

**IN POCHI LA CONOSCONO  
TUTTI SI GIRANO A GUARDARLA  
UNA SETTIMANA CON LA WIESMANN**

# FORMULA FUTURO



- Il Salone di Ginevra compie 80 anni e si scopre ecologico
- Anteprima 2010. Tutte le novità agonistiche della stagione al via
- Non solo tubi. Il mondo del kart anticamera per una carriera al top

# 32

Vuoi ri

Z

a ca

ABBONATI A SOLI €1

cevere

R

asa

**5** PER TUTTO L'ANNO

info: [press@gruppoperoni.it](mailto:press@gruppoperoni.it) - tel. 06 45441335

**RADUNO  
E PARATA  
PER VETTURE  
DI SERIE**

# **GTA** *Revival Show*

**GARA  
SPRINT  
PER VETTURE  
PREPARETE**



**CIRCUITO VARANO  
DE MELEGARI**

**25/26 SETTEMBRE 2010**

**APERTO A:**

- Alfa Romeo GTA Junior 1.3
- Alfa Romeo GTA 1.6
- Alfa Romeo GTA M 2.0 e derivate

**ALL'EVENTO PARTECIPERANO I PILOTI E I PREPARATORI  
CHE HANNO FATTO LA STORIA DEL MARCHIO**



organizzazione:



**GRUPPO Peroni**  
RACE

info: tel. 06.45441335 / fax. 06.45441336

[WWW.GRUPPOPERONI.IT](http://WWW.GRUPPOPERONI.IT) / [info@gruppoperoni.it](mailto:info@gruppoperoni.it)

info: Roberto Bucci / cell. 327.9084146



**R**ieccoci ai nastri di partenza per questa stagione che si preannuncia ancora difficile. I timidi segnali di ripresa ci sono ma purtroppo, come in qualunque altro settore, sembra che i protagonisti del nostro sport siano ancora più concentrati nel rientrare delle perdite, o dei mancati guadagni degli ultimi 18 mesi, che ad investire. Dodici mesi fa parlavamo di un riassetto dell'offerta nazionale e anche oggi possiamo osservare che sono pochi i doppioni presenti sul mercato. In questo numero, qualche pagina più in là, esaminiamo le novità al via constatando di come si cerca di riempire le (poche) nicchie di mercato ancora non coperte. Molte le novità che impareremo a scoprire in questi mesi con ancora una volta il Gruppo Peroni Race a fare scuola con il lancio della F3 Storica e del Campionato Italiano Turismo di Serie. Entrambi sembrano avere colpito nel segno con in particolare il secondo che sembra aver destato l'interesse delle Case Costruttrici con Mini in testa che, in cambio di un minimo investimento iniziale perlopiù composto da attività gestionale, massimizzano il ritorno commerciale. Per le F3 si attinge invece a quel fortunato bacino che è composto dagli amanti e appassionati delle auto d'epoca. Già autostoriche, con il Tricolore

unica Serie in questi anni a non aver registrato flessioni anzi aumentando la media iscritti e presentandosi a Monza, il secondo weekend di aprile, con vetture e volti nuovi. Attesa per le sorti del Gt Sprint (FG). Vista la tenacia e gli investimenti del suo presidente la Serie è stata sposata da molti team già impegnati nella Serie Tricolore. La sensazione è tuttavia che finisca per impoverire il Sara Gt senza tuttavia arrivare a griglie ricche. In fondo parliamo di vetture estremamente costose da gestire, e di un bacino di utenza che si è ulteriormente ristretto. Ultima considerazione su quella che si preannuncia essere la Formula di maggior appeal nazionale: la Formula Abarth. Pieno merito va dato alla dirigenza Csaì che tanto ci ha creduto arrivando a proporre una categoria interessante, tecnologicamente avanzata e dai costi non esorbitanti. Le quaranta vetture ordinate fanno sperare in un rinnovato vigore per le sempre tanto auspicata filiera nazionale che possa formare i giovani piloti provenienti dal kart, per un futuro ai massimi livelli dell'Automobilismo Internazionale. Peccato solo che nella complicata formulazione dei Calendari si siano create troppe concomitanze che inevitabilmente danno qualche grattacapo agli operatori del settore. Luce verde, si parte.

*Giulio Rizzo*

## 12 SALONE DI GINEVRA

Per i suoi 80 anni il Salone più importante del Vecchio Continente vira sull'ecologico. Scopriamo come le Case intendono affrontare il 2010.

## 22 NON SOLO TUBI

E' difficile trovare un pilota di monoposto di fama internazionale che non abbia fatto gavetta nei kart. Scopriamo il panorama della categoria propedeutica per eccellenza.

## 34 LA LAMBO CHE VERRÀ

In inverno siamo stati invitati alla presentazione dei progetti "Master in Car Design" degli studenti del Politecnico di Milano. Il Master, patrocinato dalla Lamborghini, aveva il compito di tracciare il design per le nuove Lamborghini.



## 38 ANTEPRIMA 2010

Inizio stagione tempo di analisi. Viaggio nelle principali novità agonistiche che la stagione alle porte ci presenta. Vediamo La F. Abarth, la F3 Historic Cup, Il Campionato Italiano Turismo di Serie, l'EOS e il GT Sprint.

## 46 IL CIRCUITO SALOTTO

Riprendiamo la nostra indagine sugli impianti nazionali facendo visita all'impianto salotto di Varano de Melegari.

## 50 GECO DA CORSA

Una settimana con la Weissman GT MF4. Una vettura dalle linee retrò ma tremendamente moderna. Siete in cerca di qualcosa veramente esclusivo? Continuate a leggere.



### EDITORE E REDAZIONE:

Gruppo Peroni Race S.r.l.  
via Cardinal de Luca, 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:

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

### ART DIRECTOR:

Laura Del Valle (zr.redazione@gmail.com)

### FOTO:

Foto Morale, Fastclick, Actualfoto, Fotoforchini, Sportformula, Foto Signori, Elle Emme, Foto Cavalieri, FotoSpeedy, Marcello Angiolella

### CONCESSIONARIA PER LA PUBBLICITÀ:

Gruppo Peroni Race S.r.l.  
via Cardinal de Luca, 1 - 00196 Roma  
tel. 0645441335 - fax 0645441336

### PUBBLICITÀ CLASSIFICATA:

(press@gruppoaroni.it)

### 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 Vallelunga  
Campionato: Formula Abarth  
Giorno: 04 Marzo 2010

Fotografo: Fotosport.biz





3

2

7

07

ABARTH

KUMHO TYRES

ABARTH

KUMHO TYRES

7

# DI PROIETTI IL PRIMO HURRA

**S**otto un cielo plumbeo che minacciava pioggia si è aperta sul circuito del Mugello la 22<sup>a</sup> stagione del Targa Tricolore Porsche. Nella GT3 Cup il primo sigillo stagionale va ad Angelo Proietti e alla Antonelli Motorsport che dopo la pole conquistano anche il primo gradino del podio. Un successo tutto di grinta quello del romano, che prima ha lottato con il compagno di squadra Paolo Gaiotto, penalizzato per partenza anticipata, per poi chiudere con oltre 6 secondi di vantaggio sul bravissimo bresciano Ermes Lombardi, autore di una gara magistrale. Il pilota della Bonaldi Motorsport ha avuto la meglio su Franco Greco e Stefano Bianconi, sfruttando al meglio il calo di ritmo del

pilota toscano e la penalizzazione per partenza anticipata inflitta a Bianconi. Terzo gradino del podio per un fantastico Gioga (Bellspeed) al debutto nella serie, davanti a Greco e Gaiotto. Non poteva iniziare meglio la stagione di Giacomo Scanzi (Ebimotors) che esce dal circuito del Mugello con vittoria, giro veloce e pole position che gli valgono il primo hat trick stagionale del Trofeo Cayman Cup. Un risultato tutt'altro che facile, con il bresciano che rende tutto più difficile al via quando insieme a Marco Macori (Starcars) anticipano la partenza dalla prima fila dello schieramento. La direzione gara infligge così un drive through ad entrambi i piloti, costretti ad un seconda parte di gara tutta in rimonta. Se-



condo dietro il vincitore della Coppa Mobil 2007, il giovane Marco Masutti (Starcars) che dopo aver esitato al via dalla seconda fila ha rimontato bene a suon di giri veloci conquistando la seconda posizione, difendendola negli ultimi passaggi dal rientrante Macori. Il cesenate dopo lo splendido 3<sup>o</sup> posto finale nel Trofeo Pirelli 2009 si conferma tra i protagonisti della classifica assoluta con un podio tutto di grinta dopo il drive through dei primi giri. Sotto una timida pioggia, ed un cielo che minaccia l'acquazzone prende il via la stagione della GT Open Cup con il bresciano Luigi Lucchini (Bms-Scuderia Italia) in pole davanti

a Fausto Broggian-Paolo Ruberti (Autorlando) e Antonello Grossi-Francesco Castellacci (Petri Corse). Con la coppia Mastronardi-"Spidey" (GDL Racing), autore della pole position, relegata in ultima fila per irregolarità in verifica post qualifica, per il pilota bresciano diventa tutto semplice, andando a conquistare la prima fantastica vittoria della stagione. Ad animare la gara ci hanno pensato Manuele Mengozzi (Rennsport) e Giovanni Caligaris (Caligaris Racing) autori di un duello serrato per tutti i 48 minuti di gara. Il forlivese ha chiuso in seconda posizione assoluta, primo di classe GT5, davanti al torinese.

**SPECIALISTA IN PNEUMATICI D'EPOCA**

VENDITA E ASSISTENZA TECNICA  
PER COPERTURE RACING

**COSTA GOMME**

**YOKOHAMA - AVON  
DUNLOP-TOYO  
MICHELIN**

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

**ORDINA**  
**IL TUO OROLOGIO ZR**

ROSSO O NERO

a soli **50** EURO

Gruppo Peroni Race  
Via Cardinal de Luca, 1  
tel. 393 9140840  
press@gruppoperoni.it

# A 3 ANNI DAL DECRETO BERSANI, QUALI I RISULTATI?

**E**ra il 2 Febbraio 2007 quando entrava in vigore il Decreto Legge n. 7 del 31/01/2007 che avrebbe rivoluzionato il mondo assicurativo italiano. Ormai conosciuto con il nome dell'allora Ministro Bersani, prevedeva tra le altre cose che i neopatentati potessero, immatricolando una nuova auto, non partire dall'ultima classe di merito, ma acquisire quella di un familiare convivente, risparmiando così centinaia di euro. Assicurazione.it, ha fotografato la situazione attuale e ha chiesto ad un panel di oltre 500 guidatori alle prese con il rinnovo o la sottoscrizione di

una polizza di RC auto cosa sapessero del Decreto e ha poi analizzato i dati degli ultimi 6 mesi per capire quanti fossero realmente gli italiani che di questi vantaggi hanno beneficiato. Gli intervistati sembrano conoscere piuttosto bene le caratteristiche principali del Decreto. Ben il 73,5% di loro sa di poter ottenere la classe di merito di un familiare convivente, e il dato sale addirittura al 75% fra le donne. Ben più di un italiano su due (59,7% il dato preciso) sa anche che, dall'entrata in vigore del Decreto, non esiste alcun vincolo al rinnovo della polizza e ciascun assicurato è libero

di cambiare compagnia senza costi aggiuntivi alla scadenza del periodo di copertura. Sempre secondo l'analisi dei dati, si ha minore conoscenza del fatto che uno stesso agente, purché plurimandatario, possa proporre le polizze di diverse compagnie (risponde correttamente solo il 41,6% del campione) e che l'attestato di rischio, documento indispensabile per la sottoscrizione di un contratto RC auto mantenga la sua validità per 5 anni anche nel caso in cui si decida di non guidare per un periodo e, quindi, non si assicuri subito un veicolo alla scadenza della polizza. Ma quanti sono gli italiani che, all'atto della stipula del contratto di polizza, beneficiano del risparmio possibile grazie al Decreto? Appena il 7,5%. Le donne hanno sfruttato questo risparmio leggermente più di quanto non abbiano fatto gli uomini (8,73% vs 7%), mentre chi non è sposato, e presumibilmente rientrano in questa categoria molti giovani che ancora vivono con i genitori, se ne è servito ben nell' 11,38% dei casi. I dati riscontrati dall'analisi raccontano anche come il risparmio venga sfruttato di più o di meno nelle diverse regioni italiane. Al Sud, complice anche un periodo di convivenza molto maggiore fra genitori e figli, si arriva a percentuali molto maggiori. Al Nord i giovani acquisiscono prima la loro indipendenza e lasciano casa abbastanza presto. Ecco perché sono proprio le regioni settentrionali quelle in cui si è potuto sfruttare meno il risparmio ottenibile acquisendo la

classe di merito di un familiare convivente. In Friuli Venezia Giulia e in Liguria hanno beneficiato del Decreto Bersani appena il 5,5% e il 5,6% di chi ha fatto la polizza RC Auto. Appena meglio in Trentino Alto Adige (6%) e in Emilia Romagna (6,2%).

*A cura di Assicurazione.it*

## DATI REGIONALI

Basilicata	9,25%
Campania	8,53%
Abruzzo	8,23%
Calabria	8,22%
Puglia	8,21%
Lazio	8,13%
Lombardia	7,95%
Sardegna	7,50%
Umbria	7,46%
Veneto	7,42%
Piemonte	7,22%
Sicilia	7,21%
Toscana	6,49%
Marche	6,46%
Molise	6,46%
Valle D'Aosta	6,34%
Emilia-Romagna	6,27%
Trentino-Alto Adige	6,06%
Liguria	5,60%
Friuli-Venezia Giulia	5,52%



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

**PRODUZIONE RIMORCHI E AUTOARTICOLATI TRASPORTO VEICOLI**

Aperti - Furgonati - Telonati -



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

**TURATELLO SRL - PADOVA - TEL. 049.9070126 - FAX 049.9070323**

..Ma riguardo lo spirito del nuovo  
Campionato "Turismo" di Serie...  
Crede di affrontare così  
il low cost..?!



# LA MATITA DI NARDI

INIZIA CON QUESTO NUMERO LA COLLABORAZIONE CON IL COLLEGA E AMICO MASSIMO NARDI CHE PER PASSIONE E DIVERTIMENTO DA ANNI RAPPRESENTA L'AUTOMOBILISMO NAZIONALE ATTRAVERSO ALCUNE SIMPATICHE VIGNETTE. MOLTI DI VOI SANNO CHI È, TUTTI LO CONOSCETE. MASSIMO È INFATTI UNO DEI COMMISSARI DI GARA A VALLELUNGA IN CORSIA BOX. OCCHIO DUNQUE!

..Da cosa ti sei accorto  
che si tratta di una F.3  
degli anni '70 ?!



## Modellismo 90



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)

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

Segui  
la tua passione su  
[www.automodellando.it](http://www.automodellando.it)

Motorzone Racecar  Lumina CR8



MAIN SPONSOR:



OFFICIAL SPONSOR:



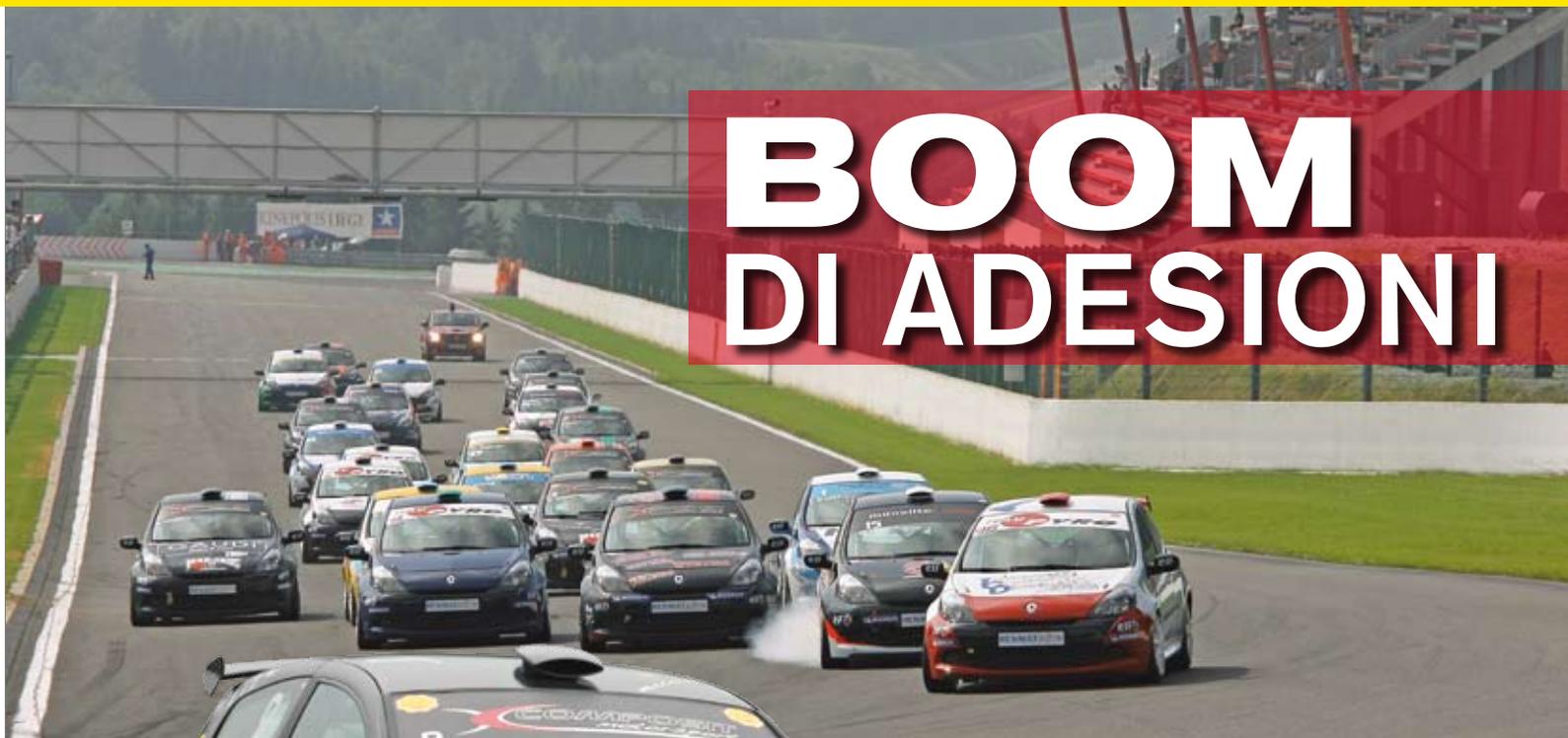
Il Campionato Italiano Superstar Series si arricchisce di una nuova "perla" del mondo automobilistico. Si tratta delle splendide Chevrolet Lumina CR8, fiore all'occhiello della scuderia Motorzone Race Car, realtà sinonimo di dinamicità ed evoluzione tecnologica a cui Reason That e Budello Naturale hanno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

**Motor**  
**zone**  
RACECAR

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

by **RENAULT**

# BOOM DI ADESIONI



**N**umeri e qualità per un monarca che mantiene una tradizione di successi. La Clio Cup Italia parte quest'anno con uno schieramento di oltre 35 iscritti. Invariato il numero di appuntamenti del calendario, che rimangono sempre sei, così come la formula delle due gare da 30 minuti per ogni weekend che si svolgerà tuttavia nelle sole giornate di sabato e domenica, in abbinamento con i campionati del Gruppo Peroni. L'obiettivo è quello di

contenere i costi e a tale scopo, a partire da quest'anno, è stata introdotta anche la regola che consente a due conduttori di alternarsi al volante, disputando ciascuno una delle due gare in programma nel fine settimana. Dati alla mano i risultati sono eccellenti, perché già nel primo appuntamento di Monza è previsto il "tutto completo", con undici squadre al via. Cominciando dalla Composit Motorsport, che porterà in pista ben dieci vetture. Ad avere il

numero "uno" sulla portaiera sarà Cristian Ricciarini, reduce dal successo conquistato nel 2009 sempre con la squadra dei fratelli Ansaloni. Ed è già sfida annunciata con il suo compagno Giancarlo Lenzotti, che lo scorso anno aveva concluso secondo, vincendo la classifica Gentleman. Da tenere d'occhio, tra gli altri, anche Ronnie Marchetti e Daniele Perfetti. Agguerrita la presenza della Go Race, che punta su un "poker" di piloti (ma con la possibilità concreta di aggiungere una quinta guida). Con la compagine di Antonio Iachetti faranno il loro esordio Federico Gioia, figlio dell'esperto Luciano, ed il 17enne Luca Ligato, mentre è stato confermato Nico-

la Rinaldi. Nuovamente ai nastri di partenza gli inglesi del Team Pyro con Jeff Smith, la scorsa stagione vincitore del titolo Esordienti, in testa al "plotone". Non cambia neppure la One Racing, confermando Paolo Gabrielli e Gianluca Giacomini. Quattro punte anche per la Giada Auto, che oltre a Emanuele Balestrero (a dicembre vincitore nella kermesse del Motor Show), Raffaele Bruzzo e Andrea Marazzi, accoglie tra le sue fila il promettente Ezio Muccio. La Greta racing mette invece in campo due piloti con una grande esperienza nelle categorie Turismo come Alessio Alcidi e Guglielmo Pipolo, assieme ai quali sarà della partita Luigi Luzio. La Autostar Motorsport affiderà invece tre vetture a Ottavio Cappelli, Istvan Minach e Michele Puccetti. Un ritorno importante quello di Target Competition, Team Alghisi e Martino Motor Racing-BDS Corse. A completare il cerchio la Monolite Racing.

# NEL SEGNO DELLA CONTINUITÀ



**P**oche ma importanti le innovazioni che quest'anno caratterizzeranno la Formula Renault, con un "Challenge" che continua ad ospitare nel suo schieramento le gloriose Tatuus 2 litri. Per il campionato della Fast Lane Promotion la parola d'ordine è contenimento dei costi, a fronte del "top" dei servizi (assistenza in pista, comunicazione, presenza di un marchio particolarmente sensibile alla crescita dei giovani piloti come quello d'oltralpe...). Si comincia da Imola, il 16 maggio: una scelta scaturita dalla volontà di dare più tempo alle squadre per presentarsi a ranghi completi al via della stagione, che offrirà a tutti anche la possibilità di allestire il kit per adottare i cavi di ritenzione ruote resi obbligatori dal 2010 al fine di incrementare la sicurezza delle vetture ed in distribuzione dal costruttore dei telai a partire da metà aprile. I weekend saranno inoltre articolati nelle sole giornate di sabato e domenica, mentre le date del calendario sono in

tutto sei, mantenendo la doppia gara, con un costo di iscrizione al campionato ribassato a 7000 euro più Iva che include

anche l'iscrizione a tutti gli appuntamenti. Una "formula convenienza" che continua pertanto ad attirare. A confermare la propria presenza fino ad ora sono stati infatti la One Racing, campione nel 2009 con il marchigiano Daniel Mancinelli, che metterà in campo due vetture per Federico Bonamico ed il ceco Antii Ramo. Importante anche quest'anno la presenza degli stranieri. Il francese Christopher Brenier ha completato i ranghi della Scuderia Antonino, che metterà in pista anche un'altra monoposto per Antonino Pel-



legrino. Quindi c'è la novità del team tutto sloveno AK Plantex Sport, con le due guide Jaka Marinsek e Habjan Matevz. Ma è atteso anche l'arrivo di altri piloti con differente passaporto. Tra le compagini "storiche", è confermata la CO2 Motorsport di Ezio Cosmai, che ha chiuso con Claudio Castiglioni, Federico Vecchi e il figlio d'arte Andrea Baiguera. Con la CG Motorsport di Cesare Guerci ci sarà l'ex kartista Francesco Antonucci. Da segnalare il debutto nella serie tricolore della Mac Competition di Andrea e Claudio Marra, che punterà sul giovane veronese Edoardo Mara-

nelli ed il 21enne siciliano Antonio D'Avilla, proveniente dal mondo delle due ruote. Un posto di riguardo tra le "new-entry" spetta al Team Torino Motorsport che avrà tra le sue fila il 17enne trevigiano Patrick Gobbo ed una star d'eccezione come l'attore Ettore Bassi che, dopo avere maturato esperienza in altre categorie, fa praticamente il suo esordio nelle ruote scoperte. La squadra piemontese che fa capo a Marco Braghero e Giacomo Notarrigo è tuttavia in procinto di definire altri due nomi. Attese anche delle novità sul fronte BVM, Cram Competition, Facondini Racing, Jenzer Motorsport, Tjemme e Viola Formula.

# MOTORZONE RADDOPPIA, ANZI TRIPLICICA

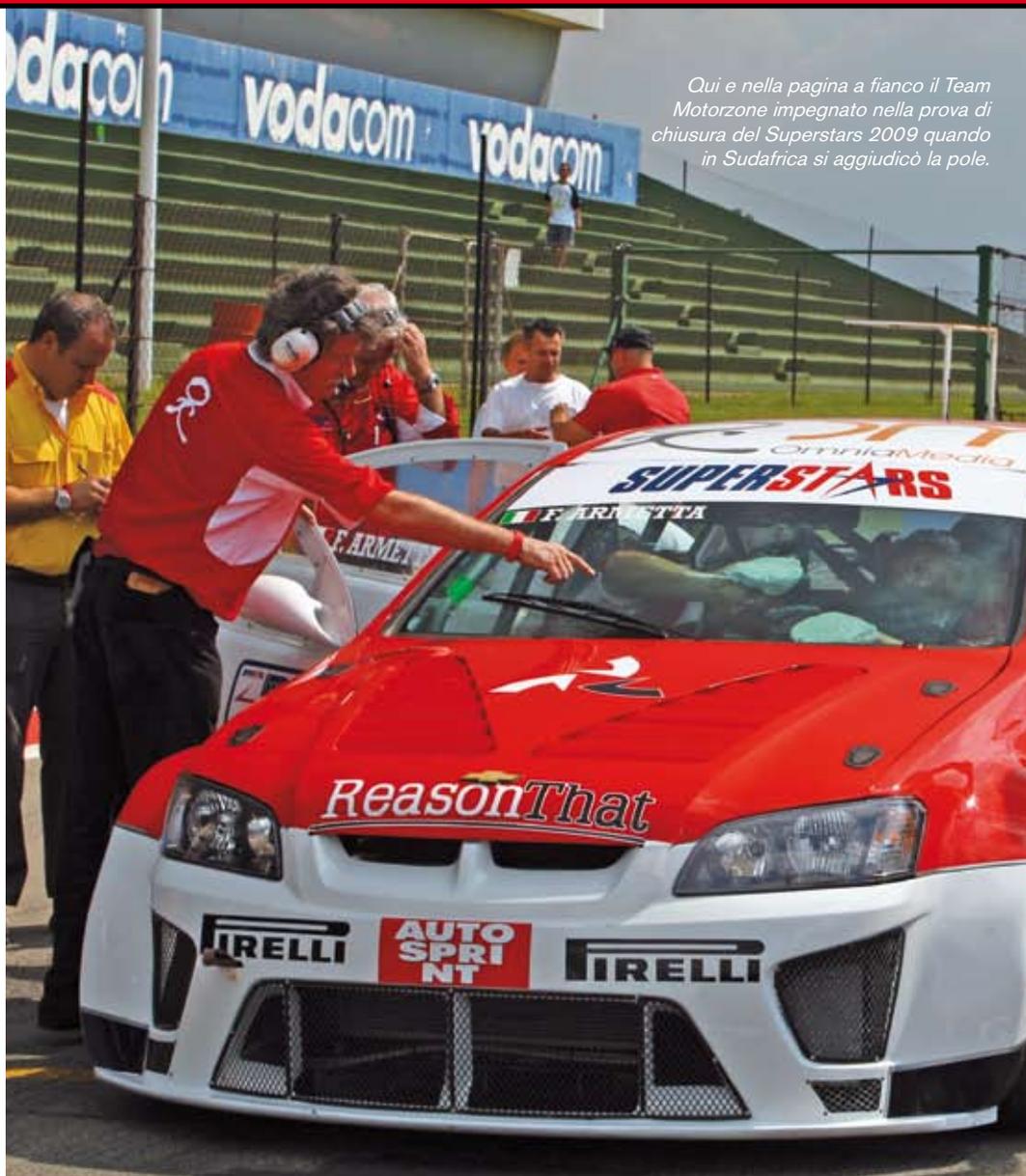
**C**i eravamo lasciati quattro mesi fa con l'interessante chiacchierata con Stefano Novelli, socio di maggioranza della Motorzone Race Car impegnata nel Campionato Superstars. Ci aveva confidato che i programmi 2010 prevedevano una seconda Chevrolet Lumina CR8 ma scorrendo l'elenco iscritti scopriamo che le Lumina del Motorzone sono diventate tre. Vediamo le novità del team romano di questo inizio stagione.

## **Non due ma ben tre vetture. Decisamente una bella sorpresa.**

Si in effetti l'idea era quella di avere due vetture ma dopo Kyalami, l'ultima prova del 2009, abbiamo compreso ancora di più le potenzialità di questa vettura scesa in pista per la prima volta solo a settembre scorso. Delle potenzialità se ne sono resi conto anche i piloti e, viste le molte richieste abbiamo optato per una terza vettura. In questo modo ritengo che potremo essere molto competitivi fin da subito.

## **Parliamo di piloti. Quali gli alfieri Motorzone Race Car?**

Simao molto soddisfatti di tutti e tre i nostri piloti. Da poco abbiamo raggiunto l'accordo con Johnny Herbert che può essere considerata la nostra punta di diamante. Siamo molto soddisfatti di lui e contiamo che la sua esperienza possa essere di aiuto al team anche sotto il piano dello sviluppo tecnico. Gli altri due piloti non sono da meno come Nico Caldarola e Filippo Zadotti. Entrambi



*Qui e nella pagina a fianco il Team Motorzone impegnato nella prova di chiusura del Superstars 2009 quando in Sudafrica si aggiudicò la pole.*



sono molto determinati e hanno esperienza da vendere. Sono convinto di avere un team equilibrato che possa confrontarsi ad armi pari con i team ufficiali.

#### **Le ambizioni per questo 2010**

Come detto sicuramente quello di combattere ad armi pari con i team supportati dalle Case Ufficiali. Puntiamo su tutti e tre i nostri piloti all'International Series. Nel corso della stagione poi vedremo a che punto saremo nell'Italiano e nel caso trarremo le nostre decisioni. Abbiamo rispetto per tutti ma siamo convinti delle nostre potenzialità.

#### **Come procede lo sviluppo della macchina?**

Quest'inverno abbiamo effettuato due lunghe sessioni di test sul tracciato di Vallelunga. La vettura risponde bene e sessione dopo sessione è sempre più veloce. Continueremo ovviamente anche nel corso della stagione ma contiamo di essere competitivi fin dalla prima gara anche se per le caratteristiche della vettura sono i tracciati misti quelli a noi più congeniali.

#### **Da Pirelli a Michelin, cosa cambia?**

Cambiano ovviamente tutti gli assetti ed è per questo che conta effettuare molti chilometri di prove magari anche con più vetture contemporaneamente. Siamo ovviamente soddisfatti del nuovo partner tecnico.

#### **Al volante l'anno scorso c'era Armetta.**

Fabrizio è un amico nonché Team Principal. Come già annunciato era previsto che per questa stagione si concentrasse unicamente nel ruolo di Team Principal. E' anche grazie a lui e ai nostri partner Reason That e Consorzio del Budello Naturale se siamo riusciti a mettere in piede un programma così ambizioso.

#### **A quando la quarta vettura?**

No, per adesso vogliamo concentrarci sul materiale che abbiamo. Certo abbiamo molte idee ma, ripeto, vogliamo concentrarci al massimo su questa stagione che si preannuncia davvero intensa.

# MODENA CELEBRA STANGUELLINI



**M**odena Terra di Motori, la più grande manifestazione italiana "en plain air" dedicata alla passione dei motori, compie undici anni, si rinnova e dedica gran parte degli eventi a un centenario importantissimo per gli appassionati di bielle e pistoni: la nascita di Vittorio Stanguellini, straordinario creatore di vetture da corsa, con una biografia che, senza tema di smentite, può essere definita come emblematica della terra dei motori.

Grande passione, incredibile abilità tecnica, un'infanzia in mezzo ai motori (il padre Francesco è uno dei primi concessionari Fiat d'Italia e corre per passione con l'amico Vincenzo Lancia), le amicizie con Enzo Ferrari e i fratelli Maserati, i primi interventi sulle vetture di Tazio Nuvolari: ecco gli esordi di una vita dedicata ai motori. Poco più che ragazzo, Vittorio Stanguellini, per gareggiare con gli amici sui viali del parco, potenzia una Balilla Sport che riesce a seminare persino una velocissima Alfa Romeo 1750. E

da allora - siamo negli anni '30 - comincia la sua straordinaria attività di trasformare vetture di serie in bolidi da corsa. Ma è negli anni del dopoguerra che Stanguellini diventa famoso in tutta Europa per le sue vetture da corsa: l'officina ha impianti modernissimi e spesso si lavora 24 ore su 24 per riuscire a soddisfare scuderie e piloti. Nel '46 le Fiat Stanguellini conquistano il campionato assoluto categoria Sport Nazionale. Passa un anno e dalle officine di Stanguellini esce la prima vettura stradale: una berlina 1100, con carrozzeria Bertone coupé chiusa. Nel 1955 Stanguellini tenta per la prima volta l'avventura nelle grandi prove internazionali quali la 24 Ore di Le Mans, la 500 Km del Nürburgring e il Tourist Trophy di Belfast. Dalla Francia e dagli Stati Uniti fioccano intanto le richieste di vetture e dall'Inghilterra arrivano ordini per propulsori da montare su propri telai. Ma le vetture Sport sono avviate verso il tramonto. Stanguellini non si scoraggia e, con l'istituzione da lui

caldeggiata, alla fine degli anni '50, di una nuova formula di monoposto addestrativa denominata Junior, il tecnico modenese costruisce per primo una monoposto di 1100cc. che detterà legge in quella categoria. Grazie alla sua affidabilità e potenza la vettura domina incontrastata la scena per le prime due stagioni della Formula in Europa e in America. Preziosi si rivelano i consigli e i collaudi di Manuel Fangio, da sempre amico di famiglia. Le Junior modenesi collezionano un centinaio di vittorie. La loro supremazia è ufficializzata nel 1962 quando l'ANCAI assegna a Vittorio Stanguellini il Trofeo Mondiale per costruttori di Formula Junior. In quegli anni Stanguellini è

davvero ai vertici dell'automobilismo mondiale. L'ultima creazione sportiva del grande modenese è una Formula 3 ma il divario fra costruttori, soprattutto a livello industriale ed economico, è ormai troppo grande. A metà degli anni '60 Vittorio abbandona le corse per dedicarsi all'attività di vendita e assistenza nella sua officina. Rimane un desiderio, insoddisfatto e gelosamente custodito: quello di partecipare alla F1. Nel cassetto della sua scrivania resta, irrealizzato, il disegno di una F1 progettata nel 1961. La storia del costruttore modenese rivivrà dunque a Modena sabato 29 e domenica 30 maggio quando, da tutto il mondo - sono attesi collezionisti dal Giappone e dagli Stati Uniti - arriveranno alcune decine di vetture per partecipare al pri-





mo Memorial Vittorio Stanguellini. Si tratta del primo grande raduno/incontro dedicato ai collezionisti di auto costruite in via Scedoni a Modena e riservato alle storiche Formula Sport - Barchetta - Berlina Corsa uscite dalle mani di Vittorio e dei suoi collaboratori fra il 1937 e il 1966. Un evento che è destinato a diventare un vero e proprio must per gli appassionati. Domenica 30, nel primo pomeriggio, i viali del parco della città che ospitavano il circuito cittadino di Modena rivivranno le emozioni e i fasti degli anni d'oro dell'automobilismo. Per l'occasione sarà ricreata la tribuna e da lì sarà possibile ammirare i bolidi di Stanguellini e

al 23 maggio, ai visitatori di Modena Terra di Motori sembrerà di essere finiti in una sorta di macchina del tempo. Il centro storico infatti sarà trasformato in un immenso set cinematografico che ricostruirà la vita degli anni '50 e '60 e in modo particolare la mobilità di quel tempo. Sarà dunque possibile rivivere lo spirito così particolare di quel periodo, quando le moto e le auto erano il segno dell'emancipazione, quando la velocità era il simbolo della libertà. Vespe, lambrette, ma anche le vetture della Posta, le ambulanze della Croce Rossa, le macchine americane e le regine dei circuiti di allora, saranno le protagoniste di questo tuffo nel passato che vedrà la partecipazione di centinaia di figuranti che saranno in



altri gioielli del motorismo del passato che sfileranno facendo sentire agli appassionati la musica dei loro motori. Ma ci si emozionerà anche con il presente, grazie all'esibizione di due recentissime vetture di Formula Uno della Ferrari guidate da esperti piloti. Ma il centenario di Stanguellini regalerà ancora qualcosa agli appassionati: dal 23 maggio sarà allestita, all'interno del Museo Stanguellini, una mostra imperdibile che raccoglie foto, video, progetti, autovetture e memorabilia dell'avventura del costruttore automobilistico modenese. Nel primo fine settimana della manifestazione, quello che va dal 22



grado di trasformare per un paio di giorni il volto di una città. Per l'occasione verranno proiettati nelle piazze del centro alcune pellicole di quegli anni nei quali i grandi attori del passato hanno condiviso le scene con vetture e moto: dalla splendida Aurelia B24 guidata da Vittorio Gassman ne "Il sorpasso", al Duetto "Osso di seppia" guidato da Dustin Hoffman nel film "Il laureato". E ancora, sempre nel primo fine settimana, l'invasione delle Rosse di Maranello in Piazza Grande (sono attese un centinaio di auto del cavallino rampante), raduni di grandi marche e anche tante eccellenze enogastronomiche esposte nelle piazze che ci racconteranno una Modena che non è solo terra di motori, ma anche di sapori. Molto attesa anche l'iniziativa di Acì Modena che presenta al pubblico un nuovissimo simulatore di guida e corsi di guida sicura che pongono la sede modenese dell'Automobile Club come apripista assoluto in Italia.

# ECOLOGICA

# A TUTTI I COSTI

OTTANT'ANNI E NON DIMOSTRARLI. GINEVRA È ANCORA UNO DEI SALONI DELL'AUTO PIÙ IMPORTANTI AL MONDO E ANCHE QUEST'ANNO SI PRESENTA CON DIVERSI ASSI NELLA MANICA. MOLTE LE ANTEPRIME ASSOLUTE COME I PROTOTIPI, CHE MAGARI PRIMA DELLA EFFETTIVA COMMERCIALIZZAZIONE POTRANNO CAMBIARE ANCHE SENSIBILMENTE VOLTO. IL TEMA PREDOMINANTE È PERÒ L'ECOLOGIA CON TUTTI I MARCHI CHE FANNO A GARA PER PRESENTARE VERSIONI IBRIDE DAL BASSO IMPATTO AMBIENTALE.

**P**artiamo da quella che può essere definita la reginetta del Salone: la Alfa Romeo Giulietta. Il Marchio ha bisogno di una scossa e molte aspettative sono riposte proprio sulla Giulietta erede, nel difficile segmento C, della 147. Il nome della nuova vettura è un chiaro tributo alla mitica Giulietta che, negli anni Cinquanta, fece sognare generazioni di automobilisti, rendendo per la prima volta accessibile il sogno di possedere un'Alfa Romeo e unendo fruibilità e comfort di alto livello all'eccellenza tecnica. Il pianale è tutto nuovo e, rispetto alla 147, è difficile trovare punti in comune a partire appunto dal nome che, stando al nuovo filone, segna l'abbandono dei numeri per tornare ai nomi storici del Marchio. Forse, l'unico elemento mutuato dalla 147, è la posizione delle maniglie per le portiere posteriori posizionate proprio a ridosso del montante per contribuire alla pulizia della linea della fiancata. A partire da maggio il modello sarà in vendita progressivamente su tutti i principali mercati mentre a Ginevra il pubblico può ammirarne cinque esemplari: due

versioni Quadrifoglio Verde, equipaggiate con il 1750 TBi da 235 CV, due versioni Distinctive, con 2.0 JTDM da 170 CV e una Distinctive dotata del 1.4 MultiAir Turbobenzina da 170 CV.

Riflettori puntati anche sull'Alfa Romeo MiTo che, proprio a Ginevra, porta al debutto due novità di assoluto interesse: il cambio "Alfa TCT" e il "Blue&Me-TomTom". Il primo contenuto è una trasmissione automatica con doppia frizione a secco che assicura un comfort di guida e un feeling sportivo superiori a quelli offerti dai

cambi automatici convenzionali, ma con una miglio-





re efficienza e una riduzione dei consumi. In bella mostra la MiTo Quadrifoglio Verde equipaggiata con il potente 1.4 MultiAir Turbobenzina da 170 CV, un simbolo storico del brand che oggi viene riletto in chiave moderna interpretando una nuova concezione di sportività, che abbina il massimo piacere di guida con la maggiore sensibilità ambientale.

Parlando di motori, e rimanendo in Casa Fiat, è in bella mostra il nuovo motore bicilindrico TWIN-AIR da 85 CV (900 cc). Capostipite di una nuova famiglia di propulsori bicilindrici, il propulsore, a settembre su una 500, impiega il rivoluzionario sistema Mul-





tiar abbinato a una fluidodinamica specifica e ottimizzata per il massimo rendimento di combustione. Inoltre, frutto dell'estremizzazione del concetto di "downsizing" e di una sapiente messa a punto della meccanica di base, la nuova famiglia – con prestazioni comprese tra i 65 e i 105 CV – assicura fino al 30% in meno di emissioni di CO2 rispetto a un motore di pari prestazioni.

Per una Casa come la Citroen, che con la C4 ha dominato le ultime stagioni rally, creare un prodotto racing all'altezza era un impegno da non sottovalutare. La sua risposta è nella Citroen DS3 Racing alla sua prima mondiale. Le sue foto erano già disponibili da qualche settimana, con la vettura già impegnata in estenuanti test per affinarla al meglio in ottica versione da rally. Delle sue specifiche prettamente racing ci piace il diffusore posteriore, i cerchi da 18 pollici e le finiture cromate e in carbonio. Il motore si basa sul THP turbo 1.6 con una potenza aumentata a 200cv e una coppia portata a 275Nm. Più larghe di 30mm anche entrambe le carreggiate. Disponibile nella seconda metà dell'anno sarà prodotta in tiratura limitata in soli 1000 esemplari. In principio c'era solo la One e la Cooper. Poi arrivò la Cooper S e a seguire la Clubman, la John Cooper Works, le versioni Diesel e la entry level Ray. A Ginevra la famiglia Mini si allarga ulteriormente e per i puristi suona come un pugno nello stomaco. In un mercato dove però ogni Casa ambisce alla più piccola fetta di mercato, e di esempi recenti ce ne sono fin troppi, ecco arrivare la prima Mini a quattro ruote motrici e a quattro porte. E' la Countryman e dovrebbe arrivare sul mercato europeo dopo l'Estate disponibile in cinque motorizzazioni: tre a benzina – MINI Cooper S Countryman, MINI Cooper Countryman, MINI One Countryman e due diesel, MINI Cooper D Countryman, – MINI One D Countryman –. Lo spettro di potenza spazia da 66 kW/90 CV a 135 kW/184 CV. Tutti i propulsori fanno parte di una nuova generazione di motori che soddisfano le norme antinquinamento Euro 5.



Grazie a un passo di 2,59 metri ed una lunghezza di meno di 4.10 metri la MINI Countryman può trasportare fino a cinque occupanti, anche se di base viene consegnata con i sedili posteriori sdoppiati. E' però possibile avere, senza costi aggiuntivi, un divanetto posteriore a tre posti, i cui schienali possono essere regolati in tre posizioni. Lo si può far scorrere avanti e indietro per incrementare il bagagliaio che, in posizione di partenza, misura 350 litri e può salire fino a 440 litri, mentre con lo schienale abbattuto arriva fino a 1170 litri. Anche il look dell'abitacolo, pur se con nuovi elementi, è nel tipico stile Mini conosciuto fino ad adesso, ma l'elemento che spicca è il binario centrale denominato MINI Center Rail sul quale si possono applicare numerosi accessori. Rimanendo in tema di vetture attese, a Ginevra ha fatto il suo esordio anche la piccola Audi A1 già peraltro conosciuta nelle sue forme definitive. Relativamente poco costosa e con



una lunghezza inferiore ai quattro metri vuole essere l'arma della Casa degli Anelli contro lo strapotere Mini. In passato, vedi A2, le sorti delle piccoli Audi furono alterne. Questo modello, da settembre la cinque porte, può lasciare il segno soprattutto se sarà presto disponibile anche nella versione S1 (si parla di un anno) che in quella elettrica denominata e-tron e già visibile proprio a Ginevra. Questa costituisce un'ulteriore interpretazione dell'automobile elettrica concepita appositamente per l'uso quotidiano. La Audi A1 e-tron viaggia sempre sfruttando la trazione elettrica (ha un motore elettrico da 102 cv!), mentre il motore a combustione serve esclusivamente a ricaricare la batteria in casi eccezionali. L'autonomia con le sole batterie è di 50km. Il tempo di ricarica dichiarato da presa elettrica è di 3 ore. Per gli amanti della potenza pura





anche la RS5 da 450cv. Tolti i veli anche alla Lexus CT 200h, la nuova risposta ibrida nel mondo delle compatte. Spinta da un motore benzina 1.8 abbinato a un motore elettrico, con cambio E-CVT, con la possibilità di scegliere diversi settaggi come ECO, Sport e Normal. Le dimensioni parlano di 4,32 metri di lunghezza, 1,765 metri di larghezza con una base di 2,6 metri, quindi piuttosto generose anche in confronto alla concorrenza del Segmento C. Interessante la soluzione delle sospensioni con all'anteriore un sistema MacPherson mentre al posteriore un sistema di sospensioni a bracci doppi che Lexus dichiara essere stato studiato appositamente per la nuova CT 200h. Gli interni ricalcano in maniera fedele quelli visti sul concept LF-Ch già vista a Francoforte, con la particolare strumentazione





asimmetrica dove spiccano la zona del display in alto e la Operation Zone in basso. Alla conquista del mercato delle ibride non potevano mancare la Porsche, che nel presentare la nuova Cayenne ha mostrato anche la sua versione ibrida. Questa avrà un motore V6 turbo benzina 3.0 da 333 CV abbinato a un motore elettrico da 34 kW, per una potenza complessiva di 380 CV e una coppia massima di 580 Nm. In un secondo momento arriverà comunque una versione dotata del benzina V6 4.0 da 300 CV con

cambio tiptronic S e una con il V8 4.8 da 400 CV. Prevista, inoltre, anche la presenza della Cayenne Turbo con il V8 di 4.8 litri da 500 CV e del turbodiesel V6 3.0 da 240 CV. Presentata anche la Porsche 918 Spyder, una due posti secchi erede della Carrera GT. Anche la 918 Spyder sarà spinta da un sistema ibrido. Rimanendo in tema di supercar nuova versione della Gallardo in Casa Lamborghini. La piccola si fa ancora più leggera perdendo 70kg e guadagnando 10 cavalli. 200 mila Euro e il gioco è fatto.





Concludiamo la nostra rassegna sul Salone con l'ultimo gioiello di Casa Ferrari la 599 HY-KERS, una vettura "laboratorio" che ha come obiettivo preparare le Ferrari a essere in linea con le future normative sui limiti di emissioni di CO<sub>2</sub>, specialmente sul ciclo urbano. Sintesi dell'esperienza in tema di recupero di energia matu-





rata in F1 nel 2009, il motore elettrico della HY-KERS, compatto trifase ad alto voltaggio da 40 kg di peso, è accoppiato alla parte posteriore del cambio F1 doppia frizione a 7 marce. Trasmette il moto attraverso una delle due frizioni del cambio e si collega a uno dei due alberi primari. L'erogazione della potenza è assicurata così istantaneamente e continuamente tra il motore elettrico e il motore termico laddove il primo è in grado di produrre oltre 100 CV, assicurando l'obiettivo dei tecnici Ferrari di compensare ogni chilogrammo di peso in più con l'aumento di almeno 1 cavallo vapore. Durante la fase di frenata il motore elettrico agisce come un generatore, sfruttando l'energia cinetica della coppia negativa per ricaricare le batterie. La gestione di questo cruciale compito è affidata a una centralina elettronica dedicata, anch'essa di derivazione F1, che oltre a comandare il motore elettrico, sovrintende all'alimentazione dei sistemi ausiliari (servosterzo, servofreno, aria condizionata e sistemi di bordo). La sua commercializzazione non è prevista a breve.



# MODELLISMO90: PASSIONE PER L'INEDITO



Come già accennato nei precedenti articoli, il mondo dell'automodellismo statico sta vivendo un periodo in cui, soprattutto grazie alla produzione asiatica, il numero dei soggetti riprodotti è diventato elevatissimo. Viene riprodotto in scala 1/43 quasi tutto il riproducibile. In questo panorama di "sovraffollamento" Modellismo90 ha deciso di intraprendere una strada affascinante e soprattutto "alternativa". Il famoso negozio romano, tra i pochissimi in Italia specializzato solo in auto e moto in miniatura, ha infatti intrapreso, da circa 3 anni, il difficile percorso che porta ad essere "produttori" creando tre linee di prodotti ben distinte: Kits, Montati ed i mitici Trans-kit. Per la serie dei kit è stata scelta una tematica decisamente cara al cuore degli appassionati ovvero la F1 anni '70. Il punto di partenza sono state le Hesketh 308 nelle varie versioni soggetti praticamente inediti. I modellini sono realizzati in resina, metallo bianco e fotoincisioni ed hanno riscosso subito un buon successo di pubblico anche fuo-

ri dall'Italia e in modo particolare in Inghilterra dove gli anni '60 e '70 sono visti con molto riguardo dai modellisti.

Le bellissime livree schierate da Lord Alexander Hesketh - che per inciso, con il suo privatissimo team riuscì perfino a vincere il GP d'olanda del 1975 con James Hunt - sono state accuratamente riprodotte e, tra queste, spiccano alcune colorazioni diventate mitiche nell'iconografia della F1 come la 308D del 1976 (USA-Olanda-Germania) sponsorizzata da Penthouse e dalla RIZLA+. Di prossima uscita verrà commercializzata un'ulteriore 308D GP Belgio 1976 che si differenzia dalle altre per la carrozzeria aerodinamica.

Il secondo modello in catalogo è la Surtees TS19 di cui segnaliamo la bellissima versione della Theodore Racing relativa al GP del Giappone 1976, mentre nel 2009 sono state presentate la Ensign MN176 del '76 declinata in quattro livree e la Ensign MN177 (1977) disponibile anche questa in 4 varianti. Nel corso del

2010 verrà presentata la Ensign MN177 nelle versioni 1978 che si differenziano dalla versione dell'anno precedente per la forma delle pance. Sempre nel 2010 verrà commercializzata finalmente l'inedita BRM P201 nelle versioni del 1974/75.

Questa serie di modelli, grazie ad una nutrita quantità di fotoincisioni, riproduce fedelmente molti particolari "mitici" delle Formula 1 anni '70 quali le retine e i supporti degli alettoni e sono disponibili a prezzi molto competitivi che variano dai 50 ai 65 Euro per i KIT e dai 130 ai 140€ per i montati. Discorso a parte meritano i Trans-kit. I più giovani appassionati di modellismo forse non sanno neppure esattamente cosa siano, ma sono stati fino agli anni '90 una costante nell'automodellismo statico. Si tratta di confezioni che contengono fogli decals e tutto quanto serve (fotoincisioni, cerchi, particolari in fusione, a seconda dei casi) per migliorare o realizzare una precisa versione di un modello partendo dalla base di un die-cast di gran serie. Anche in questo caso le scelte fatte

da Modellismo90 sono davvero particolari: sono infatti disponibili i kit di elaborazione per Fiat 126 per realizzare le versioni Rally Isola d'Elba '78 e Rally S. Martino di Castrozza su base Starline e Fiat 125S gruppo1 versione Rally dell'Elba 1972 in due differenti colorazioni sempre su base Starline. Il costo dei trans kit varia dai 22 ai 14€ e tramite il sito [www.modellismo90.it](http://www.modellismo90.it) è possibile ordinare anche le versioni già montate.

A completare la gamma dei prodotti, al momento disponibili a marchio Modellismo90, c'è una vera e propria chicca commercializzata solo montata e in serie limitata di 99 pezzi. Partendo da una base IXO è stato realizzata la dettagliatissima Fiat Abarth 131 Rally Codasur 1980 condotta dal pilota di F1 Ferrari Reutemann/Perissutti. Per quello che riguarda le prossime uscite della serie trans-kit il produttore romano non si sbilancia ma annuncia ghiotte novità per il 2010.



gulliveradv

# Vuoi vendere la tua auto o la tua moto d'epoca?

IL MIGLIOR  
POSTO DOVE  
VENDERE LA PROPRIA  
AUTO E MOTO.

Hai un'auto o una moto e  
vuoi venderla? Se ha almeno  
vent'anni o è una youngtimer,  
contatta la segreteria  
organizzativa o visita il sito,  
per prenotare il tuo  
spazio in Fiera.



# FUORISERIE

**FIERA DI ROMA 17 - 18 APRILE**

[WWW.FIERAFUORISERIE.IT](http://WWW.FIERAFUORISERIE.IT)

Il più grande mercato di Auto e Moto d'Epoca del centro-sud Italia

Infoline Intermeeting + 39 049 7386856 [info@fierafuoriserie.it](mailto:info@fierafuoriserie.it)



La gara più attesa dell'anno è appena scattata, il Campionato Mondiale della classe Super KF si è corso nel settembre 2009 sul circuito asiatico di Macao.

# NON SOLO TUBI

La palestra dei campioni. Per definire il karting spesso si utilizzano spot già sentiti. Ma, in realtà, il mondo del karting è un microcosmo complesso e con meccanismi tutti suoi. Chi ne conosce a fondo la struttura, l'ossatura portante? Qual è l'energia che rende questa disciplina motoristica una delle più esaltanti e vitali? Abbiamo fatto una full immersion in questo universo, per capire come funziona il circus, quali sono i personaggi che ne hanno fatto la storia e quali sono i nomi che oggi contano.

## GLI ALBORI



Sbarcato in Europa, e nello specifico in Inghilterra, dall'America negli anni '60 il "karretto" con il motore della vespa ha compiuto un percorso evolutivo formidabile, grazie alla fantasiosa e romantica imprenditoria italiana. Esatto, se questo sport è quello che è oggi, lo dobbiamo all'intraprendete genio italico, in buona parte. Sono proprio i marchi no-

strani come Birel, Crg e Tony Kart che hanno scritto la storia del karting, ma anche lame, Parilla, Kali, All Kart, Pcr sono nomi che hanno dato un contributo fondamentale all'evoluzione e alla crescita del movimento. Così oggi a dettar legge in pista, e sul mercato, sono i tre costruttori che sull'asse Brescia-Milano producono i telai e i motori più performanti del mondo.



## CALENDARIO CIK FIA

### Campionato del Mondo CIK-FIA & Coppa del Mondo KF2

16-19 Settembre Zuera (ESP)

### Coppa del Mondo CIK-FIA KZ1 & KF3

09-12 Settembre Braga (PRT)

### Coppa del Mondo CIK-FIA SUPER KF & Campionato Asia-Pacifico KF2

20-23 Maggio Suzuka (JPN)

### Europeo CIK-FIA SUPER KF

08-11 Aprile Sarno (ITA)

24-27 Giugno Varennes s/Allier (FRA)

08-11 Luglio Genk (BEL)

### Europeo CIK-FIA KZ1 & KZ2

08-11 Aprile Sarno (ITA)

24-27 Giugno Varennes s/Allier (FRA)

### Europeo CIK-FIA SUPERKART

02-04 Aprile Silverstone (GBR)

06-08 Agosto Assen (NLD)

22-24 Ottobre Le Mans-Bugatti (FRA)

### Europeo CIK-FIA KF2 & KF3

08-11 Luglio Genk (BEL)

### Campionato Asia Pacifico CIK-FIA SUPER KF & KF3

07-10 Ottobre Macau-Coloane (MAC)

### VIKING TROPHY CIK-FIA KF2, KF3 & KZ2

11-13 Giugno Lidköping (SWE)

### MONACO KART CUP CIK-FIA KF3 & KZ2

15-17 Ottobre Monaco (MCO)

## CALENDARIO WSK

### Wsk World Series (categorie SKF, KZ2, KF2, KF3)

30 Giugno/ 3 luglio, Portimao (Algarve) (P)

29 Luglio/ 1 Agosto, Millevil New Jersey (USA)

28/31 Ottobre, Sharm el Sheik (ET)

### Wsk Euro Series (categorie SKF, KZ2, KF2, KF3)

4/7 Marzo, La Conca (ITA)

25/28 Marzo, South Garda

Lonato (ITA)

25/28 Aprile, Zuera Saragozza (ESP)

6/9 Maggio Genk, Horesbergdam (BEL)

3/6 Giugno, Sarno Napoli (ITA)

### Wsk Master Series (categorie KZ2, KF2, KF3, Mini)

26/29 Agosto, Siena (ITA)

23/26 Settembre, Val Vibrata (ITA)

7/10 Ottobre, Castelletto di Branduzzo (ITA)

## LA SITUAZIONE ATTUALE

Oggi il karting è guidato a livello internazionale dalla CIK-FIA (Federazione Internazionale Karting), autorità sportiva presieduta dal francese Nicolas Deschoux, fresco di nomina. Ai massimi livelli il karting sta vivendo una fase estremamente effervescente e tesa della sua recente storia. I più importanti costruttori mondiali, fra i quali anche gli italiani appunto, hanno spostato il loro interesse verso le competizioni organizzate e promosse dalla WSK International Series. Questo è il campionato organizzato dalla struttura del manager italiano Luca De Donno, capace



in alcune stagioni di creare un format agonistico, sportivo e promozionale dal forte appeal, in grado di confrontarsi

anche con le gare titolate CIK-FIA. Per fare un parallelo chiaro quella che ha vissuto il karting negli ultimi mesi è una

situazione molto simile a quella già vista, e mai concretizzatasi, nella F1 di un anno fa. La grande differenza è che, nel go kart, i costruttori si sono uniti e hanno costruito il "loro" campionato mondiale, diminuendo il loro impegno nelle competizioni promosse dalla Federazione Internazionale. La WSK International Series si articolerà in tre campionati, una serie mondiale, una continentale e un campionato nazionale. La WSK World

*Sopra: La gara finale dell'Europeo della classe KF2 è appena partita, a condurre è l'italiano Felice Tiene (n.101). Alla fine vincerà il britannico Jordan Chamberlain.*

Series, si svolgerà su tre prove, una gara europea ad Algarve (Portogallo), la seconda prova sarà negli USA, New Jersey e la conclusione avverrà in continente africano a Sharm el Sheik, a fine ottobre. La Euro Series, si svilupperà su cinque appuntamenti nel vecchio continente e, inutile dirlo, sarà il vero campionato europeo di specialità e la sua conclusione sarà nel mese di giugno, giusto in tempo per far spazio al grande progetto della WSK World Series. Nel nostro paese a sovrintendere lo sport del karting vi è l'ACI-CSAI, che ha nella Sottocommissione Karting il suo organo esecutivo, alla guida della quale vi è il dott. Vittorio Loriga.



# CLASSI

LE CATEGORIE DEL KARTING SI DIFFERENZIANO PER MOTORIZZAZIONE E PER LE SPECIFICHE TECNICHE DEI TELAI.

La classe 100cc. è ormai scomparsa, soppiantata da motorizzazioni più evolute, sempre e rigorosamente a due tempi. Questi nuovi motori, appartenenti alla classe KF, hanno una cilindrata di 125cc., sono dotati di frizione e non hanno il cambio di velocità. Super KF, KF1, KF2 e KF3 sono le classi in ordine decrescente, che danno vita ai campionati internazionali di più alto livello.



Il podio della Coppa del Mondo della classe KF3, riservata alle giovani promesse che hanno dai 12 ai 15 anni. Vincitore è l'italiano Niceta, secondo l'inglese Dennys e terzo il francese Gasly.

## CATEGORIA

## CILINDRATA

## REGIME DI ROTAZIONE MASSIMO

## POTENZA E CARATTERISTICHE

### SUPER KF

125CC.

16.000 giri limitato elettronicamente

Dai 33 ai 37 cv.  
**La F1 del karting, Super KF:** regime massimo di rotazione 16.000 preparazione del motore estrema - impiego di freni posteriori e anteriori - peso minimo (pilota+kart) kg 160 - per professionisti

### KF1

125CC.

16.000 giri limitato elettronicamente

Dai 30 ai 34 cv.  
E' ormai stata soppiantata dalla SKF. Impiego di freni posteriori e anteriori - peso minimo (pilota+kart) kg 160 - per professionisti

### KF2

125CC.

15.000 giri limitato elettronicamente

28/30 cv.  
Preparazione del motore vincolata - impiego di freni posteriori e anteriori - peso minimo (pilota+kart) kg 160 - dai 15 anni in poi

### KF3

125CC.

14.000 giri limitato elettronicamente

Preparazione del motore ridotta - impiego di freni posteriori - peso minimo (pilota+kart) kg 145 - dai 13 ai 15 anni



In questo contesto, momentaneamente scoppietante, si muovo-

no realtà molto professionali, team che fanno capo alle grandi factory, dotate di Racing Team che svolgono un costante e approfondito lavoro di sviluppo dei telai, dei motori e di tutte le componenti. Nulla di più simile, per molti aspetti, al grande circo della F1, con case ufficiali, un'immagine aziendale da promuovere grazie alla bontà del lavoro

svolto, e soprattutto, delle vittorie ottenute in pista. Ovviamente, in questo contesto, i piloti hanno un ruolo importante. Ai top driver professionisti si affiancano, anzi si oppongono, giovani leoni in ascesa che nel karting stanno maturando la giusta esperienza per saltare nelle monoposto e tentare la grande scalata.

# TECNOLOGIA

La tecnologia che sta dietro un go kart è estremamente raffinata ed i kart sono frutto di accurati e costanti studi effettuati dai reparti tecnici delle case leader. Anche l'uso della galleria del vento non è affatto sconosciuta ad alcune aziende, basti pensare che la Tony Kart ha sviluppato il suo ultimo modello, il Racer EVR, anche con studi aerodinamici. Leghe raffinate come quelle con Ergal e Magnesio, accurate lavorazioni dell'alluminio sono all'ordine del giorno nella costruzione di un telaio racing. Tutte lavorazioni che i più importanti costrut-

tori si fanno in casa, senza ricorrere all'ausilio di forniture esterne. La scocca dei go kart resta, per ferrea definizione regolamentare, realizzata in tubi di acciaio al cromo molibdeno, la cui sezione varia dai 30mm ai 32mm.

*Un go kart (nel caso specifico il telaio è Tony Kart modello Racer EVR e il motore è Vortex modello RAD) della classe Super KF costa circa €7.900.*



## CATEGORIE NAZIONALI

Le categorie di ingresso al mondo del karting sono diventate, negli ultimi anni, quelle monomarca. Vale a dire quelle classi che permettono un debutto nel mondo delle competizioni con costi contenuti, in categorie comunque di alto livello, capaci di offrire gare importanti e una buona visibilità per i piloti di vertice, tutto a costi accettabili. Tra i monomarca top a livello mondiale vi è la Rotax Max e la Rok Cup. Quest'ultimo è un campiona-

to organizzato e gestito dalla Vortex di Pavia. Nel nostro paese le categorie monomarca che stanno spopolando sono, la Rok Cup, la Easy Kart (che fa capo al gruppo Birel) e la Champion Kart. Le categorie Nazionali che vanno per la maggiore, escluse le sopra citate monomarca, sono in tutto e per tutto uguali alle classi internazionali, dimostrazione questa che la culla del karting è, nonostante tutto, ancora l'Italia.



*Vista generale di uno degli impianti più belli del circus del karting, la pista Internazionale Napoli. Sullo sfondo si vede il Vesuvio.*

## PILOTI

Marco Ardigò, Arno Kozlinski, Davide Forè, Jhonatan Thonon, Bas Lammers e Alessandro Piccini, sono alcuni dei top driver, autentici professionisti che hanno dedicato la loro carriera al karting e nel loro curriculum annoverano titoli mondiali ed europei. Il record tra i piloti in attività spetta al bresciano Forè, suoi sono 5 titoli mondiali, di cui quattro con i kart senza marce. All'inossidabile Piccini, classe '64, va il primato di longevità sulla breccia. Il toscano è stato capace di battersi con Tarquini negli anni '80 e restare ad altissimo livello per ben vent'anni, conquistando 4 titoli iridati nella categoria con il cambio. L'attuale Campione del Mondo della SKF è Kozlinski, il transalpino ha spodestato il fortissimo Ardigò, quest'ultimo vincitore di due mondiali e 4 Campionati europei negli ultimi 5 anni. Sono questi gli ossi durissimi con cui i

giovani rampanti devono vedersela prima di staccare il biglietto per l'avventura delle formule. In tema di giovani non possiamo non fare qualche nome, soprattutto alla luce del nuovo progetto varato dalla Ferrari. Lo scintillante progetto "Ferrari driver Academy", varato dalla casa di Maranello con la partnership di CSAI, ha già sortito una formidabile euforia tra le giovani promesse, oggi più che mai scalpitanti per la chance offerta. Red Bull prosegue nella sua politica, tenendo sotto il controllo dei tori molti giovani, per scegliere i più meritevoli. McLaren ha recentemente affiancato il britannico Rowland con il folletto olandese Nick De Vries. La scuderia britannica segue la politica di avere pochi e selezionatissimi drivers a cui dare il proprio supporto.

# IL CALENDARIO COMPLETO DEL CAMPIONATO ITALIANO OPEN MASTERS DELIBERATO DA CSAI E FIK PER IL 2010:

<b>14/03/10</b>	Pista 7 Laghi – Castelletto di Branduzzo (PV)	Categorie <b>KF2/KF3/KZ2/60/4Tempi</b>
<b>04/04/10</b>	Kartodromo Castelvetrano – Triscina (TP)	Categorie <b>KF2/KF3/KZ2/60</b>
<b>23/05/10</b>	Circuito Int. La Conca – Muro Leccese (LE)	Categorie <b>KF2/KF3/KZ2/60</b>
<b>13/06/10</b>	Circuito Int. Napoli – Sarno (SA)	Categorie <b>KF2/KF3/KZ2/60</b>
<b>18/07/10</b>	Circuito Int. Viterbo – (VT)	Categorie <b>KF2/KF3/KZ2/60/4Tempi</b>
<b>12/09/10</b>	Circuito Int. Pomposa – Comacchio (FE)	Categorie <b>KF2/KF3/KZ2/60/4Tempi</b>

## LE GARE DI CARATURA INTERNAZIONALE CHE SI DISPUTANO IN ITALIA NEL 2010

<b>11/14 febbraio</b>	<b>15ª Edizione Winter Cup</b>	South Garda Karting (BS)
<b>21 marzo</b>	<b>21º Trofeo Andrea Margutti</b>	Castelletto di Branduzzo (Pv)
<b>3/5 settembre</b>	<b>Rok Cup Italia</b>	Castelletto di Branduzzo (Pv)
<b>14/17 ottobre</b>	<b>Rok Cup International Final</b>	South Garda Karting (BS)
<b>17 Ottobre</b>	<b>Finale Mondiale Easy Kart</b>	Castelletto di Branduzzo (Pv)
<b>6/7 novembre</b>	<b>40º Trofeo delle Industrie</b>	Castelletto di Branduzzo (Pv)

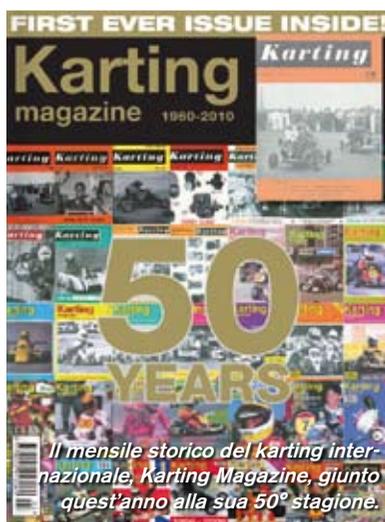
## MEDIA

Nel karting esiste oramai un ottimo network di comunicazione, composto da magazine, web site e alcune tv e web tv. La carta stampata la fa da padrona con alcune riviste che sono dei veri e propri cult per gli appassionati di settore. TKart e Vroom sono i giornali italiani di riferimento. Il britannico Karting Magazine è la rivista storica, da 50 anni nella mischia il giornale diretto da Mark Burgess è il più letto tra quelli

di settore. Ogni continente ha il suo magazine, Go Racing negli USA, KartX in Australia e Japan Kart in Giappone.

Tra i siti web che segnaliamo in ordine sparso vi sono:

www.csai.aci.it  
www.kartingmagazine.com  
www.goracingmagazine.com  
www.cikfia.com  
www.wskarting.com  
www.tonykart.com  
www.birel.it  
www.kartcrg.com  
www.rokcup.com



## PISTE

Anche quando si parla di piste nel kart è impossibile non parlare di Italia. Il tracciato Internazionale La Conca di Muro Leccese è, dai più, riconosciuto come uno dei più begli impianti al mondo. Il nostro paese è pieno di circuiti ben strutturati, in cui si disputano prove di livello mondiale, tra questi non si può non

## DAL KART ALLA FORMULA



Il kart è una favolosa disciplina dagli indubbi contenuti tecnici e sportivi, è inevitabile che questo sport sia una formidabile officina per

forgiare le nuove leve dell'automobilismo.

Tra i freschi talenti in erba che hanno recentemente spiccato il volo verso le auto vi sono Aaro Vainio, finlandese, Campione Europeo della Super KF e neo acquisto della scuderia di management di Nicholas Todt. Daniel Kvyat e il figlio d'arte Carlos Sainz Jr, vincitore della Monaco Kart Cup di KF3, sono i giovani di maggior talento che dalla KF3 sono balzati in Formula BMW. Nel kart, vanno tenuti d'occhio gli italiani Flavio Camponeschi e Felice Tiene, il primo è stato

Campione Europeo nel 2008 e il secondo si è imposto nella Coppa del Mondo di KF2 a Suzuka nel 2009.

Il piccolo, talentuoso, olandese Nick De Vries è stato strappato recentemente dalla McLaren alla Ferrari Driver Academy. Da tenere d'occhio sono anche Yannik De Brabander (Olanda) e il transalpino Brandon Maisano, accomunati da piede pesante ed esuberanza. Tra i giovanissimi, presi sotto l'ala Ferrari, vi è l'interessante romano Gianmarco Ercoli, formatosi nella Rok Junior e diventato una interessante realtà.

## DALLA F1 AL KART E RITORNO

Con l'abolizione dei test in F1, sono numerosi i drivers della massima formula che non disdegnano di tenersi in palla con i kart. Segno, questo, che la guida del go kart è impegnativa ed entusiasmante.

Apripista di questa "tendenza" è stato Michael Schumacher, oramai da anni impegnato, quando gli è consentito, a svolgere test e gare con la squadra

citare il Circuito Internazionale Napoli, a Sarno. Tra le piste europee, c'è molta attesa per la neonata Algarve, in Portogallo, e sempre nella penisola iberica, non passa inosservata la Ciudad del Motor di Alcaniz e l'altrettanto moderno impianto di Zuera. Queste ultime due piste si trovano tra Valencia e Saragozza.

*Schumacher, Kubica e Massa. Un trenino in bagarre che potremmo facilmente vedere nel prossimo mondiale di F1. Tony Kart, RK, oppure Mercedes, Renault e Ferrari. Scegliete voi!*



*Fernando Alonso sul kart che porta il suo nome, FA Kart. Lo spagnolo, nelle sessioni di test che svolge con il kart, utilizza il modello con cambio di velocità. Lo smalto del kartista non è affatto appannato e Fernando è velocissimo.*

Tony, Kart. Ultimamente la presenza dei F1 alla guida del kart si è fatta frequente al punto che non solo Schummy ha preso parte a competizioni di livello internazionale, ma anche Buemi, Alguersuari e Piquet sono scesi nella bagarre dei professionisti del karting. Hamilton e Kubica hanno inaugurato, nel 2009, una linea di kart che porta il loro nome, preceduti dal ferrarista Fernando Alonso che ha già dal 2006 i suoi FA (Fernando Alonso) Kart.

# COSTI



**P**er quantificare il costo di una singola gara in kart è opportuno definire la tipologia di manifestazione a cui ci si riferisce la gara stessa, la caratura del team con cui si corre e le ambizioni personali. Si passa da costi decisamente accettabili per entrare a far parte del magico mondo delle competizioni

nazionali sino ad arrivare a cifre decisamente importanti se si desidera (capacità permettendo) di avere alle proprie spalle un team ben organizzato, se non addirittura una squadra ufficiale. In quest'ultimo caso il budget non è l'unica dote richiesta, infatti il karting ai massimi livelli è fatto di piloti professionisti. Il costo di un

kart completo, con motore, telaio e tutti gli accessori in magnesio, vale a dire con allestimento racing al top, è pari a €9.000 per un KZ2 (categoria con il cambio) e di €7.900 per un kart appartenente alla classe KF2. Proviamo qui di seguito a schematizzare le voci più importanti di ogni singola categoria, in riferimento alla

portata dell'evento a cui si partecipa e al costo che ne segue.

*Il Campione del Mondo 2008 della SKF Ardigo comanda la finale mondiale a Macao. Alle sue spalle il n.11 Vainio e la sagoma minacciosa di n.20 Kozlinski. Quest'ultimo alla fine avrà la meglio e porterà in francia il titolo iridato 2009.*

CATEGORIA	CAMPIONATO	STRUTTURE AL SEGUITO	DURATA DELL'EVENTO/IMPEGNO	BUDGET RICHIESTO
<b>SKF e KZ2</b>	WSK World Series	Team ufficiale	5 giorni <b>Professionistico</b>	€15.000/25.000 a gara
<b>KF2 e KF3</b>	WSK World Series	Team ufficiale	5 giorni <b>Professionistico</b>	€10.000/15.000 a gara
<b>SKF, KZ2, KF2 e KF3</b>	WSK Euro Series	Team ufficiale e squadre private	5 giorni <b>Professionistico</b>	€8.000/15.000 a gara
<b>KZ2, KF2 e KF3</b>	WSK Master Series	Team privati	4 giorni <b>Aspiranti professionisti</b>	€8.000/5.000 a gara
<b>KZ2, KF2 e KF3</b>	Open Master Italia	Team privati	4 giorni <b>Aspiranti professionisti</b>	€7.000/5.000 a gara
<b>KZ2, KF2 e KF3</b>	Gara Nazionale	Team privati e/o auto gestione	2 giorni <b>Appassionati</b>	€3.500/1.500 a gara
<b>Monomarca Rok, Easy Kart, Rotax</b>	Gara Internazionale	Team privati e/o auto gestione	5 giorni <b>Aspiranti professionisti e/o Appassionati</b>	€7.500/3.000 a gara
<b>Monomarca Rok, Easy Kart, Rotax</b>	Gara Nazionale	Team privati e/o auto gestione	2 giorni <b>Aspiranti professionisti e/o Appassionati</b>	€3.500/1.000 a gara

# effetto **TKart**

abbonati subito  
prezzo speciale  
**39,00 EURO**  
anzichè  
**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@sorridieditore.it](mailto:abbonamenti@sorridieditore.it)

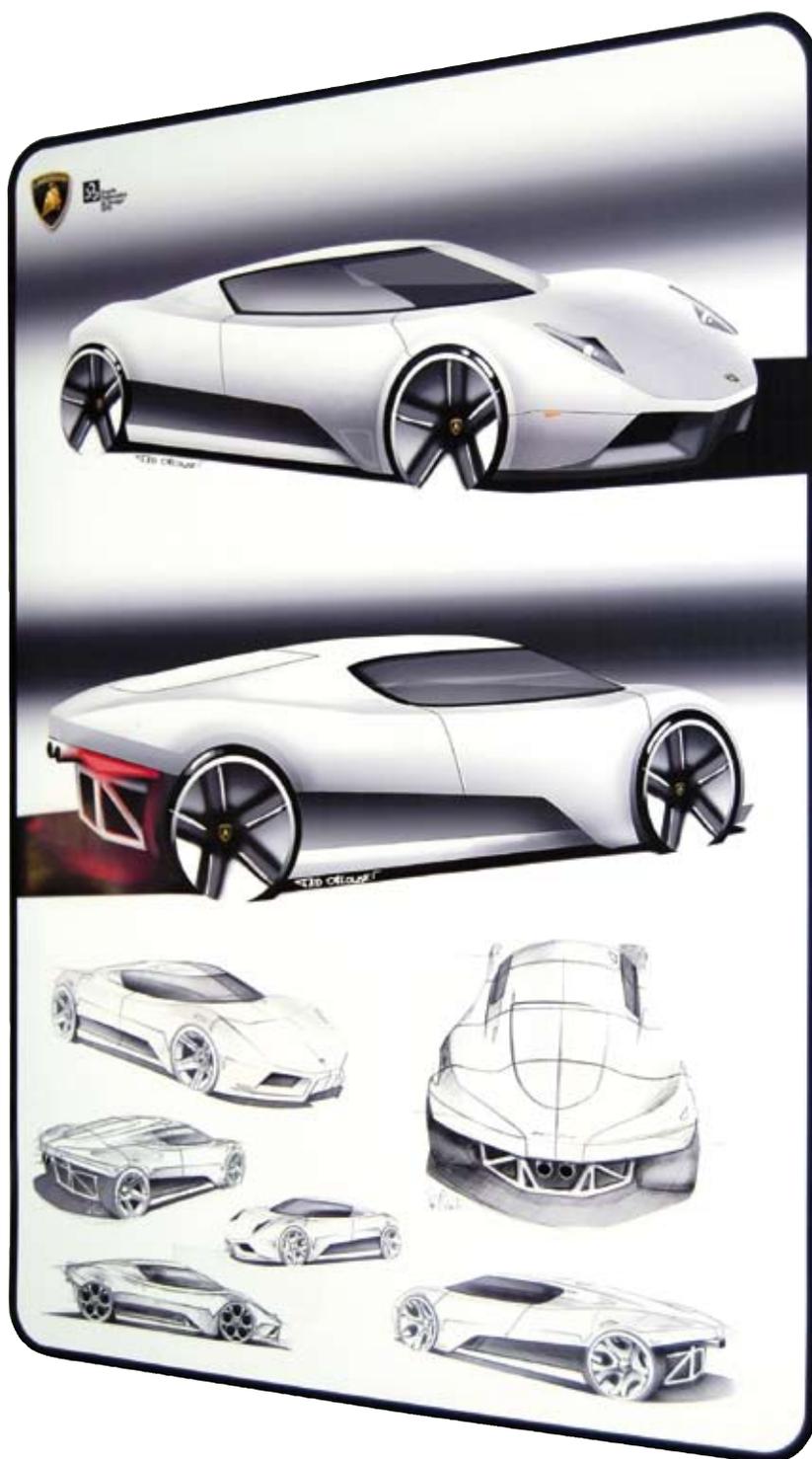
● NOME \_\_\_\_\_  
● COGNOME \_\_\_\_\_  
● INDIRIZZO \_\_\_\_\_  
● CITTÀ \_\_\_\_\_ PROV. \_\_\_\_\_  
● CAP \_\_\_\_\_ TELEFONO \_\_\_\_\_  
● E-MAIL \_\_\_\_\_

● **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

INFORMATIVA D.LEG. 196/2003 I suoi dati saranno trattati dalla Sorridi Editore S.r.l., nonché dalle società con essa in rapporto di controllo e collegamento ai sensi dell'art. 2359 c.c. finalizzati al trattamento, per dare corso alla richiesta di abbonamento. A tale scopo, è indispensabile il conferimento dei dati anagrafici. Per il suo consenso tutti i dati raccolti 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, dei servizi ed il organizzazioni umanitarie e beneficarie le quali potranno adoperarsi 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 cioè conoscere quali dei suoi dati vengono trattati, farli integrare, modificare o cancellare per violazione di legge, o opporsi al loro trattamento.

A CURA DI MATTEO LUPI

# LAMBORGHINI SI AFFIDA AL MADE IN ITALY



A FINE 2009, PRESSO LA SCUOLA POLITECNICA DI DESIGN DI MILANO, SI È TENUTA LA PRESENTAZIONE FINALE DEL "MASTER IN CAR DESIGN" PER L'ANNO 2008/2009. LA CERIMONIA HA VISTO LA PARTECIPAZIONE DI WOLFGANG EGGER, DIRETTORE DESIGN AUDI, E DI FILIPPO PERINI, IN VESTE DI DIRETTORE STILE DEL MARCHIO LAMBORGHINI CHE DA ANNI HA AVVIATO UNA PROFICUA COLLABORAZIONE CON L'ISTITUTO PER LA PROMOZIONE DEI GIOVANI DESIGNER. ZONA ROSSA È STATA INVITATA ED ECCO COSA ABBIAMO VISTO, CHISSÀ CHE FRA QUESTI PROTOTIPI SI CELI LA LAMBO DEI PROSSIMI ANNI.

“Siamo molto fieri dei nostri ragazzi” – ha esordito il direttore dell'Istituto Antonello Fusetti – “In questi mesi sono stati a contatto con una realtà estremamente ricca di stimoli, riassunti alla perfezione nel con-

testo della nostra città. Per noi è fondamentale ricordare il legame che intercorre tra il design, l'arte, la creatività e l'innovazione, aspetti che rappresentano l'essenza della cultura del progetto. Ed è proprio in questo contesto





di multidisciplinarietà che la città di Milano, patria del Made in Italy, si propone come centro nevralgico del car design italiano e mondiale".

Gli studenti, provenienti da sedici diverse nazioni, hanno avuto a disposizione un anno per realizzare un vero e proprio progetto di design, partendo da basi concrete quali le Lamborghini Gallardo e Murcielago. Undici i team di lavoro che hanno spinto i ventitré giovani designer a confrontarsi con la progettazione di soluzioni possibili e proporre risposte per i nuovi bisogni del mercato. Il Master ha portato gli studenti ad affrontare il complesso sviluppo di un veicolo esplorando le metodologie e i vincoli produttivi, le scelte di marketing e l'identità della Lamborghini. Il progetto si è sviluppato dal concept dell'auto attraverso i primi sketch di ricerca

fino al modello in clay e al prototipo 3D, il tutto corredato da una presentazione video. Diversi i principi che hanno ispirato le elaborazioni. C'è chi ha ipotizzato una derivazione racing come Victor Filipchanca (Bielorussia) e Nelson Simoes (Portogallo) che nel concept "Cnossus" hanno disegnato le linee di una possente Gt. David Salomon Hernandez Bautista (Messico), Tugra Erol (Turchia) ed Alex Velet (USA), hanno racchiuso nelle forme estreme della loro "Navarra" un prototipo di monoposto a guida centrale. "Auroch" di Vincenzo Franchino (Italia) e Joseph Kfourri (Libano) è stata pervasa invece da un'idea nostalgica di ritorno al passato per riportare in auge una diversa forma di eleganza. Su un versante senza dubbio più futuribile si è collocato lo studio di Mauro Lecchi (Italia) e



Wojciech Stanislaw Tuleja (Polonia): "Levo", un'elaborazione su base Gallardo nata con l'intento di essere la più concreta possibile. I commenti sono stati all'insegna dell'entusiasmo



di fronte alle notevoli capacità di crescita dimostrate dagli studenti. Osservando i modelli, Egger ha sottolineato quanto i dettami del design siano stati centrati e correttamente



applicati: "In tutti i progetti ho apprezzato ottime linee accompagnate da quei due o tre elementi di spicco in grado di attirare l'attenzione. Questi ragazzi hanno svolto un lavoro eccezionale e possono rappresentare fin da subito uno stimolo per il futuro del nostro gruppo di lavoro". Perini dal canto suo ha manifestato tutta la sua soddisfazione ricordando il suo



percorso formativo partito proprio dalla Scuola Politecnica milanese. Nei prossimi mesi avrà luce un importante evento che permetterà a questi giovani designer di sottoporre i vari progetti all'attenzione di un vasto pubblico di addetti ai lavori, con la convinzione che da queste mani nasceranno le linee delle auto di domani.

## ELENCO PROGETTI - DESIGNER

### AUROCH

Vincenzo Franchino (Italia) - Joseph Kfoury (Libano)

### AVISPADO

Carl M. Soraes Jr. (Regno Unito)  
Stefan Barac (Austria)

### CNOSSUS

Victar Filipchanca (Bielorussia) - Nelson Simoes (Portogallo)

### CONCEPT 2

Berkan Kocgazi (Turchia)  
Nicola Mondini (Italia)

### EVERSOR CONCEPT

Ahmad Mohd Bostami Bn (Malesia) Dimitri A. Panov (Russia)

### INDOMABLE

Daniel Chinchilla Ochoa (Messico)  
Alberto Fernandez Albilares (Spagna)

### NAVARRA

David Salomon Hernandez Bautista (Messico) - Tugra Erol (Turchia) - Alex Velet (USA)

### TRINITY

Sergey Velet (USA) - Tad Orłowski (Polonia)

### LEVO

Mauro Lecchi (Italia) - Wojciech Stanislaw Tuleja (Polonia)

### ZALAMERO

Ori Yemini (Israele) - Dario Dropucic (Croazia)



## VIS A VIS CON FILIPPO PERINI RAPPRESENTANTE MARCHIO LAMBORGHINI

**Filippo Perini, quali sono le sue impressioni su questo anno di Master e cosa significa per Lamborghini avere accesso a un simile bacino di idee?**

La prima impressione è splendida, sicuramente positiva. Ho visto questi ragazzi crescere dopo essersi presentati come studenti e ritengo che oggi possano essere definibili come "professionisti". In questo sono certo che la Scuola Politecnica di design abbia avuto un ruolo fondamentale: vedo una realtà che sta crescendo e sta migliorando di anno in anno. L'anno prossimo saremo ancora qui e daremo vita ad un corso in condivisione con Audi: una chiara dimostrazione di come questa scuola venga tenuta in considerazione da parte del nostro Gruppo. Sono particolarmente contento: io ho avuto la prima occasione di lavorare con loro anni fa, nel biennio 2004/2005, e uno dei ragazzi che hanno lavorato qui come studenti è stato assunto da noi. Teniamo presente che una persona da noi significa il 25% della forza lavoro, perché il nostro team è estremamente piccolo. Fondamentalmente è per questo motivo che noi siamo qui oggi: per vedere il nostro Marchio declinato in modi diversi e soprattutto per trovare menti nuove, nuovi cervelli. E qui ce ne sono davvero parecchi.

**Crescita, per questi ragazzi, significa apprendere un modo di lavorare diverso, sviluppare la capacità di lavorare in team. Cosa comporta per un designer saper lavorare in gruppo?**

Significa avere un'idea chiara e saperla condividere con gli altri senza imporla. Renderla plausibile per gli altri. Dunque significa avere delle idee forti, perché le idee per essere rese plausibili devono avere veramente ragione di essere. Questi ragazzi hanno dimostrato di avere delle individualità forti all'inizio e poi hanno saputo mettersi in gioco, adattandosi al lavoro in team. Perché, come si può vedere, ogni modello è fatto da due o tre persone. Si tratta di un aspetto molto formativo e io ne faccio una bandiera. Cerco sempre di evitare di dire "ho fatto questo", "ho fatto quello" perché non è la verità: "abbiamo fatto questo", "abbiamo fatto quello", insieme, in team. E' una cosa che forse può apparire ipocrita, ma è la pura realtà dei fatti: non esiste più un progetto che possa essere portato a termine singolarmente.



te. La complessità è tale da necessitare di più persone, che si parli di interno, esterno o dettagli. E' meglio parlare di un lavoro di team. Per questa ragione io cerco persone che siano in grado di interfacciarsi con altre. Non ho bisogno di individualità, ma ho bisogno di persone intelligenti.

**Un'esperienza come questa rappresenta per Lamborghini solo uno stimolo per il futuro o anche la concretezza di trovare qualcosa immediatamente applicabile sulla produzione?**

Il rapporto che abbiamo con questi ragazzi è biunivoco: loro assorbono qualcosa da noi e noi assorbiamo qualcosa da loro. Ogni volta che vengo qui posso prendere spunto da questi modelli per realizzare le nuove vetture. Non posso dimenticare quello che ho visto, anzi sono qui proprio per questo, faccio in modo che i miei colleghi lavo-

rino con questi ragazzi e che vedano il prodotto delle nottate che trascorrono sui modelli. Ciò che è fondamentale per noi sono le interpretazioni. L'interpretazione è qualcosa che può sempre accendere una nuova lampadina. Poi è chiaro che non si deve copiare il progetto tale e quale, ma bisogna trarre un'ispirazione, migliorare ove possibile, o evolvere ciò che si vede. Questa è l'arte del designer: non l'ho detto io, l'ha detto Giugiaro che il miglior designer non è quello che copia, ma quello che sa copiare. E non è facile, sembra un concetto molto low level, ma in realtà è molto complicato trovare le cose giuste da cui prendere spunto anche se qui ce ne sono tante.

**Per quanto riguarda Lamborghini, i progetti futuri che arriveranno saranno datati quando?**

Beh, quanto a tempistiche non posso dare informazioni. Faccio il designer, so perfettamente quali sono i tempi di realizzazione, ma non posso dire nulla. Chiaramente noi stiamo lavorando tantissimo. Vedrete delle cose belle, il frutto di quello che viene fatto in queste sedi, sarà visibile a breve.

**Per un Marchio d'Elite come Lamborghini com'è stato possibile conciliare, con il recente periodo di crisi, la realizzazione di modelli così pregiati e lavorazioni tanto costose?**

Qualcuno pensava che il lusso non sarebbe stato intaccato da questa crisi, invece noi vediamo l'esatto contrario. Per assurdo soffriamo più di altri settori. Il tema del prossimo futuro, per noi come per altri, sarà quello di trovare il modo di sopravvivere, di essere fattivi e produttivi in questo mare in tempesta. Anche per questa ragione reputo sia fondamentale stare a contatto con menti fresche e disinibite. Io vedo e analizzo come loro interpretano il veicolo Lamborghini, a volte chiediamo di interpretare (verrà fatto il prossimo anno) delle mobilità non necessariamente V12, per vedere la loro freschezza e il loro approccio innovativo. Vi garantisco che farò tesoro di tutto quello che vedrò dentro queste mura nei prossimi mesi.



**MITRA**

Weiloon Choo (Malesia)

Sebastian Andres Negrete Montero (Cile)

# SPECCHIO, SPECCHIO DELLE MIE BRAMANTI



# HIO E...

INIZIO STAGIONE, TEMPO DI SCELTE E DI ASPETTATIVE. COME OGNI ANNO CERCHIAMO DI ANALIZZARE QUALI SONO LE NOVITÀ AGONISTICHE NEL PANORAMA MOTORISTICO NAZIONALE. PARTENDO DAL SETTORE FORMULA TUTTI I RIFLETTORI SONO SULLA NEONATA FORMULA ABARTH IN UN PANORAMA SEMPRE CARATTERIZZATO DAL DUOPOLIO F3, FORMULA CHALLENGE RENAULT. ATTENZIONE ANCHE PERÒ PER LA HISTORIC F3 CUP ENNESIMA SCOMMESSA VINTA DAL

GRUPPO PERONI RACE. FRA LE TURISMO È SEMPRE IL PRIMO ORGANIZZATORE PRIVATO ITALIANO A DETTARE LEGGE CON IL LANCIO DEL CAMPIONATO ITALIANO TURISMO DI SERIE, LA RISPOSTA PIÙ CONCRETA ALLA CRISI ECONOMICA. FRA LE GT DUE LE NOVITÀ 2010. IL CAMPIONATO DI DURATA ENDURANCE OPEN SERIES CHE RACCHIUDE IN UN UNICO SCHIERAMENTO ANCHE LE TURISMO, E IL GTSPRINT RICETTA DELL'FG GROUP PER IL LANCIO DI COMPETIZIONI SPRINT PER LE GT.



# F. ABARTH



**P**resentata al Motor Show 2009 la nuova Formula ACI Csai Abarth ha già colpito nel segno conquistando prima l'attenzione della stampa e poi, quella più importante, di team e piloti. Frutto della collaborazione fra tre delle principali aziende del settore nostrane Tatuus, Abarth e FPT la nuova Formula addestrativa prende il testimone della Formula Azzurra per un programma che si preannuncia almeno quinquennale. Il presidente della Csai Angelo Sticchi Damiani, in occasione della presentazione, ci aveva parlato di un sogno

che si realizza con una nuova formula federale che garantisca delle maggiori condizioni di sicurezza, fosse più performante e anche bella da vedere, parte valida della filiera che possa portare i migliori piloti italiani alla Formula 3 e magari alla Formula 1. I numeri, di tutto rispetto, dicono di un telaio in fibra di carbonio, un motore FTP Racing 1.4 Turbo in grado di sviluppare una potenza di 180 cv a 5.500 giri ed una coppia massima di 250 Nm a 3.500 giri. Telemetria e elettronica di avanguardia con la "chicca" poi del volante con display multifun-

zione. Per gli pneumatici la scelta è ricaduta sui Kumho dello stesso produttore dunque dell'Italiano di Formula 3. In occasione della prima sessione di test ufficiali, organizzata ad inizio marzo a Vallelunga, le nuove vetture hanno girato intorno all'1.33, ben sei secondi dunque più rapide dai tempi fatti registrare in qualifica in occasione della prova del Campionato Italiano Formula Azzurra disputata sempre sul tracciato romano e metà settembre 2009. Certo parliamo di una monoposto decisamente più moderna rispetto a quella di



*Con la Formula Abarth la Csai sembra aver proprio fatto centro. Tanti giovani piloti e tanto interesse per questa nuova Formula primo passo per una carriera da professionisti.*

cui ha preso il posto ma i primi risultati sono di certo più che incoraggianti. Sembra che gli ordinativi per le nuove monoposto siano già arrivati a quota quaranta, e alla fine è proprio il mercato che sancisce il successo o il declino

vettura. In particolare durante le prime sessioni di test a scarseggiare erano ancora i ricambi e in qualche caso gli pneumatici sembrano invece risolvere i problemi meccanici accusati su qualche propulsore. Dal punto di vista sporti-

che i punteggi di ciascuna delle due gare con i primi sei classificati di gara 1 che prenderanno più punti rispetto ai primi sei di gara 2. Due gli scarti possibili sulle 14 gare previste. Uno invece il set di gomme nuove a disposizione



di un campionato. Scorrendo poi la lista dei piloti che si sono già assicurati il sedile scopriamo fra i partenti il giusto mix fra giovani debuttanti, aspiranti campioni provenienti dal kart e qualche nome già conosciuto. Anche i team che hanno aderito sono tutte realtà affermate con pluriennale esperienze nel mondo delle monoposto nazionali e internazionali. Per citarne solo alcuni fra i team al via anche Cram, Prema, Jenzer, JD, Tomcat, Bvm. A trovare un difetto lo si può ravvisare in quelli che di solito sono i problemi di gioventù di qualsiasi nuova

vo il campionato sarà composto da 7 appuntamenti con doppia gara da 23 minuti più un giro, nell'arco dei quali i ragazzi saranno supervisionati dalla Scuola Federale Csai che ha individuato nella persona di Raffaele Giammaria la figura di tutor a disposizione dei piloti. Griglia di Gara 2 sarà stabilita sempre in base all'unico turno di qualifica ma con i primi otto piloti invertiti nell'ordine. Chi dunque conquisterà il diritto di partire dalla pole in Gara 1 sa che in Gara 2 occuperà l'ottava casella in griglia. Per questo motivo sono differenti an-

di ciascun concorrente per evento, due quelli aggiuntivi già punzonati in occasione di gare precedenti. Infine l'aspetto promozionale di tutto rispetto come testimoniato dal montepremi finale: al vincitore andranno 50.000 euro, al secondo classificato un motore, due treni di gomme a gara e tutte le tasse di iscrizione per la Formula 3 del 2011. Stesso premio, ad eccezione del motore, anche per il terzo classificato. La promozione durante la stagione sarà a cura dell'Acì Sport che dovrebbe garantire anche una ampia copertura televisiva.

## HISTORIC F3 CUP

**S**empre in tema di Formula il 2010 apre anche alle monoposto storiche di F3 di costruzione antecedente al 1984. A portarle in Italia, sulla scia del successo e del consenso che simili Trofei hanno in Inghilterra e Francia da diversi anni, è il Gruppo Peroni Race che completa la ricca offerta dedicata al mondo delle Autostoriche anche con il Trofeo Ignazio Giunti per le biposto corsa storiche, che torna in pista dopo due anni di assenza. Per le F3 Storiche impegnate nell'Historic F3 Cup si è scelta la formula sportiva e tecnica già adottata nelle altre Serie continentali proprio per venire in contro agli appassionati italiani che già si cimentano in queste competizioni all'estero, e per invogliare i piloti stranieri a correre nei nostri autodromi. Ad essere ammesse sono tutte le monoposto di F3 di costruzione compresa fra il 1971 e il 1984.

Sono dunque ammesse i modelli con motore 1.6 ('71-'74) e quelli due litri. Le monoposto devono mantenere le dotazioni originali, ad eccezione ovviamente di



*Di nuovo in pista le F3 che hanno fatto la storia nel biennio 70-80 con la F3 Historic Cup*



quella di sicurezza che deve essere aggiornata. Non è tuttavia consentito l'effetto suolo e per questo tutte le monoposto devono avere un unico fondo piatto. Tutte le vetture condivideranno lo stesso schieramento di partenza e da ciascuna gara sarà stilata una classifica per quelle motorizzate 1.6 e una seconda per quelle 2.0. Come format di gara si è optato per l'unica gara sprint della durata massima di trenta minuti. Sei gli appuntamenti in calendario per il 2010 di cui cinque sui principali autodromi nazionali (Monza, Misano, Mugello, Imola e Vallelunga) e uno sul nuovo impianto di Franciacorta. La risposta degli appassionati è stata più che positiva con oltre venti preiscrizioni alla Serie ed un parco vetture decisamente eterogeneo. Ralt, Dallara, GRT, Emiliani, solo per citare alcuni dei marchi sui quali saliranno piloti esperti come Francia, Perlini, Giudici, Nannini, Meloni, Ballestri,

*In questa pagina alcune delle foto (Actualfoto) della F3 a cavallo fra il 1970 e il 1980. In basso a sinistra la Sala Special con cui il pilota costruttore Sala si cimenterà anche quest'anno.*



Taverna, Castiglioni, Bianchi e altri ancora. La Serie sarà infatti aperta esclusivamente ai piloti Over 40 che magari già anni fa erano saliti a bordo di queste vetture e si erano dati battaglia nel





*Molte delle monoposto manterranno la stessa livrea con la quale hanno già gareggiato quasi trent'anni fa.*

Campionato Italiano. Molte di queste vetture poi manterranno le livree originali per rivivere ricordi in alcuni casi sbiaditi con gli anni. Questa scelta mira a creare un gruppo omogeneo di piloti che possa condividere anche i ricordi e le passioni oltre all'esperienza in pista. Per tutti i partecipanti ci sarà anche l'iscrizione gratuita all'F3 Historic Club che nel corso della stagione coinvolgerà i suoi membri in diverse iniziative come l'appuntamento fisso per il sabato sera di gara con la cena presso l'Hospitality a loro dedicata. Il campionato ha colto nel segno anche sotto l'aspetto mediatico con tutte le principali testate di settore che hanno subito manifestato il loro interesse attraverso servizi dedicati e che continueranno a seguirlo durante tutto l'arco della stagione. L'organizzatore offrirà anche una copertura video delle gare con servizi di cronaca che saranno trasmessi su emittenti satellitari e su canali del digitale terrestre.

## CAMP. ITA. TURISMO DI SERIE



*Sopra uno scatto rubato alla Fiat Panda della Leone Motorsport e un disegno su come potrebbe essere una Mini Cooper S allestita Cits.*

Un campionato entry level per le ruote coperte. Questo il principio guida dietro alla creazione da parte del Gruppo Peroni Race del nuovo Campionato Italiano Turismo di Serie. Oltre ad alcuni monomarca, peraltro anche sensibilmente in aumento sotto il profilo dei costi, e al Coppa Italia, campionato Open per eccellenza del Motorsport italiano; nel panorama nazionale mancava una categoria che potesse far avvicinare, a costi contenuti, i giovani a questo sport. Della sua genesi ne abbiamo parlato diffusamente negli ultimi numeri di ZR alla fine della passata stagione ma adesso a pochi giorni dal via della stagione è arrivato il momento dei primi bilanci. Come spesso avviene il maggior fermento si è regi-

strato ad inizio anno quando la maggior parte dei piloti tirano le somme dei budget a disposizione e fanno le proprie scelte. La bontà del progetto, che si rifà alla analoga serie tedesca VLN (che tutta via è aperta anche alle Gt) e ai vecchi Gruppi 1 ha colto nel segno con l'interesse di molti team e preparatori ma anche di alcune Case prima fra tutti la Mini che ne ha da subito sposato la filosofia e ha promosso una serie monomarca con le Mini Cooper S. Simili progetti sembrano essere al vaglio di altre Case come Suzuki, Kia, Renault e Peugeot e potrebbero presto concretizzarsi. Forse però il vero indice del successo del Campionato è da ricercare nel suo regolamento tecnico che mantenendo le vetture di Serie e prendendo in

considerazione esclusivamente i parametri di peso e potenza ha consentito di avere in pista vetture di dieci diversi costruttori (Alfa Romeo, Bmw, Chevrolet, Fiat, Kia, Mazda, Mini, Seat, Suzuki e Volkswagen). Nessuna distinzione in base alla trazione né alla tipologia di motore il cui unico vincolo è quello dei due litri nominali. Consultando la lista dei parenti ci si rende conto che anche sotto questo aspetto il Campionato è stato scelto come ideale trampolino di lancio per i giovani ragazzi che preferiscono le ruote coperte a quelle scoperte. Non manca-

no di certo piloti giovani ma già esperti, e qualche pilota più maturo. Il campionato si articolerà su sette eventi con sistema di doppia gara sprint. E' consentito il doppio pilota (ciascuno prenderà come punteggio la somma dei piazzamenti suoi e del suo compagno). Cinque le classi per le vetture a benzina e cinque per quelle diesel. Il sistema di punteggi prevede una differenziazione in base al numero di partenti per ciascuna classe in modo da favorire lo spettacolo e l'agonismo all'interno di ciascuna classe. Anche per questo campionato, come per tutti quelli del Gruppo Peroni Race è prevista una copertura video con servizi mirati nella settimana successiva di ogni gara su emittenti che trasmettono

via satellite e sul digitale terrestre. Le aspettative sono alte e il cam-



pionato dovrebbe arricchirsi di nuove macchine nel corso della stagione e magari di nuove classi come quelle per vetture GPL.

*In Germania esiste un trofeo monomarca con le Chevrolet Cruze. Nel Cits 2010 sono due le Cruze attese.*

# ENDURANCE OPEN SERIES



**S**tessa copertura video avrà dunque anche l'Endurance Open Series, la nuova serie di durata del Gruppo Peroni Race che per il 2010 si rinnova completamente. La principale novità riguarda l'apertura alle vetture GT ma esclusivamente GT3, GT4, GT CUP e GT di stretta derivazione di Serie. Su uno stesso schieramento troveremo dunque sia vetture Turismo e Gt che però avranno classifiche separate di Raggruppamento e ovviamente di Classe. Inserirle fra nel Raggruppamento Gt anche le silhouette come le Megane in versione Trophy. Ulteriore novità riguarda la durata delle sette prove in calendario. Cinque saranno di tre ore e solo l'evento in notturna di Misano e quello conclusivo di Vallelunga sulla distanza delle 6h. Delle sette prove solo una sarà oltreconfine, in Francia, sul tracciato del Paul Ricard. L'obiettivo dichiarato è quello di ridurre i costi di almeno un 15% rispetto al 2009 e allo

stesso tempo aprire anche alle Gt come già avviene in tutta Europa. Le prestazioni in pista, sempre per evitare di incidere sui costi imponendo restrittori come invece avviene in altre simili Serie continentali, sono livellate dalle capacità dei serbatoi che penalizzano le vetture più potenti. In questo modo, con vetture dai consumi più alti e serbatoi più piccoli, quelle più performanti saranno obbligate ad almeno una

*Alla 6h di Vallelunga 2009 prove generali di Eos 2010. Le prestazioni saranno bilanciate dalle diverse capienze dei serbatoi.*



sosta in più rispetto alle altre, in caso di gare di tre ore, e due in occasione della 6h di Misano e della 6h di Vallelunga. Niente dunque sistema di penalità in tempo alle soste ai box né revisioni periodiche dei pesi minimi. Su due giorni, sabato e domenica, tutto il programma di gara che prevede al sabato la qualifica e l'unico turno di libere, e alla domenica mattina la gara, ad eccezione di Misano dove la gara è il sabato sera. Ulteriore novità riguarda la possibilità di disputare le prove da 180 minuti in solitario mentre per quelle di 6h l'equipaggio minimo è di due piloti e quello massimo di tre. Anche quest'anno la serie avrà un unico partner per gli pneumatici (Dunlop) così come per il carburante con la Panta che offrirà anche un sistema

di rifornimento in corsia box tramite torrette per venire incontro anche a chi volesse partecipare con vetture sprovviste del sistema di rifornimento rapido. Buona la risposta di team e piloti con una partecipazione estremamente eterogenea. Fra le vetture iscritte si spazia dalle Porsche in allestimento cup alle vetture turismo 2 litri diesel. Cresce anche l'interesse all'estero con l'adesione di team



stranieri con la presenza fissa anche della Renauer Motorsport oltre alla Duller Motorsport.

# SUPERSTARS GTSPRINT



**E'** dell'FG Group una ulteriore novità nell'offerta 2010 per le vetture GT. La formula scelta per il Gt Sprint è quella di prove sprint, due per evento sulla distanza dei venticinque minuti in cui eventualmente potersi alternare al volante. Inserito negli stessi weekend della Superstars, il calendario prevede sei prove di cui metà all'estero. Aperto alle vetture Gt, dalle Gt2 in giù, è prevedibile che "attingerà" al bacino del Tricolore Gt con cui necessariamente si dovrà confrontare almeno per gli appuntamenti nazionali. L'ambizione sembra quella di voler coinvolgere team e piloti stranieri per dare un ancor maggiore respiro internazionale ai weekend. Come per il Tricolore e per le altre categorie riservate alle Gt, ad esclusione del Coppa Italia, l'impegno economico non dovrebbe essere contenuto e potrebbe essere un elemento dissuasivo per chi vuole farne parte o nel corso della stagione per chi si dovesse trovare a corto di budget. Sotto l'aspetto regio-

lamentare la via scelta è quella di equilibrare le prestazioni delle vetture in pista con un sistema di differente attribuzione dei pesi, proprio come già accade nella Superstars. Monogomma (Michelin), e carburante uguale per tutti (Shell) le scelte per i partner tecnici. Al via di Monza sono attese una ventina di macchine divise fra Ferrari F430, Lamborghini Gallardo, Porsche 997 GT3 Cup e Cayman, Lotus Exige e 2-Eleven, Porsche Cayman, Maserati GT e Corvette C6. Ad annunciare la propria partecipazione sono stati team di primo piano internazionale come AF Corse, Edil Cris e Villorba, ma anche altre realtà italiane. Le sue sorti saranno probabilmente sancite dalla rispo-

*Buona la prima per il GtSprint. Alla prova di apertura a fine marzo a Monza una buona griglia per la neonata Serie dell'FG Group.*

sta delle vetture GT4 per adesso, anche a livello europeo, sospese fra la definitiva consacrazione e il declino. Di primo piano la promozione media con la copertura televisiva garantita, per almeno le prime due prove (ma dovrebbe essere così per tutta la stagione), dalla diretta su Nuvolari Tv.

**VARANO**

A CURA DI STEFANIA BATTISTI

# IL CIRCUITO SALOTTO



RIPRENDIAMO LA NOSTRA INDAGINE SUGLI IMPIANTI AUTOMOBILISTICI NAZIONALI. E' IL TURNO DEL CIRCUITO SALOTTO DI VARANO DE MELEGARI. "SOLO" 41 GLI ANNI DELL'IMPIANTO, MA GIÀ UN RUOLO PRIMARIO IN ITALIA.



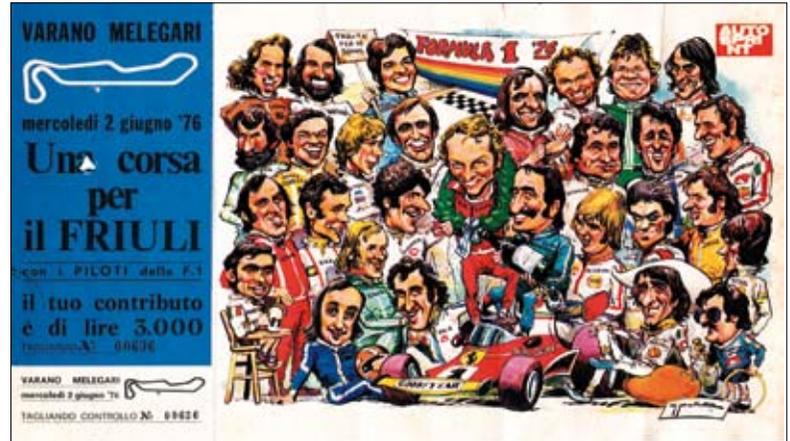
## LA STORIA DEL CIRCUITO

**E**ra il 1969 quando a Varano de Melegari in prossimità del torrente Ceno fu posta la prima pietra dell'Autodromo "Riccardo Paletti". La storia e la crescita dell'Autodromo di Varano, come viene familiarmente chiamato dagli addetti ai lavori, sono caratterizzate da tre significative tappe cronologiche. La prima ci riporta alla deposizione della faticosa prima pietra, quando alla fine del 1969, venne realizzato il primo abbozzo del futuro circuito. Un sempli-

ce anello di 550 metri, con una leggera variante sul lato nord, che si sviluppava intorno al campo da calcio del paese. Si deve giungere alla primavera del '71 affinché l'impianto si possa ergere al rango di "autodromo", quando viene ultimato l'allungamento che porta il tracciato a misurare 1.200 metri. E fu proprio con l'estate del '71 che l'Autodromo di Varano visse la sua prima "vera" stagione agonistica. Ma fu l'anno successivo che il tracciato assumerà quella che è la sua attuale lunghezza: quei caratteristici 1.800 metri misto lenti che lo hanno reso celebre nel mondo dei motori. Il circuito, inaugurato ufficialmente il 26 marzo 1972, venne dedicato a San Cristoforo, protettore dei camionisti, e in genere di tutti gli automobilisti. Questa data resta con ogni probabilità, fino ad ora, la tappa più significativa della storia dell'Autodromo di Varano Melegari. A questo punto non resta da compiere che l'ultimo, indubbiamente più impegnativo, salto in avanti: superare il muro dei 2.000 metri di lunghezza. I progetti per questo decisivo allungamento sono già pronti, i tecnici sono già al lavoro. L'appuntamento per portare il circuito a 2.800 metri è fissato per l'anno duemila.

L'attuale denominazione "Riccardo Paletti", che risale al 1983, è un omaggio alla memoria del





giovane pilota milanese, grande "amico" dell'autodromo varanese, tragicamente scomparso nel giugno dell'82 durante il Gran Premio del Canada di Formula 1. Parallelamente allo sviluppo tecnico si è verificata un'analogia crescita sotto il profilo societario, il cui fondamentale mutamento risale al 1981, quando la gestione dell'autodromo passa dalla Pro Loco alla So.ge.sa, una società nata appositamente per gestire in maniera manageriale il circuito e le numerose manifestazioni ospitate. Oggi l'Autodromo "Riccardo Paletti" è divenuto, oltre che sede abituale di numerose manifestazioni motoristiche (test tecnici di pneumatici, di motori, di componentistica tecnica), appuntamento classico nel

calendario delle più importanti competizioni di settore, come ad esempio il Campionato Italiano Velocità Turismo, quello Prototipi, la Formula 3, gli assoluti nazionali Grand Prix 125cc e 250 cc nelle moto. Proprio il proliferarsi degli appuntamenti e l'accrescere della loro importanza ha imposto il continuo sviluppo e ammodernamento delle infrastrutture e dei servizi offerti. Dall'installazione di moderni pannelli insonorizzati all'ampliamento delle vie di fuga, dalla continua asfaltatura della pista alla copertura della tribuna per gli spettatori, fino alla recentissima costruzione di nuove strutture per boxes (in totale sono 29) oltre che della palazzina deputata a ospitare gli uffici direzionali della So.ge.sa, l'ambulatorio medico, e la sala stampa. Dal 1991 l'Autodromo "Riccardo Paletti" è sede stabile del Centro Internazionale Guida Sicura (CIGS) ideato e diretto dall'ex pilota di Formula 1 Andrea de Adamich. Nella storia dell'Autodromo vanno ricordate due manifestazioni che hanno rivestito un'importanza e un significato particolare. Innanzitutto per il loro scopo solidaristico e in secondo luogo perché richiamarono a Varano un'immaginabile cornice di pubblico. Nel 1976 venne organizzata, in collaborazione con la rivista Autosprint e l'Alfa Romeo, l'indimenticabile "Corsa per il Friuli" volta a contribuire alla ricostruzione delle zone colpite dal violentissimo sisma. Sulle Alfasud



si cimentarono tutti i migliori piloti di Formula 1 di allora, da Lauda a Regazzoni, da Fittipaldi a Scheckter. Fu un trionfo. L'incasso record permise di costruire a Lusaverè un asilo nido intitolato a Graham Hill. Quattordici anni dopo, nell'ottobre del '90, Varano si volle ripetere. L'occasione fu data dall'inagibilità del circuito del Mugello che liberò una prova del C.I.V.T., fu così che il "Riccardo Paletti" ospitò la "Corsa per la vita" il cui introito venne devoluto alla Lega Italiana per la lotta contro i tumori. L'Autodromo "Riccardo Paletti" è celebre per essere stato, e per esserlo tuttora, palestra e primo palcoscenico importante per tanti giovani che diventati poi affermati e celebri campioni delle due e delle quattro ruote. Addirittura Campioni del Mondo come nel caso di Jacques Villeneuve, che proprio sul circuito di Varano mosse i suoi primi passi in Formula 3, oppure di Valentino Rossi, fedelissimo frequentatore del circuito già in giovanissima età. Ma tanti altri personaggi si sono cimentati con le difficoltà della curva Ickx o della Parabolica: Alessandro Zanardi, Giancarlo Fisichella, Alessandro Nannini, Fabio Babini, Antonio Tamburini, Luca Badoer, Kimi Raikkonen, Dorianò Romboni, Ivan Goi. Da ultimo una curiosità. Sapete perché una delle curve dell'Autodromo "Riccardo Paletti" si chiama "Ickx"? In onore, o piuttosto disonore, del famoso pilota degli anni '70 Jacky Ickx (all'anagrafe Jacques Bernard) che durante test di prove con la sua Ferrari, impostò male la traiettoria e si ritrovò maldestramente in mezzo alla sabbia, meritandosi, a memoria dei posteri, l'intitolazione della curva.

Il 22 febbraio 2002 entra nella storia del "Paletti" come il giorno in cui viene ufficialmente aperta la pista da 2375 metri. Era dal '72, anno in cui venne inaugurata la pista da 1800 metri, che l'evento era atteso. Dopo anni di lavori e innumerevoli progetti nel 1999 vengono iniziati i lavori per la costruzione di un "Anello Prove" nella zona est del circuito che, sfruttando dei raccordi e delle aree di servizio esi-

## I NUMERI

### LUNGHEZZA COMPLESSIVA

specifiche: 2.375 m.  
accessori: BOX (Pits) (n.18 5,00 x 8,00m. + n.10 4,50 x 8,0m.)

### CIRCUITO CORTO (SHORT TRACK)

specifiche: 1.800 m.  
accessori: 13.700 mq. Paddock BOX

### Anello Prove (Test Area)

specifiche: 500 m.  
accessori: Paddock ALTO (2.450 mq)

### Pista per SUPERMOTO (SuperMoto Track)

specifiche: 2.100 m.  
accessori: Paddock BASSO (1.800 mq)

### Larghezza Massima (Width Max.)

specifiche: 11,50 m.  
accessori: Parco Chiuso (Parck Fermeè) - 2.150 mq

### Larghezza Minima (Width Min.)

specifiche: 10,00 m.  
accessori: 200 mq di Sala Verifiche (Scrutineering Area)

### Lunghezza Rettilineo Start (Lenght Start Straight)

specifiche: 440 m.  
accessori: 35 mq di Sala Monitor (Race Control)

### Lunghezza Pit Lane (Lenght Pit Lane)

specifiche: 360 m.  
accessori: 60 mq per la Direzione Gara (Race Direction)

### Pendenza Massima Longitud. (Max. Longitud. Gradient)

specifiche: 2,50%

### Pendenza Massima Trasversale (Max. Lateral Gradient)

specifiche: 9,00%

### Numero di Curve (Number of Curves)

specifiche: 14

### Curve Destre (Right Curves)

specifiche: 5

### Curve Sinistre (Left Curves)

specifiche: 9

### Sviluppo Rettilinei (Straight Development)

specifiche: 1.710 m.

### Sviluppo Curve (Curves Development)

specifiche: 665 m.

### Indice di Tortuosità (Twisting and Turning Index)

specifiche pista: 0,4

### Senso di Marcia (Direction)

specifiche: Antiorario (anticlockwise)

stenti, viene collegato al vecchio circuito dando origine a tracciato da 2375 metri. Al posto della "Parabolica", percorrendo un'impegnativa "Variante", ci si immette nell'anello (al culmine del quale è stata ricavata una nuova "Parabolica"), per poi rientrare, dopo un allungo di quasi

metri, nel vecchio tracciato percorrendo una "1ªEsse" modificata. In questo modo è stata salvaguardata interamente anche la "mitica" pista da 1800 metri ancora interamente percorribile e abbinabile ad un "Anello Prove" da 500 metri.



A CURA DI MARCO DELLA MONICA. FOTO: FOTOFORCHINI, POLVERINI, FOTOSPEEDY

# GECO DA CORSA



ALZI LA MANO CHI DI VOI CONOSCE LA WIESMANN. UNA GAMMA DI GT CHIUSE E CON HARD TOP, CARATTERIZZATE DA LINEE RETRÒ E COSTRUITE CON LA TECNOLOGIA MIGLIORE. SIETE IN CERCA DI QUALCOSA DI ESCLUSIVO MA SOPRATTUTTO UNICO? BENE CONTINUE A LEGGERE. SCOPRIAMO INSIEME LA GT MF4.



**E'** il 1985, Friedhelm e Martin Wiesmann passeggiano per gli stand del Motor Show di Essen, un luogo che avrebbe regalato loro la visione di ciò che sarebbe stato. Quello che c'è non va bene per i due fratelli. Le auto presenti raccontano idee e concetti espressi da molti, forme conosciute, proposte che non emozionano e non fanno battere il cuore. Proprio questo non essere, questa mancanza di carattere, questo vuoto di idee ha funzionato da catalizzatore, ha fatto capire a Martin e Friedhelm cosa cercavano: fascino nostalgico e tecnologia contemporanea.

#### NASCE LA WIESMANN

**P**artono in sordina, non possono permettersi di abbandonare il loro lavoro principale, Friedhelm è manager di primo piano in un'azienda di abbigliamento in cui è anche socio mentre Martin è un valido ingegnere progettista impegnato nel settore delle pompe idrauliche. Fondano la Wiesmann per dare formalità di marchio alla loro forma, quella che avevano in mente e che raccontava di linee retrò, un anteriore lungo, un posteriore corto e sbalzi cortissimi. Due posti secchi, un soft top ben costruito

per tetto, un telaio leggero e un equipaggiamento semplice e curato. Per la meccanica, l'adozione del meglio: il powertrain Bmw. Ingredienti essenziali per ripercorrere il fascino delle roadster di un tempo, riprendere un concetto stilistico e tecnico che di fascino ne aveva da vendere, ancora. Ecco quello che volevano. Ci ritornano a Essen, dopo tre anni e, questa volta, da espositori. Dopo tre anni la visione, diventata scommessa, progetto, è adesso realtà. Dopo tre anni Essen esponeva ciò che mancava. Il roadster dei fratelli Wiesmann piace a tal punto che, alla fine dell'evento, Martin e Friedhelm ritornano a casa, in quel di Dülmen, con otto contratti in mano.



## L'INIZIO DELLA PRODUZIONE

due anni iniziali di produzione diventano cinque, sviluppare il concetto da prototipo ad auto stradale perfettamente funzionante è costoso, ma alla fine ce la fanno a garantire ai primi acquirenti quanto promesso. Il percorso, però, non è stato facile e per sopravvivere, per alimentare finanziariamente il progetto, Wiesmann si propone come produttore conto terzi di hard top. Forse le competenze di Friedhelm nel settore tessile, il successo di quanto esposto a Essen, hanno aiutato l'idea imprenditoriale, le han-

no dato la spinta per proporsi al mercato, sta di fatto che la produzione funziona, Wiesmann produce tettucci completi del sistema di ripiegamento ben fatti e di alta qualità. Nel men- t r e c o -

struiscono tettucci e roadster, cercano di convincere anche la Bmw a credere nel programma. Ci riescono, con la forza delle loro ragioni e la qualità della loro produzione.



## LA WIESMANN GT MF4

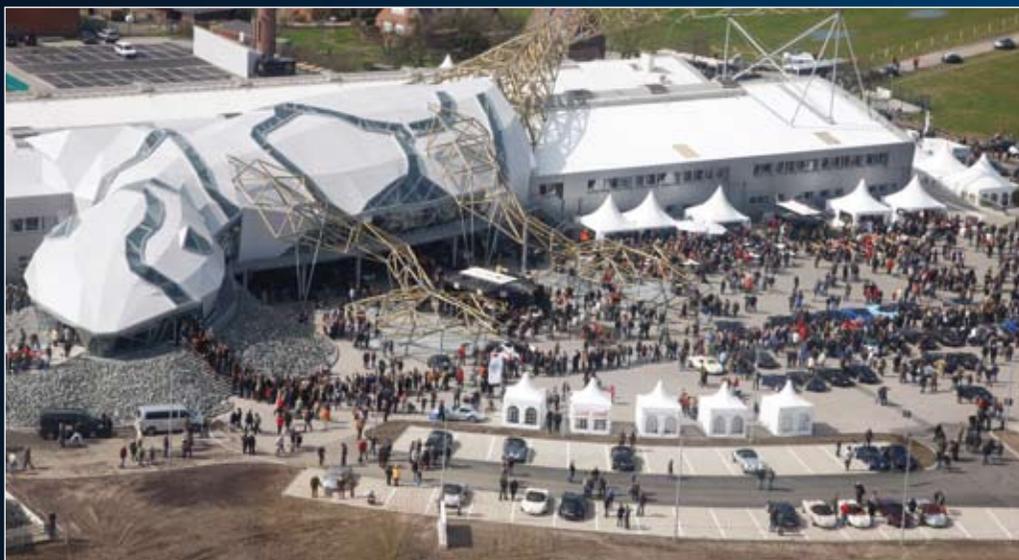
Oggi, dopo 17 anni di produzione, ben oltre 1000 auto hanno lasciato la fabbrica di Dülmen, che vuol dire più di 60 vetture all'anno prodotte e questa MF4, di proprietà dell'importatore italiano CarZeta, rappresenta la punta di diamante della gamma, sorella minore della MF4-S Vitaminizzata



*Per mettere alla frusta le qualità dinamiche abbiamo scelto il tracciato di Adria.*



con il 4,8 litri V8 BMW portato da 367 cavalli (la dotazione del modello di prova) a 420 cavalli. A guardarla da vicino la MF4 ti blocca, la sensazione è probabilmente quella che volevano i Wiesmann brothers. Stupore, curiosità, attenzione. Sono queste le parole più adatte al suo cospetto. Sembra un'automobile uscita da un fumetto tanto enfatizza le caratteristiche proprie di una Roadster: il cofano è lunghissimo, ha tutto lo spazio necessario per ospitare il possente 8 cilindri ben dietro l'asse anteriore, una collocazione che premia, con un'eccellente distribuzione di pesi (49:51), davanti il frontale con la calandra cromata e i fari circolari ben richiamano gli stili un po' vintage di queste auto, le carreggiate larghe accolgono alla perfezione i cerchi maggiorati da 18' a 20', una scelta estetica che contribuisce a enfatizzare ancora di più le proporzioni. Dietro è corta, cortissima, con il lunotto che scende bruscamente su un posteriore che finisce lì, incastonato tra due enormi passaruota che incorporano i punti luce. La carrozzeria in fibra di vetro con rinforzi in carbonio è perfettamente costruita, gli assemblaggi e gli accoppiamenti sono rigorosi, le linee non denunciano avvallamenti e altri difetti di lavorazione e il rigore esterno si conferma anche all'interno dove è il "total black" che regna supremo. Il sedile è piuttosto basso e, superato l'imponente battitacco, l'operazione migliore per infilarsi dentro e accedervi prima con la gamba destra per poi lasciarsi cadere sul sedile. Una volta dentro tutto quello che rimane da fare è allungarsi. Il quadro strumenti, delizioso nel suo sapore retrò, è tutto spostato al centro con splendidi indicatori circolari orientati verso il guidatore e tutti i pulsanti riuniti appena sopra la corta leva del cambio. Tutta la plan-



cia è spoglia con solo, davanti al volante, solo una piccola striscia di indicatori luminosi. Due posti secchi e un ampio e comodo spazio per i bagagli come conviene a una roadster che si rispetti. C'è poco da scrivere sulla qualità dei materiali impiegati: tutta pelle di ottima fattura, cromature ben fatte e nei posti giusti, che si accoppiano perfettamente al nero totale dell'abitacolo. L'unico appunto è la fattura del pulsante di accensione che presenta una scritta serigrafata dall'effetto piuttosto dozzinale.

#### UNA DINAMICA ALL'ALTEZZA

**P**er auto di questo genere, però, quello che conta veramente è la dinamica su strada e l'incedere di questa Wiesmann è all'altezza della sua estetica. Il contatto con il pulsante d'accensione apre a un sound

maestoso del V8 che si dimostra pronto a salire di giri e con una discreta reattività. La progressione non è stupefacente, ma la leggerezza complessiva della vettura rende agile e veloce qualsiasi manovra. Il peso complessivo è infatti di soli 1.280 chilogrammi grazie a un telaio sofisticato: si tratta di un monoscocca completamente in alluminio che unisce alla leggerezza notevoli doti di rigidità. Tutto questo si traduce in una notevole efficacia dinamica che si esalta nel misto veloce dove l'eccellente distribuzione dei pesi, il raffinato telaio, la cinematica che sfoggia triangoli sovrapposti e barra antirollio posteriore, consente di trasmettere al pilota ogni informazione del fondo stradale. Sul rettilineo la MF4 scivola via decisa, la progressione, non esaltante considerando il peso leggero, è comunque decisa e senza incertezze ma sono gli allunghi interrotti da appoggi decisi, frenate e curve, rettilinei interrotti da stretti tornanti, le strade ideali per





## WIESMANN GT MF4

**Peso netto:** 1280 kg

**Dimensioni:** lunghezza 4.22 m - larghezza 1.86 m - altezza 1.22 m

**Interasse:** 2507 mm

**Chassis:** alluminio

**Cerchi in lega:** 8x18"

**Pneumatici:** 245/45x18"

**Motore:**

**Cilindri/valvole:** numero 8/4

**Cilindri:** cm3 4799

**Potenza Massima/Giri:** 367cv/6300

**Coppia Massima/Giri:** 490Nm/3400

**Cambio:** dischi manuale a 6 marce

**Velocità Massima:** km/h 290 **0-100km/h:** 4.6s

“dare del tu” a questa Wiesmann. Qui, la MF4 si comporta da regina, affrontando magnificamente le curve in appoggio, le uscite in trazione, le frenate decise. E' divertente, mai impegnativa, in grado di mantenere un ritmo alto, veloce, tambureggiante senza incertezze. Il cambio manuale, Bmw, è all'altezza con i suoi 6 rapporti indovinati, senza impuntature, che a guidarla ritorna anche il gusto del sublime movimento della cambiata. Il telaio è rigido, il rollio quasi impercettibile, il che si traduce in risposte immediate agli input dello sterzo, dell'acceleratore, dei freni. Il lungo muso si inserisce in curva con una precisione millimetrica, il posteriore segue con decisione e, in uscita di curva, il differenziale posteriore meccanico consente anche sovrasterzi sublimi e piutto-

sto facili da controllare. Con la combinazione di cerchi e pneumatici maggiorati, poi, che ha determinato una carreggiata ancora più larga, l'effetto sulla velocità di inserimento e tenuta è a dir poco esplosivo e inequivocabile. Lo sterzo è preciso, sincero, la sua connessione con le ruote anteriori vi consente di capire immediatamente quando sono sul punto di darsi per vinte anticipandovi così, e per tempo, un eventuale sottosterzo. Insomma: motore anteriore centrale, abitacolo ben dietro l'avantreno, leggerezza, potenza e un telaio efficace, consentono di curvare come sulle più divertenti auto da track day: sterzo e acceleratore. Perché come dice Sir Stirling Moss, i rettilinei non contano, i rettilinei esistono solo per ricordare le curve.



*Tre particolari delle inedite soluzioni stilistiche. Lo stop è tondo e dal gusto retrò. Moderno invece il disegno dei cerchi da 18 pollici. Aggressiva la presa d'aria laterale. Nella pagina a fianco l'avveniristica struttura a forma di geco.*





## OROLOGIO BELL&ROSS PEUGEOT

In occasione del Motor Show di Ginevra 2010 Bell&Ross disegna uno speciale orologio per il cruscotto della Concept Car presentata da Peugeot, la SR1. Un orologio da polso che va a inserirsi, tramite un apposito supporto, nel cruscotto dell'auto e che si integra perfettamente con la linea e lo stile dell'abitacolo.

## CASCO BOLLÉ HALF PIPE

Per tutti gli appassionati di snowboard questo casco è un vero gioiellino. Utilizzato alle Olimpiadi invernali da Federico Raimo, è realizzato con materiali ultra resistenti. Leggero e aerodinamico assicura traspirabilità e massima libertà di movimento.



## VIDEOCAMERA PANASONIC

Camcorder ad alta definizione, facile da utilizzare anche per i meno esperti. Ottima qualità di immagini anche in caso di scarsa luminosità, definizione dei dettagli e assoluta maneggevolezza.

## BICICLETTA MASERATI-MILANI

La Milani Cycles progetta per Maserati questa splendida bici dal design curatissimo. Due i modelli nati dalla collaborazione dei due storici Marchi italiani: la Veloce e la Turismo per chi ama correre e chi, invece, preferisce passeggiare.

## TELEFONO SAMSUNG WAVE

Samsung Wave è uno dei più sottili Smartphone al mondo (10.9 mm). Dotato di un processore da 1GHz è in grado di offrire prestazioni grafiche eccellenti. Il Touch Screen è incredibilmente reattivo e intuitivo e permette di sfruttare al meglio le numerose applicazioni supportate.



## SCARPA LACOSTE

Chaussures Lacoste uomo, una linea ispirata all'eleganza sportiva. Ottimo il pellame con inserti traforati per il massimo della traspirazione e della comodità. Dettagli curatissimi, attenzione ai materiali e alla ricercatezza sono da sempre sinonimi dello stile Lacoste.

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

**EGTS**  
ENDURANCE GT SERIE

CAMPIONATO  
**AUTOSTORICHE**  
ITALIANO

**Driver's**  
TROPHY

**IPS**  
Italian prototype serie

**ITCC**  
ITALIAN TOURING CARS COMPETITION

**ETCS**  
Endurance  
TOURING  
CARS  
serie

# ZR showroom

## PER PRENOTARE IL TUO SPAZIO SU ZR SHOWROOM

Invia una foto ed un testo max. 20 parole all'indirizzo ZR Magazine Via Cardinal de Luca, 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: [biciclo@alice.it](mailto:biciclo@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

#### FIAT 500



Sellani vende Fiat 500 ottime per Coppa Italia e gare in salita. Disponibili con e senza documenti. Rialzate, aggiornate pronte gara.

A partire da €9000

Tel. 335.6781148

#### LOTUS ELISE 1.8



16v K engine massima preparazione, ideale Coppa Italia. Tutta rialzata ottobre 09 pronta gara -possibile targa

Per info: [lluky@libero.it](mailto:lluky@libero.it)  
Cell.3491683668

#### 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



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



**Turismo**  
Campionato Italiano Endurance

**SABA  
GT**  
Campionato Italiano  
Gran Turismo

**ici Sport**

editore:



**GRUPPO Peroni**  
RACE

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

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 É 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 Cardinal de Luca,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 Cardinal de Luca, 1 00196 Roma.



**la prima web-race tv**



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

**DA APRILE  
TUTTI I VIDEO  
DELLA STAGIONE**

**[www.myrace.tv](http://www.myrace.tv)**

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

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



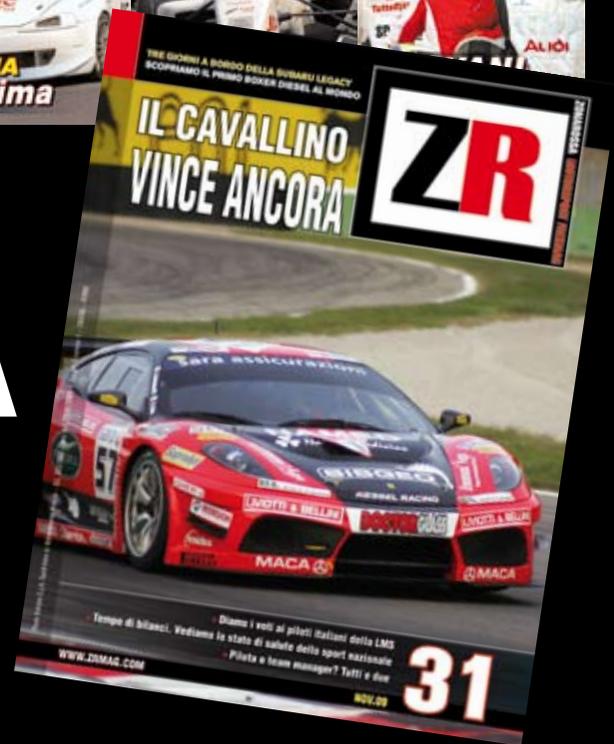
# arretrati **ZR**



**COMPLETA**

**LA COLLEZIONE**

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



# ZR market place

## Cos'è Market Place

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

## Le tariffe di Market Place

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

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

## Contatto

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

## Termini per il prossimo numero

#33 aprile 2010  
Prenotazione spazi: 15 apr.  
Ricezione materiale: 22 apr.

## Indirizzo di spedizione

ZR Magazine  
Rubrica "Marketplace"

Via Cardinal de Luca, 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 Bilici e materiale rotabile
- 350 Kart
- 360 Computer
- 370 Agenzie di management
- 380 Uffici stampa
- 390 Club
- 400 Autodromi
- 410 Caschi
- 420 Motoristi
- 430 Telemetria
- 440 Shop
- 450 Alberghi
- 460 Leasing
- 470 Merchandising

## ELENCO INSERZIONISTI

GP Rce	Il copertina
Costa Gomme	6
Turatello	7
Modellismo 90	8
Motor Zone	9
Fiera Roma	25
Sorrìdi Editore	33
Armatrading	57
GP Race	59
My Race TV	61
GP Race	III copertina
Dunlop	IV copertina



# Vesti ZR

Ordina la tua Felpa ZR  
in BIANCO o in NERO

a soli **35** Euro

Gruppo Peroni Race Via Cardinal de Luca, 1  
tel. 393 9140840 - press@gruppoperoni.it

## 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

### Ermoli

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 Pratisola di Scandiano  
Tel. 0522.851038 / Fax: 0522.851181

### Max77 Design

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

## 170 Scuole di pilotaggio

### GuidarePilotare S.p.A.

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

### Civrosi Italia S.r.l.

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

### Speed Control S.A.S.

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

### Gorini Training scuola di pilotaggio

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

### Motor Global Research

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

### Centro di Guida Sicura ACI-SARA

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

### Sandro Munari Guida Sicura S.r.l.

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

### Protocorsa S.r.l.

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

## 180 Servizi logistici



**CESARO  
COMPETITION  
TRANSPORT**



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

### T SERVICE

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

### LOGICO S.R.L.

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

### Bruno Pirone Trasporti Auto

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

### DGR Sport

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

## 190 Allestimenti

### Maxi Car Racing S.r.l.

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

## 230 Pneumatici & Cerchi



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

**www.dunlop.it**

### Avon Tyres Walter Maganza

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

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



**CAMS F1**  
AUDI 5 VALVOLE

**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.msd.it - info@msd.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 Interamna  
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

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

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

**Hotel I Due Laghi\*\*\***

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

**Adria International Raceway\*\*\*\***

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

**Hotel Villa Carrer\*\*\***

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

**Golf Hotel Quattrotorri\*\*\*\***

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

**Hotel Bella Magione\*\*\***

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

**Grand Hotel Des Bains\*\*\*\*\***

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

**Hotel Villa Carrer\*\*\***

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

**The Regency Hotel\*\*\*\***

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

**Hotel Della Rocca\*\*\***

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

**Hotel Al Postiglione \*\*\***

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

**B&B Antica Pietrara**

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

**Grand Hotel Baglioni \*\*\*\***

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

**Hotel Franca\*\*\***

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

**Hotel Airy Medesano \*\*\***

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

**Mon Hotel\*\***

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

**Hotel Poker \*\*\***

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

**Hotel Re \*\*\***

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

**Hotel Albergo dei Vicari**

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

**Albergo Moderno\*\*\***

Via XX Settembre, 22 - 40026 Imola  
Tel. 0542.23122

**Astoria Executive Hotel\*\*\***

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

**470 Merchandising****GFL 23 Sport**

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

**B100**

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

**Busini Srl**

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



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

**Prenota uno spazio MARKET PLACE**

per **350** Euro l'anno

## SULLE STRADE DI ROMA

### ULTIMA PARTE

## LA RINASCITA

**Nell'Italia dell'immediato dopoguerra, anche l'industria automobilistica e l'automobilismo italiano in generale tentano di risollevarsi dai disastri del conflitto. In questo contesto ritorna anche il Gran Premio Roma. Si tratta certamente di una edizione in tono minore, che nulla ha a che vedere con l'importanza e i fasti delle edizioni precedenti, ma che rimarrà comunque un capitolo importante dello sport automobilistico perché vede la prima vittoria come costruttore di un nome già ben noto. Ferrari.**

Nel 1946 l'Italia cerca ancora con fatica di sanare le ferite inferte dal conflitto. È iniziata la ricostruzione che però procede a rilento e le condizioni in cui la maggior parte della gente è costretta a vivere sono estremamente penose. L'inflazione è galoppante e mancano anche i generi di prima necessità che, naturalmente, sono ancora sottoposti a razionamento.

Il mondo dell'automobile non sfugge a questa situazione. Le poche vetture circolanti risalgono a prima della guerra e la stessa circolazione privata è sottoposta a rigide limitazioni. Il prezzo della benzina, anch'essa razionata, raggiunge nel 1947 le 175 lire al litro, equivalenti a circa 5 euro odierni. Gli pneumatici sono pressoché introvabili, tranne che al mercato nero dove raggiungono prezzi esorbitanti. Nonostante queste condizioni, certamente non incoraggianti, anche lo sport automobilistico tenta di rinascere: nel 1946 si parla già di organizzare nuovamente la Mille Miglia e un po' dovunque si organizzano competizioni su circuiti cittadini anche perché l'unico impianto permanente, l'autodromo di Monza, non è ancora agibile per i danni patiti durante il conflitto e riprenderà l'attività solo nel 1949. In questo contesto l'ACI Roma, nell'ottobre del 1946, iscrive a calendario per il 1947 il IX Gran Premio Roma, Gara Internazionale di velocità valevole per il Campionato Italiano Categoria Sport Internazionale Classe 750-1500. Già nella denominazione della gara quel IX indica chiaramente che gli organizzatori intendono riallacciarsi idealmente al Premio di Roma le cui otto edizioni si erano svolte sulle strade

della capitale negli anni tra i due conflitti mondiali. Era quindi un'eredità impegnativa quella che gli organizzatori del Gran Premio di Roma si accingevano a raccogliere nel 1947 e la delusione è notevole quando dal regolamento di gara si rileva che la gara consiste in due prove: il Premio d'apertura, riservato alle vetture sport fino a 750 cc e il Gran Premio Roma vero e proprio per vetture sport fino a 1500 cc, da disputarsi sul suggestivo tracciato attorno alle Terme, rispettivamente su 20 e 40 giri. Anche il numero degli iscritti risulta molto limitato – 9 e 13 nelle due classi – e la gara, che si svolge il 25 maggio alla presenza di un foltilissimo pubblico, non riserva alcuna sorpresa. Nella

750 vince con facilità Leonardi che doppia tutti gli avversari, mentre nella 1500 Cortese, con la 125 Ferrari, coglie un successo da tutti pronosticato dopo che lo stesso Cortese, con la stessa vettura però in versione "corsa" (i regolamenti erano molto elastici e bastava togliere parafranghi e fari perché la stessa auto passasse da "sport" a "corsa"), aveva dominato all'esordio sul Circuito di Piacenza prima di essere fermato da un banale guasto.

La gara quindi non era stata particolarmente esaltante e sarebbe stata probabilmente presto dimenticata se la bellezza dello scenario in cui si era svolta non avesse eccitato la fantasia dei commentatori e se la prima vittoria di una

*Franco Cortese alla guida della Ferrari 125 al suo esordio sul Circuito di Piacenza l'11 maggio 1947.*

Ferrari non avesse rappresentato un segnale di quella rinascita dell'automobilismo italiano da tutti desiderata. Le auto da competizione erano comunque tornate a correre sulle strade di Roma e tornano sullo stesso tracciato già il 2 giugno per il I Circuito di Caracalla, gara riservata alle vetture da corsa fino a 1500 cc senza compressore. La Ferrari 125, sempre affidata a Cortese, è di nuovo della partita, nuovamente in versione "corsa", ma questa volta deve vedersela con una muta di 11 Cisitalia tra le quali quella del pilota romano Taruffi che prende il comando fin dall'inizio. La Ferrari è più potente, ma le Cisitalia sono più maneggevoli e Cortese, pur segnando il giro più veloce, non riesce a superare Taruffi ed è poi costretto al ritiro dopo un fuori pista. Taruffi concludeva così vittorioso davanti alle altre Cisitalia di Abecassis e Bernabei.

Nel 1948 il G.P. Roma viene messo in calendario ma, dopo un primo rinvio, viene cancellato per ritornare però in grande stile l'anno successivo. Da allora il tracciato delle Terme è stato utilizzato per gare ciclistiche e podistiche, ma non ha più visto vetture da competizione se non, molti anni dopo, per qualche rievocazione storica e per la celebrazione, nel 1997, del cinquantenario della prima vittoria Ferrari. Naturalmente è giusto così; rimane però un pizzico di rimpianto per un'epoca in cui nessuno si stupiva di vedere correre le auto tra le rovine dell'antica Roma. Forse anche gli antichi frequentatori delle terme, grandi amanti delle corse di bighe che si svolgevano poco più in là, al Circo Massimo, avrebbero gradito lo spettacolo.



# ROADBOOK

# 5

www.roadbookmagazine.it

## Porsche Panamera

Tutto è Porsche tranne  
le quattro porte.  
O forse no.



**DISPONIBILE  
IL NUOVO NUMERO**

Sembra uscita da film di Batman ma è frutto di artigiani tedeschi e meccanica Bmw. A voi la Wiesmann.

Passione Cafe Racer. Due ruote come non le avete mai viste. Il mito di Steve Mc Queen rivive sulle strade di tutti giorni.

Il Cobra che sconfisse il Cavallino. L'incredibile storia di Carroll Shelby e delle sue veloci creature.



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.

È 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**

**FEEL THE ROAD**