da due gare Davide Uboldi poteva risparmiarsi nell'ultima prova di Monza e invece il pilota comasco mette il massimo impegno anche nell'ultimo appuntamento stagionale conquistando la pole e la vittoria. La stagione per Uboldi è stata davvero ricca di soddisfazioni: sei pole, 5 vittorie consecutive e secondo Titolo Tricolore conquistato! Dietro la Norma M20 BMW del campione in carica, si piazza la Norma M20 BMW WRC del

vicecampione Franco Ghiotto, terza la Ligier JS 51 Honda della Avelon Formula guidata da Ivan Bellarosa primo tra le vetture CN2. Peccato per Jacoboni che con la sua Lucchini Alfa Romeo 07 è velocissimo ma, per problemi di assetto, va lungo alla Parabolica finendo la gara al quinto posto dietro la Tiga OMS CN4 di Francischi. Sesto al traguardo Arfè alla guida di una Osella PA21-P-Honda.

**04 OTTOBRE 2009**

**MONZA**

**POLE POSITION:**

Uboldi **Norma M20 BMW** 1'48"723

**GIRO PIÙ VELOCE:**

Jacoboni **Lucchini Alfa Romeo 07** 1'50"607

**PODIO:**

1. Uboldi **Norma M20 BMW**
2. Ghiotto **Norma M20 BMW**
3. Bellarosa **Ligier JS 51 Honda**



Basta il settimo posto in gara 1 ad Alberto Cerqui per mettere il suo nome nell'Albo d'oro del Campionato Italiano Formula Azzurra Trofeo Michele Albereto. Il giovane pilota della Mg Motorsport guadagna il primato in un week end che si è svolto nel segno di Silvestri, suo compagno di squadra, e Palmeri, portacolori della Linerace, vincitori rispettivamente di gara 1 e gara 2. Gli altri gradini del podio di gara 1 vanno a Marco Moscato (Mac Competition) e Palmeri, mentre in gara 2 secondo arriva Silvestri davanti a Marco Falci (Nannini Racing). Luca Defendi, che fino a Vallelunga aveva ancora qualche possibilità di ambire al titolo, vede sfumare ogni speranza in gara 1 dove, coinvolto nella bagarre, danneggia la vettura e conquista solo il quinto posto. In gara 2, quando Silvestri è al comando davanti a Palmeri, l'intensa lotta per il terzo posto regala spettacolo con Falci, Iaquinta, Taloni, Torsellini, Defendi e Moscato chiusi in un fazzoletto. Ad avere la meglio sarà Falci, mentre la lotta continua per il quarto piazzamento tra Torsellini e Iaquinta, ma sarà il primo a spuntarla, mentre il secondo sarà passato anche da Taloni e si dovrà accontentare del sesto posto.



## 04 OTTOBRE 2009

## MONZA

	POLE POSITION:	PODIO:		POLE POSITION:	PODIO:
<b>GARA 1</b>	Silvestri 1'58"846	1. Silvestri	<b>GARA 2</b>	Silvestri	1. Palmeri
	<b>GIRO PIÙ VELOCE:</b> Palmeri 1'58,989	2. Moscato 3. Palmeri		<b>GIRO PIÙ VELOCE:</b> Palmeri 1'59"660	2. Silvestri 3. Falci

**15<sup>a</sup> | 16<sup>a</sup> PROVA**      **17-18 OTTOBRE 2009**  
**CAMPIONATO ITALIANO FORMULA 3**

A CURA DI STEFANIA BATTISTI FOTO: FOTOSPEEDY



I giovani piloti del Campionato Italiano Formula 3 sono scesi in pista a Monza per le ultime 2 prove che decideranno il vincitore del tricolore. La gara del sabato è vinta dall'alfiere dell'Alan Racing Pablo Sánchez Lòpez, l'assegnazione del titolo è quindi rimandata alla gara di domenica, in lizza restano Daniel Zampieri e Marco Zipoli, entrambi di Bvm Target, divisi solo da 13 punti. Bastava poco a Zampieri per assicurarsi la vittoria aritmetica del campionato già in gara 1. Il secondo posto sarebbe stato infatti sufficiente, ma forse un eccessivo entusiasmo l'ha penalizzato quando, nel tentativo di sorpassare Sánchez Lòpez, viene a sua volta passato dal compagno di squadra Zipoli e deve accontentarsi della terza piazza. Sfortunato Campos Hull uscito di pista durante il primo giro, mentre Campana, con la quarta piazza, vede sfumare la possibilità di vincere il titolo. La gara di domenica è determinante, non solo per l'assegnazione del titolo, bensì per stabilire chi parteciperà alla giornata premio di test con la Ferrari F60 di Formula 1. La vittoria in gara 2 va a un arrembante

Sánchez Lòpez che, in una prova tutta in rimonta, bisca il risultato del sabato assicurandosi il terzo posto in classifica generale che gli consente di accedere ai test Ferrari. Ma la soddisfazione più grande è quella di Daniel Zampieri che in gara 2 evita l'errore della prima prova, si tiene lontano dalla bagarre e, con il quarto posto, si porta a casa il titolo tricolore. Secondo e terzo sul podio Sergio Campana (Lucidi Motors) e Daniel Campos Hull (Prema Powerteam) agguerritissimi in pista, ma purtroppo non abbastanza per assicurarsi i primi posti in classifica e l'ambito test a Fiorano. Secondo in classifica generale e meritevole del premio è infatti Marco Zipoli giunto quinto in gara 2.



**17 - 18 OTTOBRE 2009**

**MONZA**

**GARA 1**

**POLE POSITION:**

Zampieri 1'45"634

**GIRO PIÙ VELOCE:**

Zipoli 1'46"830

**PODIO:**

1. Sánchez Lòpez
2. Zipoli
3. Zampieri

**GARA 2**

**POLE POSITION:**

Cicatelli

**GIRO PIÙ VELOCE:**

Campos Hull 1'47"201

**PODIO:**

1. Sánchez Lòpez
2. Campana
3. Campos Hull

# 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](mailto: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

#### FORD CAPRI



3000 cc, in fase di allestimento per gare.

**1 MOTORE DI SCORTA**

Vendesi € 16.000,00

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

#### LOTUS ELAN S2, 1965



HTP FIA, plurivittoriosa, perfetta, motore Montanari (180 HP), colore giallo/verde, documenti stradali originali, targa francese, ASI N. 2381, 8 cerchi, molti ricambi. Prezzo adeguato. No perditempo.

Info: [pierlorenzo.costa@tin.it](mailto:pierlorenzo.costa@tin.it)  
Tel. 335.6234747 (ore 21)

#### TAMPOLLI-ALFA CN3



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

€ 45.000,00 trattabili. Si valuta permuta parziale.

Info: [biciceto@alice.it](mailto: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](mailto:frmotorsport@live.it)

#### MARCH 763 F3, 1976



Telaio nuovo, motore Toyota Novamotor 0 Km, perfetta, ottima per la nuova serie di F3 storiche.

Vendesi € 33.000,00

Info:  
Francesco 3356047455

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 comunichiamo 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](mailto: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

#32 marzo 2010  
Prenotazione spazi: 15 feb.  
Ricezione materiale: 22 feb.

## 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@gruppoperoni.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 Bili 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

## ELENCO INSERZIONISTI

Dunlop	Il copertina
Costa Gomme	6
Turatello	7
Sorridi Editore	13
Modellismo 90	15
Fotomorale	15
Motor Zone	47
GPR	63
Armatrading III copertina	
GPR	IV copertina

# my RACE .tv

www.myrace.tv

## la prima web-race tv

L'unica in alta definizione su  
**PC - APPLE TV  
I TUNES - I PHONE**

**I CAMPIONATI ITALIANI  
COME NON LI HAI MAI VISTI**

**La più grande VIDEO LIBRARY SPORTIVA AUTOMOBILISTICA EUROPEA**

## 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

### Civrossi 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 Forlì  
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

## 220 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



**MINI COOPER S Turbo**  
**CAMS F1**  
ALBERI A CAMME www.mad.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.mad.it - info@mad.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 Viazza 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 Cavalieri 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 revio (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

**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****Murru 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

**Ho-****tel 450 Alberghi****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

### SECONDA PARTE

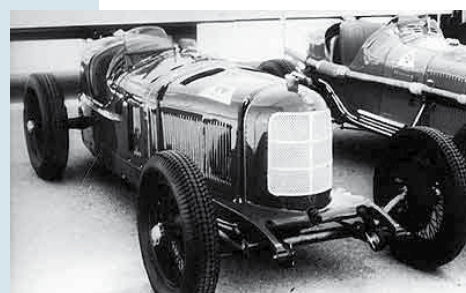
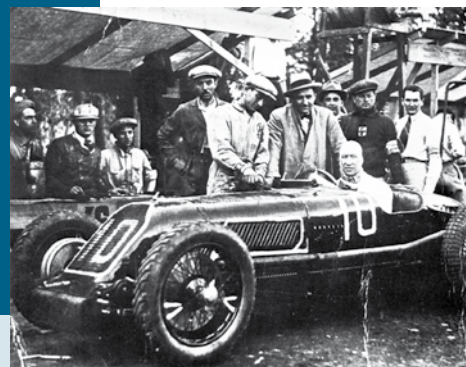
## UN CIRCUITO PER ROMA

Dopo le tormentate vicende delle prime edizioni, nelle quali il Gran Premio di Roma sembra non riuscire a trovare una sede stabile, a partire dal 1928 è il tracciato cittadino denominato "Circuito delle Tre Fontane" ad ospitarlo per tre edizioni consecutive e poi, finalmente, è la volta dell'Autodromo del Littorio, un tracciato permanente ricavato all'interno dell'omonimo aeroporto e fortemente voluto dal regime per dare a Roma un impianto che fosse un degno contraltare dell' Autodromo di Monza.

Nel 1928, per la quarta edizione, viene scelto ancora una volta un nuovo tracciato: è quello chiamato "Delle Tre Fontane", lungo 13,2 chilometri. La gara, combattuta e vivace per tutti i 391 km del percorso, vede indiscussi dominatori Chiron e Brilli Peri, ambedue su Bugatti, e Materassi su Talbot, che si classificano nell'ordine. Brilli Peri rimane al comando per i primi dodici giri e Chiron per tutti i successivi, con un vantaggio crescente, mentre Nuvolari, anche lui su Bugatti, Ernesto Maserati, su Maserati, Varzi su Delage, per citare soltanto i partecipanti più noti, pur tentando in tutti i modi di contrastare la loro supremazia, non riescono mai ad entrare veramente in gara. La quinta edizione del Gran Premio Reale Roma (26 maggio 1929) riscuote un enorme successo perché finalmente vede la vittoria di due piloti italiani su vetture italiane, due gloriose Alfa Romeo P2. I piloti sono Achille Varzi, primo sul traguardo, e Gastone Brilli Peri, secondo e detentore del giro più veloce, entrambi iscritti privatamente dato che la marca milanese ormai non utilizzava più ufficialmente quel tipo di vettura. Le due vecchie P2, pur trovandosi di fronte avversarie come le Maserati di Fagioli, Borzacchini ed Ernesto Maserati, le Mercedes di Cafisch e Momberger, l'Austro Daimler di Stuck, le Bugatti di Nuvolari, Divo, Williams, Tonini e Foresti, le Talbot di Arcangeli e Pintacuda, la Salmson di Biondetti, sullo stesso percorso di 391 km dell'anno precedente dimostrano una schiacciante supremazia dall'inizio alla fine. L'unica suspense si vive

quasi alla fine dei trenta giri previsti: al 26° giro è ancora Varzi ad inseguire Brilli Peri che lo precede di un minuto e undici secondi ma è però costretto a fermarsi ai box per rifornire. La sosta, a due giri dalla fine, dura solo pochi secondi, ma Varzi riesce a superarlo nella curva successiva e fila verso il traguardo, precedendolo di 47 secondi. Il terzo, Divo, arriva solo dopo dieci minuti. Il VI Reale Premio Roma si corre il 25 maggio 1930, sempre sul Circuito Tre Fontane, su una distanza di 261 km e vede la vittoria di Luigi Arcangeli e il trionfo di Alfieri Maserati, costruttore della macchina vincitrice che si afferma contro avversari di tutto rispetto: l'Alfa Romeo schierava infatti uomini come Varzi, Nuvolari e Campari; la Bugatti aveva mandato Chiron; la Talbot, Biondetti. Le Alfa Romeo soprattutto avevano imposto alla gara un ritmo indiano, con Nuvolari che prende il comando dal settimo giro al decimo, ritorna in testa al tredicesimo ed è poi costretto al ritiro. Arcangeli, passato a condurre, viene incalzato da Chiron, che addirittura arriva a sorpassarlo, ma sul rettilineo finale è costretto a rallentare e a cedere la vittoria al pilota italiano. Alla sua settima edizione, corsa il 7 giugno 1931, la massima prova automobilistica romana si trasferisce sulla pista dell'autodromo del Littorio, ricavata all'interno dell'omonimo aeroporto (oggi Aeroporto dell'Urbe), lunga 4 km e caratterizzata da una curva sopraelevata in cemento. L'impianto, nelle intenzioni del Regime, doveva servire da contraltare romano al "milanese" impianto di Monza ed era stato

realizzato proprio affinché il Reale Premio Roma avesse una sede permanente. La manifestazione si articolava su quattro distinte batterie (fino a 1100 cc, fino a 2000 cc, fino a 3000, oltre i 3000 cc) che si sarebbero disputate su 25 giri e una finale a cui avrebbero partecipato soltanto i primi due arrivati della classe fino a 1100 cc e i primi quattro delle altre. Nonostante alla competizione fosse stato dato il nome di "Criterium degli assi", furono proprio i migliori piloti ad essere messi fuori gioco per primi e soprattutto i due beniamini delle folle: Varzi e Nuvolari. Ai primi tre posti si classificarono tre Maserati, con Ernesto Maserati, Luigi Dreyfus e Clemente Biondetti, risultato tanto più eclatante se si considera che si trattava di tre macchine di diverso tipo, la 16 cilindri, la 8 cilindri da 2500 cc e la 1700 cc. A Varzi rimase la soddisfazione del giro più veloce, il 28°, in 1'28, alla media di 162 km/h. L'anno successivo, il 1932, non era un anno qualsiasi: era l'anno del Decennale dell'Era Fascista e per correre l'VIII Reale Premio Roma si scelse la fatidica data della fondazione della città eterna, il 24 aprile. La gara, alla quale avrebbe assistito anche il Re, si sarebbe disputata su tre eliminatorie e un repechage di 25 giri, ed una finale su 60 giri. Alla finale si schierarono Fagioli, Dreyfus, Castelbarco e Savi su Maserati, Varzi, Von Morghen, Czaikowski e Minozzi su Bugatti, Taruffi e Comotto su Alfa Romeo, Rover su Itala. Fin dalle prime battute



Prima foto: Gastone Brilli Peri, qui al volante di una Maserati, secondo per due anni consecutivi.

Seconda foto: L'Alfa Romeo P2 del 1924. Con vetture simili, acquistate privatamente, Varzi e Brilli Peri conquistano il primo e secondo posto nel 1929.

Terza foto: Luigi Arcangeli su Maserati, vincitore nel 1930

della gara la lotta rimase circoscritta a Fagioli e Varzi, nonostante corressero su macchine molto diverse da loro per cilindrata e potenza: Fagioli sulla Maserati da cinque litri, Varzi sulla Bugatti da 2 litri e mezzo, e per di più con continui problemi alle ruote. Varzi però non demorde e combatte, entusiasmando la folla e trasformando la corsa da un exploit solitario di Fagioli, in testa per tutti e 60 i giri, in un duello avvincente. Al 20° giro nella lotta si inserisce anche Taruffi che arriva al traguardo con soli 29 secondi di distacco dal primo mentre Varzi sarà solo quarto, superato nelle fasi finali anche da von Morghen. Fu questo l'ultimo Reale Premio Roma prima della Guerra Mondiale.

*Vesti la passione*



DISPONIBILI IN PISTA E SU:  
[WWW.ADRENALINARACING.IT](http://WWW.ADRENALINARACING.IT)  
[INFO@ADRENALINARACING.IT](mailto:INFO@ADRENALINARACING.IT)

OFFICIAL LICENSING & MERCHANDISING



# ROADBOOK

[www.roadbookmagazine.it](http://www.roadbookmagazine.it)

Audi R8 V10 Tra le curve e gli allunghi  
dell'Ascari Resort per scoprire  
un'auto perfetta

**ABBONATI**  
**A SOLI €18 ALL'ANNO**



**INFO:**

Tel. 06 45441335 / Fax 06 45441336  
[redazione@roadbookmagazine.it](mailto:redazione@roadbookmagazine.it)

I designer delle principali  
Case ci svelano le auto del  
futuro

61km a 200km/h su due  
ruote fra montagne case e  
marciapiedi. Questo è il TT

Quando la fabbrica diventa  
Atelier. Pagani, eccellenza  
italiana