

**A IMOLA CON LA NUOVA MEGANE RS
HA LA TARGA MA IL SUO AMBIENTE NATURALE È
IL CIRCUITO**

VOGLIA DI MINI



ZONAROSSA MOTORSPORT FREEMAG



- **Viaggio nel mondo Formula. Fucina di talenti ma anche di vane speranze**
 - **Brescia-Roma-Brescia al seguito della mitica Freccia Rossa**
 - **Tutti i resoconti di gara di tutti i principali campionati 2010**

34

WWW.ZRMAG.COM

GIU.10

Vuoi ri

Z

a ca

ABBONATI A SOLI €1

cevere

R

asa

5 PER TUTTO L'ANNO

info: press@gruppoperoni.it - tel. 06 45441335

GUARDA IL TUO EVENTO

DA UNA PROSPETTIVA DIFFERENTE

All'avanguardia, dinamico, modulare, il nuovo Centro Congressi dell'Autodromo di Vallelunga offre infinite soluzioni per i tuoi eventi. 1500 mq per ospitare convegni, meeting, concerti, mostre e molto altro.

La sua particolare posizione nel cuore dell'Autodromo, permette a Vallelunga di presentare una proposta integrata in cui l'attività congressuale si abbina perfettamente a quella più ludica e formativa delle altre aree, dando vita a momenti unici in cui riscoprire il piacere di emozionarsi.

Differente prospettiva vuol dire anche godere da una posizione privilegiata i momenti più adrenalinici di un autodromo, quelli delle gare. Il Centro Congressi rappresenta, infatti, la location ideale per organizzare hospitality esclusive per team e scuderie alla ricerca di soluzioni di prestigio per i loro ospiti.

RXT



EXCLUSIVE MARKETING & COMMERCIAL PARTNER
ACI VALLELUNGA CENTRO CONGRESSI AREE ADVENTURE,
OFF ROAD, RALLY, SITO ARCHEOLOGICO

 Autodromo Vallelunga

 Centro Guida Sicura ACI-SARA



 Park Hotel

 Area Adventure

 Off-Road

 Pista Rally

 Sito Archeologico



Tutti i campionati hanno preso il via, compreso l'atteso Campionato Italiano Turismo di Serie a cui abbiamo deciso di dedicare anche la copertina di questo numero di ZR. In un periodo di vacche magre e nella costante ricerca della Serie perfetta, il progetto del Cits si sposa, a mio parere, alla perfezione. Sicuramente i costi sono un punto di forza con lo sviluppo bloccato per tutta la stagione e i pezzi di ricambio disponibili presso la normale rete commerciale. Essendo poi vetture di stretta derivazione di Serie, dove l'intervento è consentito esclusivamente sull'elettronica e sul sistema di scarico, a meno di contatti in pista anche come budget ricambi non si dovrebbero stanziare grosse cifre. Le vetture scese in pista a Vallelunga, orfane di altre che per quando leggerete questo articolo avranno esordito a Franciacorta, si sono poi dimostrate abbastanza omogenee sotto l'aspetto cronometrico con soli 12 secondi che dividono il tempo della pole fatto segnare da Ceccato su Mini Cooper S, e l'ultimo tempo di Argenti sulla piccola Fiat 500 1.4. Ne consegue che anche le gare si sono dimostrate combattute soprattutto per la supremazia di classe. I commenti positivi dei piloti scesi in pista

fanno ben sperare per il proseguo della stagione. Numeri alla mano sono in fase di ultimazione altre vetture in qualche caso ritardate dalla consegna del modello al team, in altri dalla realizzazione da zero del roll bar imbullonato. Fra queste spiccano le Mini Cooper S che faranno compagnia alle quattro già scese in pista segnando ufficialmente il ritorno alle competizioni del Marchio. Una presenza dal sicuro fascino e allo stesso tempo estremamente competitiva. Ulteriore novità di questo campionato è il banco prova fornito dagli specialisti della Bapro che sarà presente per ogni prova 2010. Indispensabile per misurare la potenza massima, il banco prova è capace di fornire importanti informazioni solo analizzando la curva di potenza e il regime di rotazione. Specialmente nel caso di due vetture simili si possono ravvisare interventi non consentiti sul cambio, e sullo stesso motore. Giovani aspiranti piloti con poco budget a disposizione, fateci un pensiero! Ultimo pensiero va all'articolo di Dario Lucchese che, nello speciale sulle Formula, analizza lo stato di grazia nazionale di questa tipologia di vetture senza però tralasciare l'aspetto della cultura e passione che deve animare tutti questi aspiranti "campioni" e i loro padri.

Giulio Rizzo

13 WTCC COMING HOME

Tappa Italiana per il Mondiale Turismo che apre così la sua stagione europea. Breve resoconto sul weekend monzese degli italiani.

18 INSEGUENDO LA FRECCIA ROSSA

Competizione e mondanità si fondono nella Mille Miglia 2010. Scopriamo come è andata la gara facendo una immersione nel passato.

24 LA FILIERA FA IL BOOM

Nessuno in Europa ha una filiera Formula moderna e con i numeri nostrani. Breve excursus sulle Formula dove non tutto è rosa e fiori.

32 RENAULT MEGANE RS

Quando la Casa della Losanga dona sulle sue vetture la sigla RS siamo sicuri di avere a che fare con un prodotto davvero particolare. A Imola la prova della nuova Megane.

38 PILOTA CHE PASSIONE

Sotto con Andrea Castronovo, Nando Serafino e Massimiliano Andreoni. Scopriamo come il "virus" delle quattro ruote li ha contagiati.

43 RACE REPORT

Vi siete persi il resoconto di una delle gare di maggio? Nessun problema, qui tutti i report di gara delle principali competizioni nazionali.

66 ZR STORIE

Seconda puntata sulla Panamera. Scopriamo la storia del Zorro Plateado.



EDITORE E REDAZIONE:

Gruppo Peroni Race S.r.l.
via Cardinal de Luca, 1 - 00196 Roma
tel. 0645441335
fax 0645441336
(press@gruppoperoni.it)



DIRETTORE EDITORIALE:

Sergio Peroni

DIRETTORE RESPONSABILE:

Giulio Rizzo

COLLABORATORI:

Matteo Lupi, Andrea Fiaschetti, Dario Lucchese, 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, Giovanni Beretta

CONCESSIONARIA PER LA PUBBLICITÀ:

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

PUBBLICITÀ CLASSIFICATA:

(press@gruppoperoni.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 Monza
Campionato: Fia F2
Giorno: 22 Maggio 2010
Piloti: Nicola De Marco (in volo)

Fotografo: Alessio Morgese FotoMorAle
Macchina fotografica: Canon EOS 1D MIII
Lunghezza focale: 73 mm
Tempo: 1/1000sec ISO 200





SCANZI SEMPRE AVANTI FRA LE CAYMAN, LUCCHINI PRIMO NELL'OPEN



Spettacolare la gara della Cayman Cup dove Giacomo Scanzi si conferma il leader incontrastato del Trofeo Pirelli. Dopo tre prove, infatti, il pilota bresciano è a punteggio pieno, con un en plein che comprende anche le pole position e i giri più veloci. Al Castellet Scanzi ha condotto una gara di grande maturità, conducendo i giochi praticamente fin dal via e prendendo un margine di vantaggio che gli ha permesso di

controllare Marco Masutti e Marco Macori, che hanno battagliato a lungo per la seconda posizione. La gara è stata caratterizzata dall'arrivo della pioggia nel finale, con conseguente ingresso della "safety car" che, sempre più intensa, ha in parte condizionato i risultati; ma mentre Scanzi non ha commesso errori, Masutti ha compromesso la sua prestazione con un paio di testacoda, che lo hanno relegato alla quinta posizione assoluta.

Ne ha approfittato Macori, che è andato a conquistare il secondo posto, davanti allo svizzero Nicola Bravetti. Non meno interessante la battaglia per la vittoria nella Selection Cup: il favorito Massimo Tempestini, in testa nonostante gli attacchi di "Boga", ha compromesso la sua gara con un testacoda alla variante Du Nord, perdendo poi ulteriore margine dopo un secondo errore. "Boga" è andato così a vincere, davanti ad un ag-

guerrito Vincenzo Donativi, Antonio Montrucchi, Simone Staccioli e ad un attardato Tempestini. La mini endurance della GT Open Cup ha concluso il programma del weekend: vittoria assoluta e di classe Gt2 r1 per Luigi Lucchini che con la 911 GT3 RSR della BMS Scuderia Italia ha avuto la meglio sulla vettura gemella schierata dal GDL Racing per Rino Mastronardi/"Spidey": il sorpasso di Lucchini su questi ultimi è avvenuto durante le operazioni dei pit-stop imposti per i cambi di guida fra i piloti. Delusione per un altro dei favoriti, Emanuele Busnelli, che si è girato nella prima tornata e si è dovuto ritirare. Terzi assoluti Cassera/Pavan, vincitori di classe Gt2 r2 con la 997 Gt3 Cup S e che nel finale hanno anche sfiorato la seconda posizione portando l'attacco disperato all'ultima curva su un coriaceo Spidey. Appassionante come sempre la lotta per la leadership nella classe delle 997 Gt3 Cup, che si sono confermate molto performanti oltre che affidabili. Alla fine l'hanno spuntata Fausto Broggian/Paolo Ruberti, che dopo una spettacolare rimonta, hanno sopravanzato nel finale Fabrizio Bignotti; terzi di classe Stefano Bianconi e Giacomo Scanzi. In GT3 r2 vittoria di Alberto Rodio e Giancarlo Tanzi.

ANASTASI ALLA RISCOSSA

Prova da incorniciare per Giuseppe Anastasi nell'Historic Challenge 700. Il pilota del Team Lavazza, sulla meno prestazionale Fiat 500 Giannini ex Gruppo 2, riesce prima in qualifica e poi in gara a mettersi tutti dietro. In qualifica, alle sue spalle, Roberto Fredali su 500 ex Gruppo 5, e Emanuele Fredali su 500 ex Gruppo 2. In gara Anastasi paga scotto in avvio quando viene passato da Mascolo, E. Fredali e Martucci che sfruttano

al meglio il maggior numero di rapporti al cambio consentiti sulle loro vetture. Al secondo giro Anastasi è però di nuovo in testa allungando progressivamente sugli inseguitori. Alle sue spalle si piazza Emanuele Fredali con Martucci e Mascolo che invece si danno battaglia per il terzo posto. I due si superano ben quattro volte arrivando sul traguardo al fotofinish con soli 18 centesimi di distacco a favore di Martucci. [G.R.]



ADDIO LORIS



Sabato 15 maggio si è spento per un male incurabile nella sua casa di Montagnola Loris Kessel, ex pilota e patron dell'omonimo team. Kessel era nato il 1. aprile 1950. La carriera di Loris inizia negli anni '70 con i Rally, poi passa a gare su pista

fino ad arrivare a gareggiare con le monoposto di F3 e F2 e nel 1976 approda finalmente in Formula 1 con i grandi rivali ed amici di sempre del calibro di Regazzoni, Lauda, Hunt, Peterson ed Andretti. Ha vinto anche due campionati svizzeri nel 1992 e 1993, partecipa alla "24 ore di Le Mans" e a Daytona nel 1997. Si è distinto anche nel Gran Turismo dove, sempre nel '97, conquista il Trofeo Lamborghini. Nell'anno 2001 si riavvicina ai Rally e conquista il titolo proprio a casa sua nel Rally del Ticino a bordo di una Subaru WRC.

ARRIVA LA FORD

Indiscrezioni erano già circolate ad inizio anno ma sembra che il debutto della Focus Rs nel CITE sia davvero imminente. Dal prossimo appuntamento di Adria il 19-20 giugno, il Vaccari Motori dovrebbe schierare un esemplare che sarà portata al debutto dall'esperto Simone di Mario già protagonista nelle competizioni di durata e nel CIVT. L'annuncio è stato dato da Alessio Franco, responsabile stampa di Ford Italia in occasione della seconda prova CITE disputata ad inizio maggio a

Vallelunga. La Rs, a trazione anteriore, in configurazione gara dovrebbe avere una potenza di 360cv (305 quelli di serie). L'impegno in pista dovrebbe riguardare tutto il proseguo della stagione anche se per l'anno prossimo si punta ad avere al via diverse vetture che possano eventualmente anche formare un monomarca all'interno stesso del CITE.



SPECIALISTA IN PNEUMATICI D'EPOCA

VENDITA E ASSISTENZA TECNICA
PER COPERTURE RACING



**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

Vallelunga Park Hotel ★★★★★

ristorante • bar • hotel

Il Vallelunga park hotel nasce l'8 Giugno 2006, con lo scopo di accogliere ed introdurre nel modo più confortevole e piacevole tutti i nostri clienti. Il nostro pubblico si divide tra miti del volante e del manubrio, semplici appassionati, professionisti al lavoro e tanti che stanno per realizzare un sogno: un giro in pista o un corso di guida sicura.

Il nostro obiettivo è riassunto nella nostra accoglienza, nei nostri servizi, nella formazione del nostro personale, che ha un'età media di 23 anni, ed è mirato a lasciare nel pensiero del cliente solo l'emozione ed il piacere di quello che dovrà svolgere il giorno successivo nel centro di guida sicura o in autodromo.

Tel: +39 06 90.77.445/+39 06 9015.10.08
sms reservation line: 329.10.80.626
hotel@vallelunga.it - www.vallelungaparkhotel.com



basta con il solito parcheggio notturno!



SPLLENDE LA LUMINA

Prima volta per Matteo Malucelli, che a Vallelunga ha fatto il suo debutto nella Superstars Italiana cogliendo la vittoria in gara 2. Prima successo 2010 per la Chevrolet Lumina CR8, per l'occasione portata in gara dal pilota forlivese, e per il campione in carica Gianni Morbidelli. Il terzo appuntamento del campionato italiano, se da un lato ha fatto registrare alcune assenze (come quelle dell'ex pilota di F1 Johnny Herbert, Filippo Zadotti ed il giovane Alberto Cola che a Imola aveva positivamente impressionato con la Audi RS4 ufficiale, tutti impegnati nella sola serie internazionale), dall'altro ha continuato ad evidenziare grande spettacolo ed un'accesa lotta al vertice, con cinque differenti vincitori nelle prime sei gare della stagione. Sui

saliscendi capitolini ad affermarsi in gara 1 è stato proprio Morbidelli, in assoluto il più veloce anche nei due turni di prove libere e nelle qualifiche in cui ha messo a segno la sua prima pole position di quest'anno (in precedenza era toccato a Ferrara e allo stesso Cola). Il pesarese, scattato al comando con la M3 E92 del Team BMW Italia e in seguito anche autore della migliore prestazione sul giro, vi è rimasto fino alla bandiera a scacchi. Subito Fuori dai giochi il sammarinese Christian Montanari, terzo nella sessione cronometrata dietro all'altra "sportiva" bavarese di Thomas Biagi, il quale è stato costretto ad avviarsi dalla corsia box (la sua vettura era rimasta bloccata sui martinetti sollevatori) e poi anche al ritiro per un problema meccanico. Chi



ne ha saputo approfittare è stato Malucelli, sempre nel gruppo di testa con la Chevrolet Lumina CR8 della Motorzone Race Car e secondo al traguardo davanti a Ferrara (Mercedes C63 AMG) autore di un eccellente sorpasso al Curvone ai danni di Biagi. In gara 2, che ha visto la Audi di Ermanno Dionisio scattare al palo per effetto delle prime otto posizioni

della griglia invertite, a mettersi in luce è stato ancora una volta Malucelli, in progressiva rimonta e infine primo all'arrivo davanti ad un "ritrovato" Max Pigoli (per tutto il weekend in difficoltà con un setup non perfetto della sua Mercedes) e a Ferrara. Per Pigoli altri punti preziosi che gli hanno consentito di rimanere in vetta alla classifica. [D.L.]

PRODUZIONE E VENDITA RIMORCHI E AUTOARTICOLATI TRASPORTO VEICOLI
Aperti - Furgonati - Zone Living/Hospitality

TURATELLO

scuderia CLUB 02
Campionato Italiano Autostoriche 2010
Si ringraziano piloti, meccanici, sponsor e amici
club02@libero.it • Tel. 335 7014561

GOVONI
AutoClub
 Bmw Modena
via Gazzotti 331 - Modena - www.campionatoautostoriche.it

A TUTTO ROOKIE

Il Rookie Drivers Club propone una nuova offerta formativa per i suoi 650 iscritti: si tratta di un ciclo di seminari intitolato "Conoscere la strada per il successo nel motorsport". Calendario e programma di ogni workshop saranno pubblicati mensilmente sul sito dell'associazione e ad oggi sono aperte le iscrizioni per il primo evento della serie, che avrà luogo a Milano. Molto interessanti sono gli argomenti oggetto di approfondimento nel primo appuntamento di sabato 19 giugno, che si ripeterà identico anche mercoledì 30 giugno. I relatori affronteranno lo scottante tema della sponsorizzazione e spiegheranno anche come elaborare utilmente un corretto piano atletico per migliorare le prestazioni

agonistiche. "Le nostre lezioni vogliono fornire a piloti e tutors quell'insieme di conoscenze specialistiche e di preziose dritte che può aiutarli a superare gli ostacoli che s'incontrano, immancabilmente, quando si vuol fare carriera nelle corse" dichiara il presidente Davide Dalla Costa; "il tutto, sempre considerando che abbiamo un pubblico di giovani, che hanno voglia di imparare in modo leggero e divertente". Insomma, alla Rookie Drivers Academy sono banditi gli sbadigli. Niente toni cattedratici e tecnicismi incomprensibili. Non a caso, per essere più vicina ai suoi iscritti l'associazione milanese recentemente ha eletto un testimonial capace di rappresentare le esigenze dei piloti emergenti e, al contempo, di



attuare la filosofia sportiva del club. La scelta dei supervisor onorari è ricaduta su Adrian Zaugg, che quest'anno milita in GP2 con la Trident Racing e nella sua carriera, sinora, ha dato prova di possedere talento, intelligenza, tenacia, umiltà e fair play, cioè tutti i valori che il Rookie Drivers Club vuole promuovere per for-

mare i campioni del domani. "Riponiamo molta fiducia in questo ragazzo e speriamo che la nomina gli sia di stimolo per fare sempre del suo meglio", conclude il presidente; "Adrian, fra l'altro, è un cosmopolita, quindi è un portacolori perfetto per i nostri soci, che provengono da 45 nazioni sparse in tutto il mondo".



SASSA ROLL-BAR

ROLL-CAGE, ENGINEERING & RACING

PARTNER TECNICO CITS 2010

AZIENDA SPECIALIZZATA
NELLA PROGETTAZIONE E
REALIZZAZIONE DI ROLL BAR



LICENZA DI COSTRUTTORI
DI ACCESSORI TECNICI
CSAI "GRADO C"

RINFORZI SCOCHE E MONTAGGI SU MISURA

SASSA ROLL-BAR s.a.s di Massimiliano D'Auria & c.

Via della Bonifica 10 - 63040 Maltignano (Ascoli Piceno) - Tel.0736 402228 - Fax 0736 402128 - www.sassarollbar.it

F. LIGHT - TURCHETTO NEL BENE E NEL MALE

Secundo appuntamento per la Light in pista a Imola nel fine settimana dell'Open Gt. In Gara 1 partono male le prime file e subito ne approfitta Bertolotti che ha la meglio sul poleman Turchetto. Inseguono Pellitteri e Mingotti, partiti dalla seconda fila, con il siciliano che ha uno spunto migliore del lombardo. Dietro Pison, Bana, Mambretti e D'Amico. Nel corso del 4° giro Turchetto riesce ad attaccare e passare Bertolotti alla Rivazza, portandosi così in testa alla gara. Il portacolori della TJ Emme cerca di difendersi e di rimanere attaccato al milanese, ma un dritto alla Piratella regala a Turchetto quel margine di vantaggio superiore ai 3 secondi, che potrà amministrare fino alla ban-

diera a scacchi davanti a Bertolotti e Pellitteri.

In Gara due nuovo cattivo start Turchetto che deve scontare un drive trough. Ne approfitta Bertolotti, che con la vittoria della gara del pomeriggio balza in testa alla classifica di campionato con 108 punti. Alle sue spalle Antonio Pellitteri. Tra i due è bagarre per tutta la durata dei 30 minuti + 1 giro, ma nulla può il siciliano di casa Tomcat contro lo stato di forma del pilota dei fratelli Jeropoli. Turchetto rientra 14° dopo aver scontato la propria penalità e comincia la sua gara di rimonta, conclusasi con il 6° posto al traguardo ed il giro più veloce, conquistando così punti preziosi in ottica campionato, nel quale si trova ora staccato



Fotospeedy

di soli 3 punti dal leader. Sotto tono il fine settimana di Mambretti. Giunto ad Imola in testa alla classifica, si

ritrova ora 4° alle spalle di Pellitteri, complice anche il ritiro nella manche di oggi pomeriggio.

IL GT OPEN A IMOLA

Imola a metà maggio è stata meta anche dell'Open Gt con diversi team e piloti italiani impegnati in gara. Due come al solito le gare nelle quali non è di certo mancato lo spettacolo. Gara 1 si decide infatti all'ultimo giro quando il pilota tedesco della Af Corse Pierre Kaffer passa l'italiano Giammaria nella salita della Piratella. Kaffer, dopo aver preso il posto e la leadership dal coequipier

Alvaro Barba sembrava aver rovinato tutto con un testacoda alla Rivazza dilapidando il vantaggio di 9" e scivolando alle spalle dell'Italiano dando inizio alla mostruosa rimonta coronata negli ultimi metri. Terzo posto per la Porsche Autorlando di Roda-Lietz mentre la classe GTS è stata vinta da Livio-Bontempelli con la Ferrari del team Kessel. In gara due prime gioie per il team CRS e i suoi piloti Chris



Niarchos e Tim Mullen, vincitori, e per la Aston Martin Vantage del team Vil-lois guidata da Lucas Guerrero e Max Wisner, per la prima volta sul podio con la nuova vettura. Terza posizione

per la F430 Kessel di Peter-Broniszewski. Grosso spavento in avvio di Gara quando un violento contatto a centro gruppo ha imposto la bandiera rossa.

GRAN TOUR INTERNAZIONALE DI SICILIA

Dopo sette tappe, svoltesi nell'arco di una "settimana di passione" automobilistica, il Grand Tour Internazionale di Sicilia ha assegnato il successo alla coppia formata dai coniugi romani Roberto e Rita Chiodi, che hanno totalizzato il minor numero di penalità con la loro Lancia Aurelia B24 del 1958. La manifestazione di regolarità per auto d'epoca organizzata per il terzo anno da La Sicilia dei Florio, ha visto al via una trentina di equipaggi provenienti dall'Italia e dall'estero (rappresentati anche Ger-

mania, Principato di Monaco, Stati Uniti e Svizzera). Scattata da Palermo lunedì 24 maggio, ha completato quasi tutto il periplo



dell'Isola, attraversando Agrigento, Enna e Leonforte (con una prova sull'autodromo di Pergusa), Modica, Scicli, Siracusa e Pozzallo, sbarcando a Malta e rientrando in Sicilia per poi passare da Caltagirone, Catania e tornare sul versante Tirrenico, a Cefalù e Campofelice di Roccella. L'ultimo giorno, quello di domenica 30 maggio, ha invece visto disputarsi la rievocazione del Piccolo Circuito della Targa Florio, sulle Madonie, dove si è imposta la Porsche 356C dell'equipaggio composto da Francesco Arcieri e Antonella Gricolo, sempre

davanti a Chiodi-Chiodi e alla MB 350 SL di Francesco Meneghetti Ciliberti e Valeria Amodeo, questi ultimi alla fine secondi nella classifica assoluta. «Siamo riusciti anche quest'anno ad avere un buon riscontro di partecipanti. - ha dichiarato Giuseppe Giaconia di Migaido, presidente del sodalizio organizzatore - Adesso stiamo lavorando per la 1000 Kilometri di Sicilia del 2011 e per la prossima edizione del "Grand Tour" che si disputerà sempre nel periodo di fine maggio e che, come in ogni edizione, presenterà alcune novità sul percorso: quella del prossimo anno posso già anticipare che riguarderà una tappa di due giorni in Calabria».

WGP ARE MISANO NOTTURNA

SATURDAY NIGHT 17TH 20
JULY 10

**4 GOLD
CUP**

GT CARS

**4 SILVER
CUP**

TOURING CARS

START 18.00 p.m.



info: tel. +39 06.45441335 / fax. +39 06.45441336

info@gruppoperoni.it

www.gruppoperoni.it

organiser: **GP**
GRUPPO Peroni
RACE

Misano
MWC
World Circuit

SECONDA PER IL CHALLENGE FORMULE STORICHE

Lo scorso 15 e 16 Maggio a Imola, è andato in scena il secondo appuntamento del Challenge Formule Storiche organizzato dalla GPS Classic di Tommaso Gelmini. La griglia di partenza presentava 15 macchine, tra cui due Formula 3. Al lotto dei "soliti noti", si è unito nell'occasione anche Arturo Merzario, per la prima volta e con grande entusiasmo al volante di una vettura degli anni '60, la Brabham BT6, in precedenza appartenuta ad uno specialista della Formule Junior, Benedini. "Il Fantino", non ha deluso le aspettative e, dopo aver preso confidenza con la vettura per lui completamente nuova nelle prove di sabato, svoltesi sotto l'acqua, ha ottenuto il secondo posto in gara uno, anch'essa caratterizzata da pioggia e ha vinto gara due, disputata la domenica sera con pista completamente asciutta grazie ad una bella giornata di sole che ha caratterizzato la domenica imolese. Sul podio insieme al sempre grintoso Merzario, nella gara di sabato, Tommaso Gelmini, primo e Paolo Marzatico, terzo, entrambi al volante di una Branca F Junior. In gara due, conferma di Gelmini, questa volta secondo, che ha preceduto, dopo un bel duello caratterizzato da diversi sorpassi a vicenda, il bresciano Bruno Ferrari, tornato alla velocità dopo il brutto incidente avuto sulla pista di Castrezzato in Franciacorta lo scorso inizio

marzo, mentre provava la sua March 701 Formula uno in vista della partecipazione al GP Historique di Monaco. Entrando più nel dettaglio delle due gare, va detto che nella prima, la partenza di Marzatico, terzo tempo in prova, ha sorpreso tutti. Era lui a presentarsi in testa alla prima chicane, affiancato dal poleman Gelmini che non volendo cedere la leadership conquistata con una serie di giri perfetti durante le prove, incorreva però in un "360 gradi", sfiorato da Merzario, partito dalla seconda posizione in griglia. Il pilota brianzolo, vincitore di tre dei cinque campionati di Formula Junior, organizzati fino al 2005 dalla Scuderia Madunina, peraltro sulla sola pista di Monza, conduceva la gara per tre giri fino a quando Gelmini, prendeva in mano le redini della corsa involandosi verso la vittoria. Anche Merzario superava al settimo degli 11 giri Marzatico, a corto di allenamento, dopo un anno di assenza dai campi di gara, che si accontentava quindi di un risultato comunque più che prestigioso. Tra le formule junior a motore anteriore, Angelo Baiguera, alla sua prima volta con una macchina del genere, teneva sotto controllo Tazio Taraschi con la vettura di famiglia. In gara 2 Marzatico, partito ancora una volta come "una fionda", viene superato da Merzario durante il primo giro. Da quel momento è iniziata la cavalcata solitaria dell'ex pilota Ferrari ed Alfa Romeo, verso una



vittoria ottenuta con ampio margine. Alle sue spalle, ritiratosi Marzatico a metà gara, a causa della improvvisa fuoriuscita del materiale estinguente (è scoppiato l'impianto di estinzione), si assisteva a dei bei duelli tra Gelmini e Ferrari per la seconda posizione, mentre tra le junior a motore anteriore, Taraschi seguito come un'ombra da Baiguera, davano spettacolo, fino alla supremazia del pri-

mo. Se queste sono state le gare, non vanno dimenticate le parate, che GPS Classic organizza, per coloro che non hanno le vetture per disputare il campionato, o più semplicemente preferiscono fare un poco di apprendistato sulle più belle piste italiane. Sette le vetture presenti per l'occasione, a partire dalla bellissima Cooper F1 di Giorgio Marchi per passare poi, dalla stupenda Moretti-Branca alla piccola Tagliani Baby Junior degli anni '60, dalla Brabham F3 alla Formula Ford, per arrivare alle più evolute Formula Abarth e Formula Renault 2000.



TESTO E FOTO: ALESSIO MORGESSE

TUTTO STORTO PER TARQUINI

SI APRE CON L'APPUNTAMENTO MONZESSE LA STAGIONE EUROPEA DEL MONDIALE TURISMO VEDIAMO COME È ANDATA

Tarquini arriva in Italia da Leader della classifica generale avendo già all'attivo due vittorie su quattro gare disputate. Sono ovvi, quindi, i favori del pronostico dovuti anche al fatto che le Seat sono a loro agio sui lunghi rettilinei Monzesi. Il primo colpo di scena, però, avviene subito in qualifica. La pole viene conquistata da Augusto Farfus che con la sua BMW strappa la prima piazza ad Huff su Chevrolet di soli 25 centesimi di secondo. In seconda fila Priaulx con l'altra BMW e Alain Menu. Solo settimo Tarquini, autore di una leggera sbavatura all'uscita della seconda di Lesmo nel giro lanciato fondamentale. Le Seat dei compagni di squadra che seguivano il pilota italiano da vicino, per sfruttare la scia nei lunghi rettilinei, vengono leggermente ritardate, beffate quindi nella lotta per le prime posizioni. In Gara 1 il gruppo dei 22 partecipanti arriva compatto alla tagliola della prima variante. Farfus parte male e viene superato da Huff, che conquista la prima posizione, e da un arrembante Tarquini che si porta in seconda posizione. Le prime emozioni

non si fanno attendere e nelle retrovie entrano in contatto O'Young e Poulsen che si ritirano. La gara è serratissima e già al secondo giro, approfittando della scia di Huff, Tarquini affianca il pilota della Chevrolet in prima variante e si prende la prima posizione, mandando in visibilità i 27.000 spettatori accorsi a Monza per il weekend. Priaulx in terza posizione si difende con efficacia dagli attacchi di Genè. A centro gruppo nel frattempo Menu tampona Michelisz che va in testacoda. Ad avere la peggio nel contatto è, però, proprio il pilota della Chevrolet che compie un intero giro con il cofano del motore aperto sul vetro ed è costretto a rientrare ai box. Tarquini continua per tutta la gara a difendersi con efficacia dagli attacchi di Huff, mentre Farfus, ripresi dalla brutta partenza, cerca in ogni modo di guadagnare la terza piazza alle spese di Priaulx. Ma quando tutto sembra ormai definito ecco il colpo di scena che non ti aspetti. Nel corso dell'ultimo giro Tarquini ha un problema all'anteriore sinistra e viene superato in Ascari da Huff che si appresta ad affrontare la parabolica

per chiudere vittoriosamente la gara. Incredibilmente anche il pilota della Chevrolet ha un problema alla gomma ed è superato proprio all'ultima staccata da Priaulx e Farfus che conquistano rispettivamente la prima e la seconda posizione. Huff, dopo aver assaporato la vittoria, deve accontentarsi solo della terza piazza. Neanche il tempo di partire che gara 2 assume subito un connotazione ben definita per il leader in classifica. Partenza da fermo per i piloti, ma Tarquini ha un leggero movimento sulla griglia prima del semaforo verde. Anche Bennani, vincitore per gli indipendenti in gara 1, "salta" la partenza e viene punito con un drive through. Nykjaer parte dalla pole per effetto dell'inversione della griglia dei primi 8, e passa indenne la prima curva, seguito da Muller, partito 6°, e da Tarquini che al giro successivo riesce a superare il francese proprio in prima variante. Il pilota italiano è deciso a riscattarsi dopo la sfortunata gara 1 e al terzo giro riesce a passare anche Nykjaer, inseguito a breve distanza da un gruppo di ben 6 vetture. Al quarto giro la direzione gara segnala a Tarqui-

ni la penalità per la partenza anticipata ed il pilota Seat, forse distratto dalla comunicazione o per la troppa foga, arriva lungo alla prima staccata e perde la prima posizione ai danni del rookie danese. Rientra ai box insieme a Bennani che cede la prima posizione degli indipendenti a Stefano D'Aste. La Leadership per la classifica generale è invece molto lontana dall'essere definita. Nykjaer conquista un piccolo margine di sicurezza su Muller, secondo, e sul gruppo inseguitore che lotta per la terza posizione e del quale fanno parte Coronel, Huff, Farfus e Priaulx, tutti racchiusi in un secondo. Sembra ormai vicina la vittoria per il rookie danese, ma all'ultimo giro, al curvone Biassono la Seat n°17 accusa un problema alla gomma anteriore sinistra, e si ferma a bordo pista, per la disperazione di Nykjaer che cede così la vittoria a Muller. A podio Coronel e Huff. Disastroso weekend di Tarquini che si ritira nel corso dell'ottavo giro, perdendo anche la Leadership della classifica di campionato, proprio a spese di Yvan Muller, e viene anche raggiunto al secondo posto da Huff.



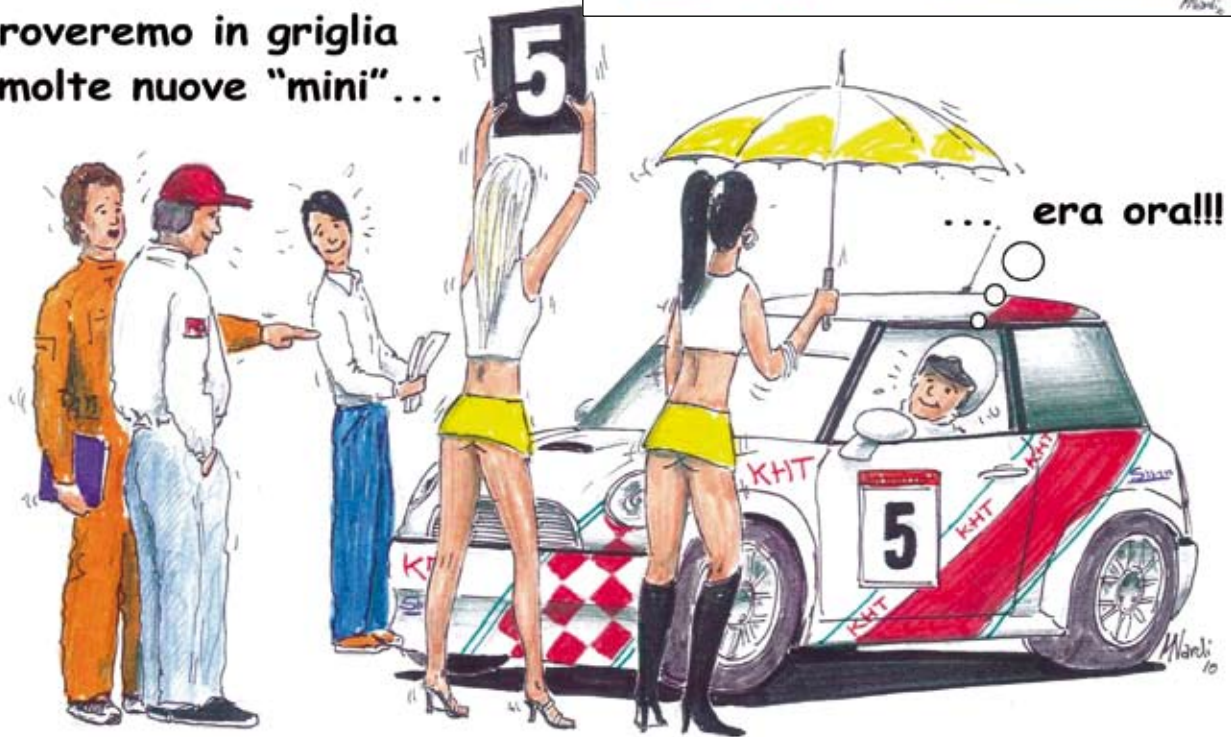


LA MATITA DI NARDI



.. abbiamo adottato questa nuova tipologia di "start", rivolta ai numerosi attori che da qualche tempo partecipano alle gare..

... nel nuovo campionato Turismo di Serie, troveremo in griglia molte nuove "mini"...



... era ora!!!

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
info@modellismo90.it

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

Segui
la tua passione su
www.auto.modellando.it

ECCELLENZA ITALIANA

PARTE I



C'è un piccolo paese, nel Nord Italia, dove la tradizione domina sugli interessi economici e la magia è ancora quella di un tempo. A Oltrona San Mamette ha infatti sede la Brumm, un'azienda leader nel settore del modellismo che, da più di trent'anni, regala sogni a grandi e piccini, senza aver mai perso di vista la passione con cui venne fondata da Reno Tattarletti, Emilio Molteni e Virginio Bianchi. Oggi, grazie all'eccellente qualità e ad una vasta gamma di riproduzioni dei più importanti marchi automobilistici (Alfa Romeo, Auto Union, Bentley, Ferrari, Fiat, Jaguar, Maserati e Mercedes) la Brumm rappresenta un importante punto di riferimento per tutti i collezionisti. Ve ne abbiamo parlato nel numero 25 ma ora torniamo ad occuparcene perché la ditta comasca ha deciso di "aprirci le porte" per mostrare ai lettori di ZR l'universo che si cela intorno ad un modellino. Ad accoglierci, prima di iniziare il nostro viaggio nel "paese dei balocchi", troviamo Rio Tattarletti, figlio di Reno ed affermato designer, che dopo aver rilevato la posizione del padre ha

contribuito a portare una ventata di novità nella gestione dell'azienda. Come ci spiega Rio, sono sostanzialmente otto le fasi che danno origine ad un modello Brumm: su questo numero tratteremo la parte iniziale del percorso produttivo vero e proprio, mentre sul prossimo descriveremo le fasi del montaggio e confezionamento con una descrizione della pre-produzione e gestione delle licenze. Tutto ha inizio dai lingotti di zama che vengono portati a fusione e colati negli stampi con cui si creano le scocche e alcuni tipi di pianali. Una volta raffreddati, i pezzi subiscono un processo di sgrossatura e levigatura durante il quale si eliminano le parti in eccesso e si scartano le componenti difettate che vengono poi recuperate e re-indirizzate alla fusione. A questo punto i "Brumm-embriani" sono pronti per la verniciatura: in una camera isolata rispetto al resto della produzione, "Giotto" regala pennellate di luce con un moderno aerografo a pistola. Durante questa fase, fondamentale per la perfetta riuscita di un modellino, temperatura ed umidità sono costantemente monitorate al fine

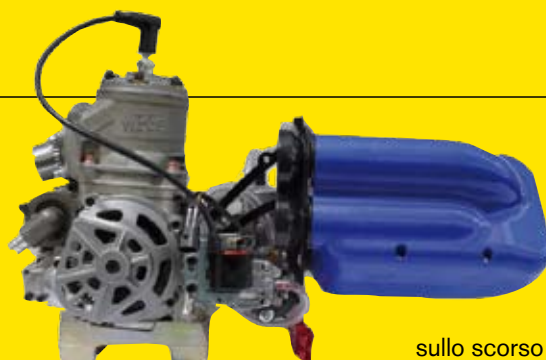
di evitare la formazione di bolle o del fastidioso effetto a "buccia d'arancia". Trattandosi di una procedura in cui l'uomo è protagonista viene dedicata molta attenzione anche all'aspetto sicurezza: le pareti della stanza sono irrorate da cascate d'acqua per evitare l'eccessiva circolazione del pulviscolo generato dall'aerografo. E' poi la volta della decorazione delle singole parti: anche qui il lavoro è affidato alle pazienti cure di tre dame dalle mani fatate che, per evitare affaticamenti o cali di concentrazione, non si trovano mai a lavorare sullo stesso pezzo per tutta la durata del turno. Decalcomanie e fotoincisioni hanno il compito di arricchire il modellino di tutti quei minuscoli dettagli (loghi, maniglie, targhe, modanature, etc.) che sono in grado di fare la differenza agli occhi attenti dei collezionisti più esigenti. Da qualche anno la Brumm si è dotata anche di due complessi macchinari per la realizzazione di tampografie: stampe che premettono di riprodurre decorazioni, scritte e disegni sia su superfici piane che irregolari, come ad esempio il disegno di un finestrino o particolari livree.



UN MOTORE DA MONDIALE

Si avvicina il debutto del nuovo Mondiale "U18" voluto dalla Federazione Internazionale per rilanciare il kart come principale vivaio di talenti. E il motore WKE prodotto dalla Parolin Racing che, uguale per tutti, sarà

usato in quell'occasione, procede la sua marcia di avvicinamento per non farsi trovare impreparato. I primi test erano già iniziati lo scorso febbraio sul circuito di Jesolo, e da allora non si contano più le volte che la struttura Motorsport della



Parolin è tornata in pista per verificare e ottimizzare l'assiduo lavoro fatto. Le ultime prove effettuate proprio a Wackersdorf (D), dove si terrà la prima prova del Mondiale, dal 23 al 25 luglio, ha promosso a pieni voti il motore WKE che, ora, è già a disposizione di tutti i

costruttori che hanno registrato i loro telai per il Mondiale (i 13 costruttori già presentati anche sullo scorso numero di TKart sono Energy, Haase, Intrepid, Jesolo, Mach, Maranello, MS Kart, M-Tec, Parolin, PCR, Righetti, Sodi, Tecno) e di tutti i piloti che, in attesa del primo test ufficiale del 5 e 6 luglio ad Ostricourt (F), vorranno provare il nuovo materiale. Per informazioni: www.parolinracing.com; info1@parolinracing.com

PAOLO BETTINI ALLA EASYKART

Chissà se alla fine della giornata avrà pensato che raddoppiando il numero delle ruote raddoppia anche il divertimento... Certo è che, a sentire i presenti, l'esperienza del grande ex ciclista Paolo Bettini (in bacheca due Mondiali, un'Olimpiade ad Atene nel 2004, vittorie di tappa in tutti e tre i Grandi Giri e svariati altri successi di prestigio in una carriera da vero campione) nella prova della Kart Grand Prix corsa a Cecina, è stata del tutto positiva. Il corridore toscano, che già qualche tempo fa era stato "pizzicato" in quel di Lissone a ritirare un kart Easykart da portare nella sua casa a due passi dal mare della Versilia, non ha resistito a lungo al richiamo delle corse, anche se con un motore per far andare



avanti il mezzo e non solo la forza delle proprie gambe. Così, complice anche l'esperienza in qualche rally, ha indossato il casco integrale e, grazie all'appoggio del Team Emilia Kart, si è buttato nella mischia del sempre più interessante campionato monomarca promosso dalla BMB, la costola motoristica della storica azienda Birel. C'è da scommettere che questo non è stato che il primo assaggio, si accettano scommesse sulla prossima discesa in pista di Paolo Bettini...

VISIERE MONDOKART

Novità da Mondokart Racing, il fornitissimo negozio on-line (e fisicamente alle porte di Milano), che ha presentato il nuovo inserto visiera fotocromatico anticondensa. La plastica dell'inserto è in grado di assorbire la condensa che si forma all'interno

della visiera, mentre l'effetto oscurante viene innescato dalla luce del sole e in pochi secondi si adegua al livello di luminosità esterna. Universale, si fissa in modo facile e definitivo a tutte le visiere. Il prezzo al pubblico è di 39,00 euro (i.v.a. inclusa). Per info: www.mondokart.com; info@mondokart.com. tel. 0331.588998.

I TELAI DELLE FINALI ROTAX

Dopo la scelta della pista La Conca di Muro Leccese, le Grand Finals 2010 del Rotax Max Challenge, il campionato monomarca, organizzato dalla casa motoristica austriaca, più diffuso e partecipato del Mondo, parla ancora italiano. Sono stati infatti comunicati i telai che verranno usati dai piloti che, attraverso i diversi campionati nazionali, si saranno qualificati alle finali mondiali che si terranno dal 15 al 21 di novembre. Ancora una volta sarà presente la CRG, Casa designata per le categorie 125 Max Senior (per la

quale si userà il modello Black Star 30/32 senza freni anteriori) e Max DD2 (modello Dark Rider 32). Per la Max DD2 Masters, invece, i telai saranno gli Haase (modello Edox 14), danesi di origine, vista la nazionalità del costruttore ex campione del Mondo, ma a tutti gli effetti marchiati dal tricolore, poiché la sede dell'azienda è da sempre vicino a Brescia, a Carpenedolo per la precisione, dai cui cancelli escono tutte le scocche. Per la 125 Max Junior, invece, si esce dai confini italiani in direzione Francia, dove ha sede la Sodi Kart che garantirà i telai (modello ST 30 senza freni anteriori) per questa categoria.

Per informazioni: www.rotax.com.au

L'EKS SHARK PER I PIÙ PICCOLI



Non passa certo inosservato il nuovo kart Shark voluto dall'azienda veronese di Gianpaolo Masotto come primo step di avvicinamento al kart per i piloti più piccoli. Il concetto su cui si basa è lo stesso che ha fatto la fortuna dei kart Delfini della Parolin Racing, ma da Eks non c'è nessu-

na volontà di fare concorrenza a questo prodotto, avendo pensato lo Shark (che significa squalo, anche il nome non è un caso...) principalmente per il mercato estero. La priorità è stata quella di preparare un prodotto di qualità ma dal prezzo contenuto: nessun accorgimento tecnico particolare, dunque, ma tanta semplicità, a partire dal telaio con tubi in acciaio da 25 mm di diametro, assale da 25 mm pieno, carenature KG e paraurti posteriore in acciaio. Il motore è un 4 tempi da 35 cc con carburatore a farfalla.

effetto **TKart**

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



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

**compralo
e' in edicola**

abbonati subito

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


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

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

INFORMATIVA D.L. 196/2003 I suoi dati saranno trattati dalla Sorridi Editore S.p.A. nonché dalle società con essa in rapporto di controllo e collegamento ai sensi dell'art. 2359 c.c. finalizzati al trattamento, per dare corso alla sua richiesta di abbonamento. A tale scopo, è indispensabile il conferimento dei dati anagrafici. Prezzo auto-consumo sulla carta convalida potranno essere trattati, dalle medesime Società anche per effettuare procedure statistiche di analisi, per l'invio di altri servizi aggiuntivi offerti o prodotti commerciali e industriali di mercato. Esse potranno altresì essere comunicati ad altre società aderenti nel settore editoriale, largo consumo e distribuzione, finanziario, assicurativo, automobilistico, dei servizi ed a organizzazioni umanitarie e benefiche le quali potranno adoperarsi per le medesime finalità qui sopra illustrate. Lei può in ogni momento o gratuitamente esercitare i diritti previsti dall'articolo 7 del D.Leg. 196/03 - o con la consegna della sua carta vengano trattati, tutti integrali, modificare o cancellare per violazione di legge, o opporsi al loro trattamento.

A CURA DI MATTEO LUPI. FOTO: ROMAMOTORWEB

PROFUMO DI



QUARTA, TERZA, LEGGERA PIEGA A DESTRA E LA VEGETAZIONE SCOMPARE: SULLO SFONDO IL VERDE DELLE COLLINE TOSCANE CHE CULLANO IL PAESAGGIO, DAVANTI AGLI OCCHI UN RETTILINEO FATTO DI DOLCI SALISCENDI. Istantaneamente il pedale destro raggiunge il fine corsa e il motore inizia a cantare allungando le figure ai lati della strada: immagini e colori si fondono e l'essenza della Freccia Rossa torna a vivere nel presente. Guidare in mezzo alle auto che hanno fatto la storia delle corse su strada è qualcosa di unico ed inebriante: ci si sente quasi protagonisti di un viaggio nel tempo durante il quale Castellotti, Taruffi, Marzotto, Moss e Nuvolari abbandonano l'aurea del mito per tornare ad essere avversari irraggiungibili.

LEGGENDA



Sole o pioggia, giorno o notte che siano, insomma è sempre la stessa storia: la Mille Miglia non tradisce mai. Anche quest'anno, per tre giorni, ci siamo riscoperti testimoni di un mondo fantastico, fatto di emozioni, suggestioni e stoicismo che ci hanno accompagnato da Brescia a Roma e ritorno.

Le emozioni provate da Giuliano Canè e Lucia Galliani, tornati al successo a quattro anni dall'ultimo sigillo: al bolognese è riuscito l'impresa di scrivere il proprio nome nell'albo d'oro per la decima volta allungando una striscia di vittorie senza eguali. Partita con i favori del pronostico, la coppia ha sfatato la leggenda che chi arriva in testa a Roma, riesce

mai a conservare il primato fino a Brescia. Dopo l'iniziale sfuriata di Fabio Salvinelli infatti, pur battagliando sul filo dei centesimi con Viaro e Ferrari, Canè ha issato al vertice la sua BMW 328 Mille Miglia Coupe' del 1939 ed è arrivato al traguardo finale senza più commettere errori. Oppure le suggestioni che hanno accompagnato Luciano Viaro e Mark Gessler sull'Alfa Romeo 6C 1500 Gran Sport del Team Sports Hagerty: battuto ma non sconfitto, l'esperto driver triestino ha ottenuto l'ennesimo grande risultato salendo sul podio per la sesta volta in sei anni, nonostante la separazione dal Team del Museo Alfa Romeo.

Non si può dimenticare, infine, lo stoicismo di Bruno Ferrari che non ha mollato neppure di fronte al dolore per i postumi di un infortunio, onorando la Bugatti Type 37 messagli a disposizione dal Team Brescia Corse.

Nonostante il meteo incerto e una collocazione temporale leggermente anticipata rispetto alle

scorse edizioni, il pubblico non ha mancato di dimostrare il proprio amore nei confronti di quella che Enzo Ferrari era solito definire "La corsa più bella del Mondo". Fin da giovedì mattina il popolo bresciano ha gremito Piazza della Loggia e Via Dieci Giornate per il consueto rito della punzonatura. Alle 19.30 poi, tutti in Viale Venezia a sfidare le nuvole minacciose per la partenza della OM 655 SS dei tedeschi Schmitz-Roman, sotto lo sguardo attento della madrina d'eccezione Anna Falchi. Non sono bastate nemmeno le poche gocce di pioggia cadute verso le 21 a scoraggiare i più, che hanno continuato ad incitare tutti gli equipaggi, resistendo fino a tarda sera per la passerella dell'ultima vettura.

Anche Roma, dal canto suo, ha risposto con il consueto calore, affollando Castel Sant'Angelo in ogni ordine di posto, nonostante a pochi metri si stesse svolgendo la cerimonia di consegna dei "David di Donatello". Pubblico delle grandi occasioni anche a San Marino, Urbino, Spoleto, Rieti, Viterbo, Siena, Firenze e Cremona, ma più in generale, lungo tutto il percorso, con i piccoli centri dell'Appennino tosco-emiliano letteralmente mobilitati per il passaggio della Freccia Rossa.

Aspetti che Alessandro Casali, Presidente del Comitato Organizzatore, ha tenuto a sottolineare con particolare enfasi durante la cerimonia di premiazione tenutasi presso il Teatro Grande di Brescia: "Questa edizione ha avuto una risonanza mediatica senza precedenti. Lo dobbiamo alla magia senza tempo di queste vetture, all'affetto della gente e al sostegno del governo e delle istituzioni locali. E' stato un anno difficile, anche la Mille Miglia ha risentito della crisi, ma siamo riusciti a portare avanti il nostro obiettivo: il primo obiettivo era quello di





trasformare la Mille Miglia nell'America's Cup a quattro ruote, mentre il secondo era rendere il brand Mille Miglia uno strumento del paese e del territorio italiano per la crescita e l'apertura a nuovi mercati". A cui ha fatto eco Paolo Binelli, Vicepresidente del Comitato Organizzatore: "In qualità di responsabile del percorso esprimo la mia soddisfazione per l'affetto e la grande partecipazione del pubblico lungo le strade. Tra i partecipanti ha riscosso un grande successo la scelta del comitato organizzatore di inserire, con un piccolo ritorno al passato, la prova su terra nella tappa di Montalcino, e questo ci rende orgogliosi."

E proprio la prova speciale sterrata di Montalcino è stata una delle novità di percorso più interessanti di questa edizione che ha segnato tra l'altro il ritorno a Bologna come meta di arrivo per la prima tappa, nella suggestiva cornice di Piazza Maggiore.

La Mille Miglia 2010 si è fregiata anche della passerella di 130 splendide Ferrari costruite dal 1958 ad oggi che hanno preceduto lungo tutti il

percorso le vetture in gara. Il Tributo Ferrari alla Mille Miglia ha vissuto due momenti particolarmente emozionanti durante il passaggio nell'Autodromo di Imola e il transito negli stabilimenti di Maranello con annesso giro del circuito di Fiorano.

Nutrito l'elenco dei volti noti che non hanno saputo resistere al fascino della manifestazione: Jackie Ickx è tornato al volante di una Porsche 550-1500RS del 1955 al fianco di Karl-Friedrich Scheufele presidente della prestigiosa orologeria Chopard, mentre Jason "Jay" Kay, storico leader dei Jamiroquai e seguitissimo dalle fan, ha portato in gara la sua splendida Maserati A6G/54 del 1955, dimostrando per l'ennesima

volta la sua innata passione per il mondo dei motori. Non è



stato da meno Nick Mason, batterista dei Pink Floyd sceso in campo con una Frazer Nash "Le Mans Replica" del 1949. Più



discreta, ma non meno sentita, l'a

dei ministri Frattini, Prestigiacomò, mentre l'onorevole Roberto Maroni si è concesso una passerella in veste di apripista a bordo di una meravigliosa Isotta Fraschini dei Vigili del Fuoco. Grande attenzione infine per le due Porsche 550-1500RS del Team State of Art che ha schierato Arye Luyendyk, due volte vincitore della 500 Miglia di Indianapolis, e

il grande Jan Lammers. Un vero e proprio bagno di folla ha accolto Jackie Stewart, Mika Hakkinen e David Coulthard, guest stars in gara rispettivamente con le Mercedes 300 SL W198 del 1954 (di proprietà del figlio Paul) e W194 del 1952 (proveniente dal museo della casa di Stoccarda). Gli ex wonderboys della McLaren hanno ricambiato l'affetto firmando quantità

industriali di autografi e sottoponendosi con grande disponibilità a sedute fotografiche tra appassionati increduli e piacevolmente stupiti. Ci è capitato così di assistere alla storia di Fabio che, partito da Rho con una speranza nel cuore, è riuscito a coronare il sogno di una vita abbracciando il suo idolo finlandese-

partecipazione, in veste di navigatore, del boss della "Prodrive" David Richards a bordo di una vettura gemella del 1950. Un ritorno anche quello di Kaspar Capparoni che, dopo un anno di assenza, si è risediato su una Mercedes 300 SL W198 del team MB Italia. Nemmeno il mondo della politica ha voluto mancare all'appello con la partecipazione





se, oppure a quella di due barman di Idice, un paesino alle porte di Bologna, che un venerdì mattina qualunque (e siamo certi che non sarà mai più considerato tale...) con occhi stralunati hanno visto entrare dalla porta del loro bar i cinque titoli mondiali di F.1 che accompagnano la vita di Hakkinen e Jacky Stewart. Il valore aggiunto della Mille Miglia è anche questo: vivere e viaggiare a portata della gente, entrare nel cuore degli appassionati lasciandosi pervadere e toccare con mano...





LA COMPAGNA DI VIAGGIO

Mai e poi mai, prima di sedermi sulla nostra Renault Laguna SportTour 4control, avrei pensato di provare emozioni tanto forti. Sul numero precedente avevamo dedicato un ampio servizio all'analisi della vettura, ma averla guidata durante la Mille Miglia ha offerto nuovi spunti d'analisi. Il motore ha un'ottima guidabilità già ai bassi regimi del traffico cittadino, ma per apprezzare al meglio le doti dei 180CV bisogna sciogliere le briglie, possibilmente lungo un bel tratto misto di una strada di montagna.

Quando apro il gas in uscita di curva la Laguna divora l'asfalto senza esitazioni, catapultandomi in un baleno a ridosso della piega successiva. Pestone al pedale del freno, giù due marce e il muso che punta preciso il punto di corda. Il beccheggio e il rollio sono appena accennati, quasi mi

trovassi al volante di una sportiva con 300kg in meno da portare a spasso. La percorrenza è incredibile: nonostante le sconessioni ed i repentini cambi di pendenza il retrotreno non si discosta mai dalla linea ideale e non richiede nemmeno l'ombra di una correzione grazie anche all'efficace sistema a quattro ruote sterzanti. L'assetto è davvero impeccabile: rigido ma al tempo stesso in grado di assorbire alla grande tutte le asperità del terreno. Un altro colpo di gas e siamo già a Brescia: ci salutiamo a malincuore ma felici di esserci conosciuti.



A CURA DI DARIO LUCCHESI. FOTO: ACTUALFOTO, FOTOMORALE.

AAA ASPIRANTI CA

LA F3 TRICOLORE, LA NEONATA FACI-CSAI ABARTH ED IL CHALLENGE FORMULA RENAULT 2.0 ITALIA: OLTRE AI VARI TROFEI, SONO I TRE CAMPIONATI NAZIONALI "UFFICIALI" (DIETRO DI ESSI C'È RISPETTIVAMENTE LA FEDERAZIONE ED UNA CASA CHE HA SEMPRE INVESTITO SUL FUTURO DEI PILOTI) A CUI SEMBRANO INDIRIZZATI I PIÙ GIOVANI CHE INTRAPRENDONO COSÌ UN PERCORSO SPESSO IRTO DI DIFFICOLTÀ ED INCOGNITE. ECCO COSA OFFRONO OGGI QUESTE CATEGORIE A CHI VI SI ACCOSTA NELLA PROSPETTIVA DI UN IMPORTANTE FUTURO PROFESSIONALE.



CAMPIONI CERCASI

I campione del mondo Lewis Hamilton e Nico Rosberg: due carriere accomunate dal fatto di avere avuto nel karting tricolore un valido trampolino di lancio. Salvo poi essere entrambi "emigrati" all'estero, nelle varie categorie europee, contestualmente al proprio passaggio in monoposto. Due esempi, come tanti altri, che per lungo tempo hanno testimoniato la mancanza di continuità tra la disciplina-scuola che nel Bel Paese vanta innegabilmente un'invidiabile tradizione (anche grazie alla presenza dei maggiori Costruttori al livello mondiale) e l'automobilismo nazionale.

Un discorso valido fino a qualche anno fa e nel cui contesto l'unica eccezione era rappresentata dalla Formula Renault 2.0 Italia, che in un passato abbastanza recente ha "sfornato" dei talenti pari a Felipe Massa, Robert Kubica, Jaime Alguersuari, Michael Ammermüller, Ryan Briscoe e tanti altri. Oggi le cose, tuttavia, pare che abbiano preso definitivamente un'altra piega. Fiore all'occhiello di CSAI ed ACI Sport, il campionato italiano di F3 e la neonata FACI-CSAI Abarth, che sembrano essere riusciti a colmare una grave lacuna, andando a costituire un corridoio preferenziale per approdare poi al professionismo. La presenza di numerosi piloti stranieri nelle due serie a ruote scoperte è una prova tangibile dell'interesse che le categorie stanno riscuotendo anche oltre confine. Un fenomeno in controten-

denza con la situazione del panorama internazionale, che versa viceversa in uno stato di difficoltà economica testimoniato, per esempio, dalla drastica riduzione di iscritti nella F.3 Euro Series (una dozzina in tutto le unità al via) e dal numero leggermente inferiore di partenti registrato sia nella F.3 inglese, quanto nell'analogo campionato teutonico. Un successo sancito sicuramente dal cammino intrapreso dai vertici della CSAI al fianco della Ferrari. Leggasi il test premio F.1 offerto ai primi tre classificati nel campionato italiano di

F.3 edizione 2008-2009 e l'opportunità per il vincitore del titolo F.ACI-CSAI Abarth di prendere parte all'ambito Ferrari Driver Academy. Senza tralasciare ovviamente altri aspetti: "in primis" un montepremi allettante. Sul fronte dell'altro campionato da noi preso in considerazione, ovvero la Formula Renault 2.0, le 19 vetture che hanno completato lo schieramento di Vallelunga, con la possibilità di ulteriori "new-entry" in corso d'opera, la dicono tutta sul fatto che gli sforzi compiuti per contenere i costi e controbattere una crisi

annunciata hanno di certo dato i loro frutti. Le squadre presenti nella categoria continuano infatti a ritenere, sotto l'aspetto propedeutico, abbastanza valida la Tatuus 2 litri: una monoposto concettualmente nata una decina di anni fa, ma che nell'arco delle varie stagioni è stata soggetta a degli "upgrade" evolutivi che ancora oggi la rendono abbastanza attuale. Il tutto a fronte di budget notevolmente ridotti.

F.3

L'aspetto dei costi è quello che sicuramente può fare oggi la differenza nel bene e nel male. Parlando di F.3 le cifre si aggirano intorno ai 300/350 mila euro. Per correre nel campionato britannico ce ne vogliono quasi il doppio. Il montepremi della serie tricolore è uno dei più ricchi in assoluto e ammonta a 226 mila euro: 120 mila euro vanno al vincitore, 50 mila al migliore esordiente, mentre la parte rimanente va spalmata come premi gara per ciascuno degli otto appuntamenti del calendario. La categoria rimane sicuramente al "top" sotto il profilo della crescita, dal punto di vista tecnico, dei piloti. La scelta di introdurre i nuovi telai datata 2008 e, al tempo stesso, di adottare la mono-motorizzazione FPT, si è rivelata senza ombra di dubbio quella più giusta. Il costo del



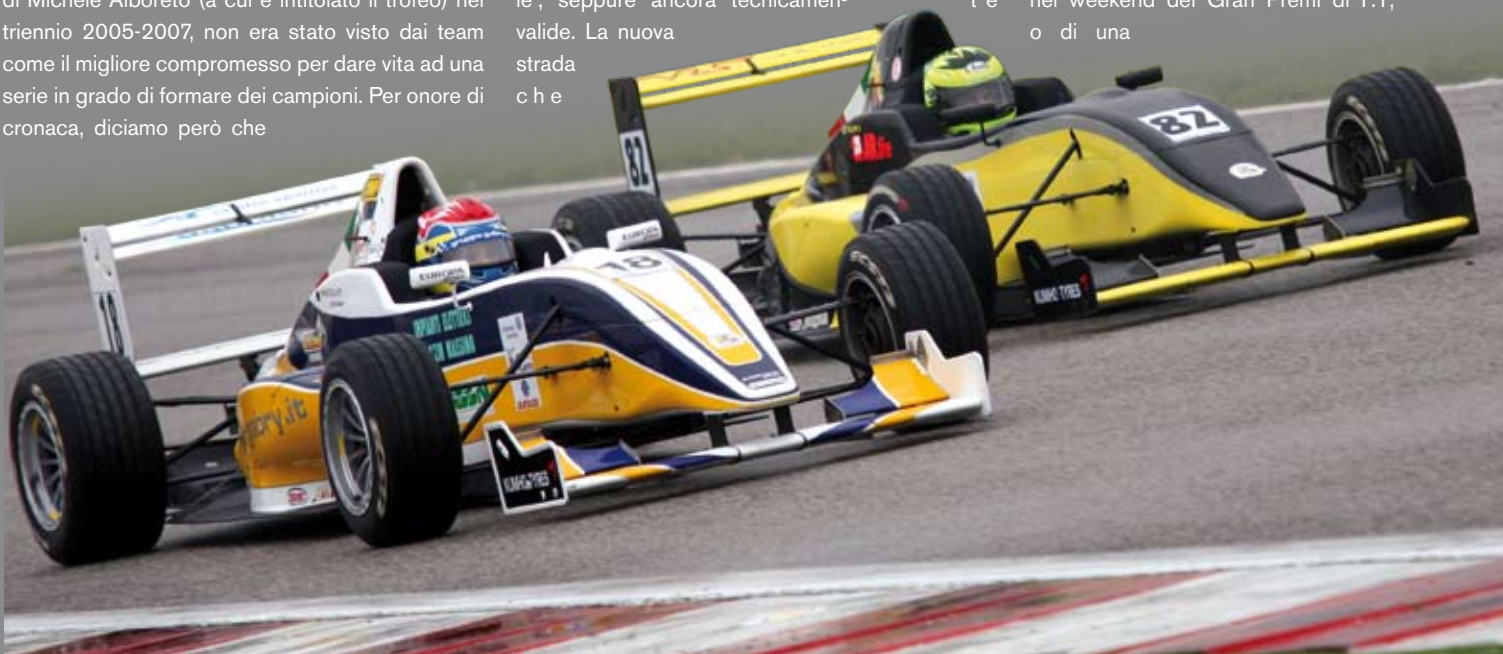
propulsore Fiat è di un euro a chilometro, il che si traduce in un'incidenza abbastanza bassa sui bilanci della stagione. Dall'altra parte, la presenza di un confronto diretto Dallara-Mygale rende vivace e stimolante anche per i team la sfida tecnica. La diretta televisiva proposta su Nuvolari contribuisce ad un ritorno mediatico che tuttavia, in questo specifico caso, rimane circoscritto fondamentalmente al territorio nazionale, anche se gli sforzi fatti sotto l'aspetto della promozione rimangono comunque interessanti. Tirando le somme, chi investe nel campionato di F.3 (piloti-generatori) oggi punta su una visibilità legata soprattutto al blasone del Cavallino. La Federazione, con la F.ACI-CSAI Abarth ha creato una filiera importante, ma bisognerà vedere come e quanto i giovanissimi che saranno in grado di emergere quest'anno nella categoria verranno seriamente aiutati a fare un ulteriore salto in avanti. Fino ad ora chi ha compiuto il passaggio in GP2 o nella World Series by Renault ha dovuto dare fondo autonomamente alle proprie risorse, salvo rare eccezioni (vedi Mirko Bortolotti, portato avanti lo scorso anno dalla Red Bull e adesso entrato proprio nelle grazie della Ferrari).

F. ACI-CSAI ABARTH

La F.ACI-CSAI Abarth ha in un certo senso “rivoluzionato” da parte sua il concetto della Formula Azzurra. Il telaio tubolare e la motorizzazione di derivazione motociclistica delle Gloria, che hanno animato il campionato dedicato alla memoria di Michele Alboreto (a cui è intitolato il trofeo) nel triennio 2005-2007, non era stato visto dai team come il migliore compromesso per dare vita ad una serie in grado di formare dei campioni. Per onore di cronaca, diciamo però che

sulle B5Y-Yamaha della Casa di Cambiano hanno mosso i primi passi gente come Davide Rigon e lo stesso Bortolotti. Altro capitolo con le Uboldi GU, utilizzate nel 2008-2009 e considerate tuttavia delle monoposto con “un po’ di chilometri sulle spalle”, seppure ancora tecnicamente valide. La nuova strada che è

si è voluta intraprendere riguarda questa volta una vettura evoluta, al passo con i tempi, veloce e sicuramente interessante sotto l’aspetto formativo. L’ipotesi della nascita di un campionato GP4, che potrebbe prendere il posto della F.BMW Europe nel weekend dei Gran Premi di F.1, o di una





serie Eurocup Abarth (che impiegherebbero ambedue gli stessi telai Tatuus ed una motorizzazione 1.4 turbo legata alla Casa dello Scorpione utilizzati nella categoria propedeutica di casa nostra), potrebbero costituire un elemento di

interesse in più nel contesto di una vera e propria filiera di esportazione. Il tutto condito dal montepremi assegnato alla serie tricolore: 50 mila euro al vincitore, motore e due treni di pneumatici a gara per

il campionato di F.3 2011 per il secondo, gomme (sempre due set a gara) e tasse d'iscrizione gratuite sempre per la F.3 tricolore del prossimo anno al terzo classificato. Sicuramente si tratta di un "bel giocattolo", con delle interessanti prospettive sul piatto. Ma occhio ai prezzi... L'ingresso di squadre importanti (BVM-Target, Cram Competition, Jenzer Motorsport, JD, Prema ed altre ancora) ha avuto un effetto domino dal punto di vista prettamente economico. C'è infatti chi parla di 160 mila euro per costo stagione. Ma le cifre sembrano potere lievitare anche fino a 200/250 mila euro. Il numero dei test svolti dai team durante l'inverno e tuttora in programma, rendono queste cifre abbastanza verosimili. Ma c'è da chiedersi se non siano eccessive e possano essere compatibili con le "tasche" di chi proviene direttamente dal karting. Mettere dei paletti e correre ai ripari prima che la situazione diventi difficilmente gestibile (almeno sotto l'aspetto economico) sarebbe forse opportuno. Per il momento

bisogna in ogni caso prendere atto del successo fatto registrare dalla categoria dall'appuntamento inaugurale di Misano, con ben 35 piloti di undici differenti nazionalità sullo schieramento.

CHALLENGE F. RENAULT

Altra ipotesi presa in considerazione da chi vuole formarsi in monoposto è quella di approdare nella Formula Renault 2.0. L'esatta denominazione data quest'anno alla categoria è quella di

"Challenge", in virtù della decisione di continuare ad adottare le vetture impiegate anche nel 2009 (pure esse Tatuus) in luogo della nuova nata di Renault Sport Technologies. Il campionato della

Fast Lane Promotion che si disputa nell'ambito dei weekend del Gruppo Peroni sembrava potesse essere snobbato, ma alla fine ha rivelato un certo interesse, continuando da parte sua ad



offrire un pacchetto valido per chi vuole iniziare la propria carriera in monoposto. Ad attrarre non è solamente la fama che la categoria ha saputo costruirsi negli anni passati, ma anche un budget estremamente contenuto che può tranquillamente essere quantificato in 60/80 mila euro a fronte dell'alta qualità dei servizi offerti in pista (verifiche severe, assistenza sul campo della LRM Motors e comunicazione). Nel contesto europeo il campionato tricolore

è riuscito a rimanere saldamente in piedi grazie ad un calendario di sei doppi round (uno in meno rispetto a quello del 2009, mentre sono stati cancellati già dalla scorsa stagione i test ufficiali collettivi), un costo d'iscrizione ulteriormente ribassato da dieci a settemila euro, comprendente anche l'iscrizione alle singole gare ed i costi di ritenzione ruote resi obbligatori a partire da

quest'anno. Chi vince fa un test nella World Series 3.5. Interessante l'età dei partecipanti, che è ancora abbastanza bassa, con numerosi minorenni provenienti direttamente dal karting.



UNO SU MILLE CE LA FA

Personalmente ci auguriamo che la percentuale sia maggiore ma sono sicuramente queste le categorie nazionali dal maggior agonismo dove in pochissimi arrivano anche solo al sogno di un test in F1 e molti purtroppo si perdono strada facendo. In quest'ottica l'iniziativa Ferrari si spera sia di successo e aiuti davvero i piloti non solo nelle scelte e nei budget ma anche nella formazione e nella preparazione tecnica e culturale. L'Italia, come abbiamo visto, è tornata al centro dell'Europa per queste categorie tornando ad attirare piloti da tutto il mondo. Organizzatori, piloti, ma soprattutto genitori e team manager devono continuare lungo questa strada senza però adulare troppo i propri "clienti" nella paura di perderli spremendoli fino all'osso, o riporre troppe speranze nei propri eredi che, come spesso è tristemente successo in questi ultimi anni, svaniscono come neve al sole quando si decide per il salto e si va a correre in serie internazionali. Solo lo scorso numero parlavamo di cultura e passione, anche in questo caso la cultura deve essere per forza sinonimo di passione.







agente **eni** per la commercializzazione
di gas ed energia elettrica



Diventa business partner di Nova

Nova è un'azienda operante nel mercato libero dell'energia elettrica, gas naturale ed energia prodotta da fonti alternative su tutto il territorio nazionale. Agenzia di **eni** per la commercializzazione di gas ed energia elettrica, **Nova** nasce da un'idea di azienda commerciale moderna e innovativa in cui la centralità e la valorizzazione delle persone rappresentano le basi fondanti per il successo d'impresa. L'azienda è specializzata nella creazione, sviluppo e gestione di reti commerciali, anche già avviate, al fine di acquisire clienti con partita iva, pubblica amministrazione e clienti residenziali. **Nova**, fornisce ai propri partner servizi di supporto commerciale con corsi di formazione dedicati (vendita e motivazionali), apertura ed avviamento nuove sedi e attività di team building.



ACURA DI GIULIO RIZZO. FOTO ELLE EMME, FOTO FORCHINI, MORALE



METTI LA NUOVA **MEGANE RS** A IMOLA...

CE LO SIAMO CHIESTI IN REDAZIONE CON L'AVVICINARSI DELL'APPUNTAMENTO AGONISTICO DEL GRUPPO PERONI RACE SUL PRESTIGIOSO ENZO E DINO FERRARI. DA RENAULT ASPETTAVAMO DI SAPERE QUANDO SAREBBE STATO IL NOSTRO TURNO PER METTERE LE MANI, E IL SEDERE, SULL'ULTIMA NATA DELLA FAMIGLIA DELLE SPORTIVE. CON UN PO' DI FORTUNA E QUALCHE SALTO MORTALE ABBIAMO INCASTRATO LA DISPONIBILITÀ ALL'EVENUTO, ED ECCOCI QUA A RACCONTARCI LE NOSTRE SENSAZIONI.



DA FUORI

Ce l'aspettavamo gialla ed invece eccola bianca. Sul momento siamo un po' sorpresi ma poi ci lasciamo prendere dall'entusiasmo. Facciamo un rapido giro intorno e cominciamo a notare le differenze dalla normale Mégane Coupé che, proprio per il colore bianco, sono forse meno visibili. Molti i dettagli sportivi come il paraurti anteriore dotato del deflettore aerodinamico tipo F1, i generosi parafanghi allargati con fessura per lo sfogo dell'aria, cerchi da 19 pollici, le due minigonne, lo spoiler posteriore, luci diurne a led e il terminale di scarico posizionato centralmente nel cuore del diffusore. Tutto trasmette muscoli e forza. Quasi identiche invece le dimensioni con la Rs più lunga di 4mm e più larga di 4 cm.

GLI INTERNI

Prima di metterci al volante uno sguardo d'insieme agli interni e alla posizione di guida. La versione da noi provata è dotata del Pack Turismo con l'aggiunta della chicca dei cerchi da 19 pollici Black Diamond. Tutto è messo al posto giusto e la qualità dei materiali è buona. Ottimo l'assemblaggio e le finiture, peccato solo per l'inserito in simil carbonio che domina la plancia che non ci convince poi troppo. I comandi sono quelli classici Renault, le plastiche gradevoli al tatto e la pelle nera di volante, sedili, cambio e freno a mano, morbida. Bello anche il disegno del volante con i tecnici Renault che hanno scelto la forma tonda tradizionale e non una versione sportiva tagliata nel lato inferiore. La posizione di guida è tuttavia ottima anche per i più alti con la strumentazione chiara e leggibile. Al centro del quadro strumenti c'è il tachimetro analogico, con alla sinistra il contagiri con sfondo giallo anche questo

analogico (colore che si ritrova anche sulle impunture del volante) e a destra indicatore carburante e computer di bordo. Non si è voluto probabilmente forzare la mano sull'anima racing invertendo tachimetro e contachilometri. Una notazione particolare meritano i sedili anteriori Recaro. Poco imbottiti ma contenitivi e avvolgenti come ci si aspetta da vetture da corsa sono anche belli da vedere. Sacrificato invece il posto per i passeggeri (tre) con i più alti che rischiano di toccare con la testa il tetto spiovente. Profondo ma dal difficile accesso il vano bagagli. Ma in fondo non è di certo la macchina per chi vuole andare in vacanza in estate. Per due basta e avanza. Non mancano di certo i comandi al volante, il cruise control, i sedili anteriori riscaldabili e quello del conducente regolabile elettronicamente, come l'ingresso audio per Ipod e l'attacco USB, il climatizzatore bizona e i sensori di parcheggio. Sulla versione a noi affidata non c'era invece il navigatore disponibile invece come optional.

AL VOLANTE

Duecentocinquanta cavalli, turbo, e 340 Nm di coppia. Ecco le misure della Megane. Acceso il motore possiamo anche ascoltare il suo suono. Non invasivo ma allo stesso tempo chiaramente distinguibile. Cinture allacciate mettiamo al prima e percorriamo la lunga pit lane di Imola. Entrati in pista impegniamo i primi giri a trovare i giusti riferimenti con il tracciato e a ripassare le curve facendo attenzione ai punti ancora umidi o dove nelle gare del mattino qualche pilota ha portato in pista terra. L'erba sintetica al di là dei cordoli e qualche segno vistoso sui muri mettono in guardia. In questi primi minuti apprezziamo il cambio manuale con innesti precisi e rapporti ben spaziati. Riusciamo a sfruttare la quinta sul lungo rettilineo ma non la sesta mar-





cia. Prendiamo ritmo e con tutta l'elettronica impostata in modalità sport aumentiamo l'andatura. Ci accorgiamo subito che il motore dà il meglio di sé oltre i 3500 giri con la potenza massima dichiarata a 5500 giri. Con piacere notiamo che continua a spingere in maniera corposa anche oltre fino ai 6500 giri inizio della soglia della **Zona Rossa**. Un segnale acustico insieme alla spia sul quadro ci indica il momento giusto per cambiare marcia con il limitatore di giri che interviene quasi a ridosso dei 7000. I dati forniti ci dicono che l'80% della coppia massima è disponibile già dai 1900 giri con il propulsore che beneficia dei nuovi condotti di aspirazione, di un manovellismo rinforzato, nuovi intercooler, valvole raffreddate ad sodio, nuova mappatura dell'iniezione e variatore di fase a variazione continua sull'albero a camme di aspirazione. Entrando con decisione sui cordoli apprezziamo la "discrezione" dei vari dispositivi di controllo elettronico con l'autobloccante di tipo meccanico che con il suo innesco immediato ritarda e limita l'intervento del controllo di trazione garantendo comunque la migliore motricità in ogni condizione di asfalto. La vettura della nostra prova è equipaggiata infatti con il telaio "Cup" che, rispetto al telaio "Sport" è dotato di una barra antirollio più generosa e molle anteriori e posteriori dalla rigidità aumentata. Il tutto consente una rigidità superiore del 15% rispetto a quella del Telaio Sport. In curva in effetti il rollio è davvero contenuto e l'avantreno offre sempre una eccelsa precisione. All' anteriore troviamo un avantreno ad asse indipendente con diffuso uso di alluminio per le masse non sospese. Assale con profilo chiuso con schema a geometria programmata per il retrotreno. Le sorprese però non finiscono qua e così quando decidiamo di pestare violentemente sul freno rimaniamo sorpresi

dalle capacità di arresto cercando di spostare metro dopo metro il punto di frenata. Le strisce nere all'ingresso della Rivazza consigliano maggiore prudenza onde evitare una fine ingloriosa in ghiaia ma, giro dopo giro, nessun segno di affaticamento e una modulabilità invidiabile. La scelta per l'impianto frenante è ricaduta sul sistema fornito dalla Brembo con dischi auto ventilanti, scanalati da 340mm morsi da pinze, nel nostro allestimento rosse, a quattro pistoni. Al posteriore coppia di dischi da 290mm anch'essi scanalati. Peccato solo per la notevole rumorosità dell'avantreno in fase di rilascio e frenata probabilmente dovuta a qualche

strapazzo di troppo a cura dei colleghi che hanno avuto modo di provarla prima di noi in questi ultimi due mesi. Prove di partenze ripetute potrebbero aver danneggiato qualche cuscinetto.

COME MAMMA (RENAULT) L'HA FATTA

Tempo ora di disinserire completamente l'assistenza elettronica premendo per qualche secondo l'apposito comando dietro al volante. Effettuiamo due volte l'operazione per essere sicuri di aver disinserito tutto. La conferma arriva dalla spia sul display. Le prime sensazioni ce le fornisce il pedale dell'acceleratore ancora più reattivo di prima. Abbassiamo il ritmo per poi aumentare curva dopo curva per imparare a capire le reazioni e a prevederle. Pur mantenendo un margine di sicurezza, ci prendiamo gusto e le differenze sull'assetto le percepiamo in uscita di curva e nei repentini cambi di direzione. La distribuzione dei pesi con il 65% sull'anteriore e la trazione avanti ci avvisano tempestivamente del sopraggiungere di sovrasterzo e sottosterzo controllabili però con volante e acceleratore. Ciò ci permette di valutare positivamente anche la risposta dello sterzo e la sensibilità all'altezza della vettura. Purtroppo però il tempo a nostra disposizione in pista è quasi al termine e quindi si ritorna alla modalità normale per l'ultimo giro di rallentamento. Mentre entriamo in pit lane un rapido controllo al computer di bordo che abbiamo dimenticato di sfruttare per le numerose potenzialità che offre come indicatori su pressione del turbo, temperatura dell'olio, pressione sui freni, indicatori istantanei di coppia e potenza, accelerazioni laterali e longitudinali, performance cronometriche. Dannazione. Cara Renault, a quando un altro test?









RENAULT MEGANE COUPE RS

Motore: 4 cilindri in linea, 16v, trasversale inclinato di 8° all'indietro

Basamento/testata: ghisa alluminio

Alessaggio per corsa: 82,7 x 93mm

Potenza massima: 250cv a 5500giri

Coppia Massima: 340Nm a 3000giri

Rapporto di compressione: 8,5

Cambio: Manuale a sei marce

Velocità massima: 245km/h

Freni anteriori diametro/spessore:

340/28 scanalato

Pinze: fisse 4 pistoni Brembo (rosse)

Freni posteriori diametro/spessore:

290/11 scanalato

Pinze: Singolo pistone flottante

Pneumatici: Michelin Pilot Sport 2 235/40R 18

Cerchi: Balck Diamond 19'

SICUREZZA A GOGÒ

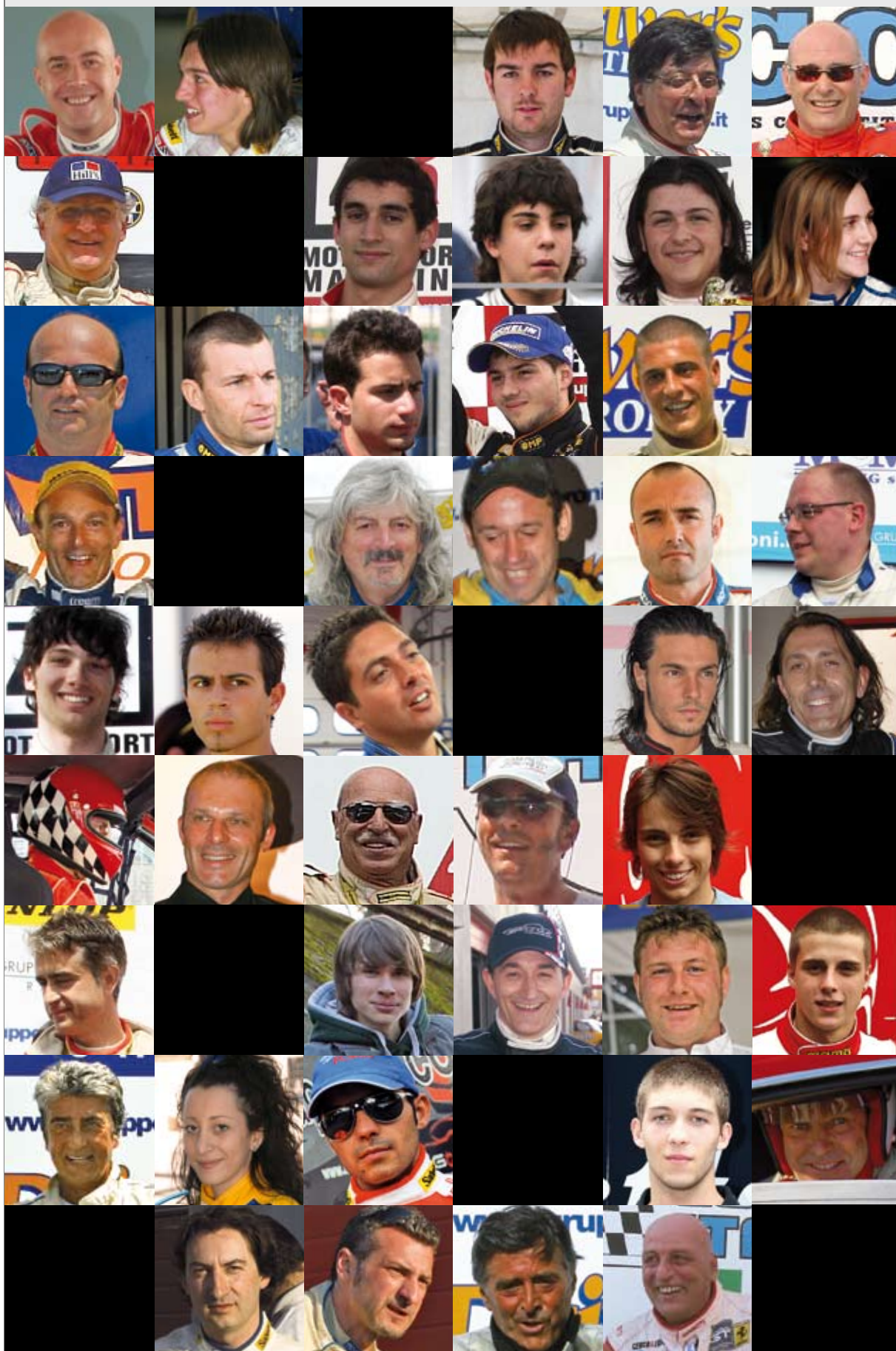
Ultima nota sulla sicurezza vero pallino della Casa della Losanga la più premiata in tema di sicurezza. 5 stelle e 37 su 37 ai crash test EuroNCAP i dati ufficiali, ma molti i dettagli sulla vettura studiati per migliorarne quella attiva e quella passiva. Oltre alle varie diavolerie elettroniche di controllo di stabilità, trazione, assistenza alla frenata anche fari direzionali al doppio xeno con orientamento degli anabbaglianti in curva, accensione automatica dei proiettori e dei tergicristalli e l'immanicabile sistema di controllo della pressione degli pneumatici.

E SE FOSSE PISTA?

La vocazione sportiva Renault non poteva non offrire un prodotto all'altezza Rs. La bontà del telaio e la presenza del telaio autobloccante l'avvicina di molto alle vetture che regolarmente si sfidano in pista nei weekend di gara. In ottica nazionale potenza e peso la rendono una macchina da battere nel CITS che solo pochi giorni fa ha preso il via. Così, uscita dal concessionario, avrebbe un rapporto peso potenza di 5,5 kg per cavallo. Con uno scarico racing, alleggerita di tutto il superfluo, ed un ulteriore incremento di potenza tramite centralina e turbo potrebbe benissimo essere il punto di riferimento. Ti piace vincere facile?



ZR piloti



ZR #19

Elena Missaglia
Cesare Cremonesi
Flavio Gangemi
Claudio Gangemi
Italo Finco

ZR #20

Piergiorgio Brioschi
Maurizio Piatesi
Michela Capella
Andrea Cabianca

ZR #21

Renato Gaiofatto
Gianluca Barlassina
Mario Cabianca
Vittorio Pugliese

ZR #22

Roberto Tricerri
Michele Consoli
Alessandro Cicognani
Emanuele Balestrero

ZR #23

Bruno Simoncelli
Marco Zipoli

ZR #24

Guglielmo Belotti
Renato Benusiglio
Paolo Gnerro
Edoardo Piscopo

ZR #25

Paolo Orlandi
Valerio Vecchietti
Umberto Cantù
Andrea Musso

ZR #26

Lorenzo Capecchi
Stefano Comini
Paolo Semeraro
Luca Sanetti

ZR #27

Riccardo Noseda
Daniele Vettoretti
Federico Gibbin
Edoardo Pizzicannella

ZR #28

Lorenzo Nicoli
Marika Diana
Letterio Motta
Andrea Sonvico

ZR #29

Alain Valle
Fabrizio Paolo Tablò

ZR #30

Mario Benusiglio
Roberto Bucci

ZR #33

Loris Antonio Papa
Alex Zuliani

DALL'AUTO A PEDALI AL GOTHA DELL'AUTOMOBILE

A poco più di 43 anni Andrea Castronovo è già arrivato al top della sua carriera professionale. La sua determinazione ci dice che anche al volante presto arriveranno i risultati.

Pochi anni, una Maserati 250F, quattro ruote ma i pedali al posto del motore. Andrea conosce il mondo delle auto quando è ancora piccolo, talmente piccolo che solo quando diversi anni dopo trova nel cassetto una foto ingiallita di lui al volante della 250F ricorda con piacere quel giocattolo tanto amato. In casa si parla di racchette e palline con il nonno materno impegnato in Coppa Davis e la mamma campionessa Italiana Juniores. Lui è però attratto solo da oggetti a quattro ruote e così da metà degli anni '70 incomincia ad andare ai primi GP alimentando la sua passione e la convinzione che questo è il mondo in cui vuole anche lavorare. L'occasione arriva negli anni '90 quando entra con umiltà ma fermamente determinato in Michelin. La passione gli dà subito la marcia in più che invece cerca la volante di un'auto da corsa, e così

brucia rapidamente le tappe passando presto in Renault, poi in Ferrari, Maserati e approdando in Bmw dove arriva ad essere il Presidente di Bmw Italia e da meno di due mesi Presidente Bmw per l'area europea centro orientale. L'opportunità per passare dietro al volante di un'auto da corsa giunge però quasi per gioco quando nel 2008 con l'amico Pietro Tenconi, parlano quasi per caso dell'imminente Rally Storico di Monte Carlo. Talmente attratto dalle auto d'epoca la punto di acquistare come sua prima auto una Citroen Traction Avant del '52, Andrea vorrebbe provare l'esperienza a bordo di una Mini d'epoca. Le iscrizioni chiudono il lunedì successivo ed ecco dunque nel weekend trovare ed acquistare la Mini del 1973. Tenconi però da forfait all'ultimo minuto ma soccorso di Andrea c'è la veterana Barbara Adamoli. L'incontro con le competizioni in pista avvie-

ne poco dopo quando è il turno di Nicola Ciniero ad invitare l'amico alla prova del Tricolore a Magione. In questa occasione l'incontro con Giuliani e con la sua struttura con la quale condivide la stessa passione per le storiche, per le vetture della Casa di Monaco, e la visione delle gare. Nel 2009 le prime apparizioni a bordo di una Bmw 2002 Ti per poi concentrarsi quest'anno a tempo pieno sempre con la stessa vettura. Nessuna ambizione da prima donna tuttavia con Andrea consapevole di quanto ancora ha da imparare quando con tuta e casco si mette al volante di un'auto da corsa. Sorridendo ci confida che alle richieste del team di commenti sull'assetto della vettura risponde che "Il problema è sempre

la persona fra volante e sedile". Ma in fondo provare Imola per la prima volta sotto una pioggia battente "è uno degli aspetti più belli di questo sport". Se girare a Spa con un'auto da corsa è una ambizione per il futuro, il sogno sarebbe quello di aggiudicarsi il Tricolore Autostoriche, sempre su Bmw ovviamente. Chissà se però prima non lo vedremo al volante di una Mini, in questo caso Moderna, per il ritorno delle Mini alle competizioni nel Trofeo Turismo di Serie.



ANDREA CASTRONOVO

- Data di nascita:** 8/10/1966
- Luogo di nascita:** Milano
- Prima gara:** Rally Storico Monte Carlo 2008
- Prima vettura:** Mini 1973
- Circuito preferito:** Vallelunga
- Bevanda preferita:** acqua gassata
- Cibo preferito:** Cotoletta alla milanese
- Bionde o brune:** tutte e due
- Hobby:** vela/sci/fotografia
- La mia macchina:** BMW X6
- Un grazie a...** Mio padre.
- Se solo...** In auto avessi una marcia in più.

DR. JEKYLL E MR. HYDE

Team manager nella settimana pilota nel weekend. Lavoro nei rally divertimento in pista. Tutto l'eccentricismo di Ferdinando Serafino.

I team manager che indossano casco e tuta sono pochi nel nostro mondo. Ancor più raro trovare chi concilia il lavoro da team manager nei rallye e cerca il divertimento in pista. Se poi si pensa che tutto ebbe inizio a 15 anni assistendo ad una gara di fuoristrada si può iniziare a conoscere Serafino. L'adolescenza è trascorsa assistendo a tutte le possibili competizioni motoristiche inclusi i Gran Premi di Formula 1 rigorosamente in televisione in bianco e nero. Con i primi soldi in tasca il richiamo è per i rallye, settore che diventa presto anche il suo lavoro con la creazione della Rallysport. Nel 2008 l'assaggio delle salite dove coglie subito la vittoria finale di classe Gt3 proprio con la Gallardo con cui già nel 2009 passa alla pista. La pista offre infatti più tempo al volante oltre al confronto

diretto con gli avversari e a dispetto dei rallye richiede meno tempo sottratto al lavoro. No, in questo caso non parliamo di ambizioni, ma solo di puro divertimento sinonimo di passione vera. "In pista come nella vita è importante l'esperienza. Bisogna prima voler imparare altrimenti non si va da nessuna parte". Quest'anno è di nuovo al via della Coppa Italia dove conta di disputare il maggior numero di gare, lavoro e sponsor permettendo, sempre con la Gallardo che è "un'ottima vettura a cui basterebbe davvero poco per essere imbattibile in classe". Serafino ci confida che già avere l'occasione di correre è per lui un successo. Nessun grillo per la testa tranne forse provare una Aston Martin Gt1, ma in fondo anche per questo c'è tempo. Dipendesse poi dalla moglie, come in molti casi

succede preoccupata, dovrebbe anzi stare a casa. Peccato che nessuno dei due figli poi sembra affascinato da questo mondo nonostante il padre abbia in garage due Punto Super 1.6, una Evo VIII e una certa Subaru Impreza 555 ufficiale ex Mc Rae. Figli adottivi fatevi avanti!



NANDO SERAFINO

Data di nascita: 13/12/1955

Luogo di nascita: Foggia

Prima gara: 1985 Rally di Campobasso

Prima vettura: Peugeot 1.9 Gt Gruppo N

Circuito preferito: Mugello

Bevanda preferita: te freddo

Cibo preferito: gnocchi al pesto

Bionde o brune: brune

Hobby: pesca subacquea

La mia macchina: Mercedes Cls

Un grazie a... Al mio meccanico e amico Antonio.

Se solo... La vita non è fatta di se e di ma.



A CURA DI GIULIO RIZZO. FOTO: FOTOFORCHINI E SIGNORI.

GALEOTTA FU L'OFFICINA

Tutti i giorni nell'officina del papà a vedere le macchine da corsa e così mentre per il padre era un lavoro, per Massimiliano Andreoni la passione veniva alimentata.

Trovarsi fin da piccolo circondato da vetture da corsa, nel suono dei motori al banco con tutti i ricambi a portata di mano. Non deve essere stato difficile per il nostro protagonista avvicinarsi a questo mondo. Come spesso accade però la prima gara arriva solo quando in tasca ci sono i primi soldi con i genitori più concentrati nel far capire il valore del lavoro e dei soldi, che nell'accontentare tutte le ambizioni dei figli. L'esordio avviene così a 25 anni nel Formula Challenge a Magione. E' il circuito più vicino e più a portata di mano e così i primi anni di competizioni sono rappresentati dall'offerta dei Campionati offerti dall'Autodromo Umbro. Il primo salto in avanti avviene nel 2004 quando con una Civic 1.6 Gruppo A prende parte al Driver's

Trophy riuscendo a vincere la propria classe nella prova di Misano a luglio. Qui entra in gioco l'amicizia che si instaura con "Spadino" con cui si crea presto un feeling e per i cui colori (Vitertercnica) Massimiliano ha disputato le ultime stagioni. Quest'anno il passaggio, sempre nel Coppa Italia, alla Renault New Clio "una macchina con cui è facile andare forte e avvicinarsi al limite". E se il sogno nel cassetto è quello di girare a Spa, per il momento Andreoni è concentrato nel fare il suo meglio in classe dove spesso si trova a confronto con altri cinque o sei piloti con la sua stessa vettura. Con lui in pista gli amici più cari: Filippo, Fabrizio, Mario e Marco che fin dalle prime esperienze lo hanno sempre seguito, ma anche i genitori con il padre contento per il figlio e la ma-

dre sempre in pensiero. In pista manca la compagna che come la madre è più ansiosa che contenta ma che da qualche mese deve concentrarsi più sul piccolo appena arrivato che seguire Massimiliano in pista.



MASSIMILIANO ANDREONI

Data di nascita: 27/12/1974

Luogo di nascita: Vetralla

Prima gara: 1996 Coppa del Cimino

Prima vettura: Peugeot 205 Rallye

Circuito preferito: Vallelunga

Bevanda preferita: acqua gassata

Cibo preferito: tutto!

Bionde o brune: brune

Hobby: moto e macchine

La mia macchina: Opel Zafira

Un grazie a... Papà e "Spadino".

Se solo... Più sponsor.



FLAGSHOES ITALIA

Tempo di Mondiali di Calcio. La scarpa è realizzata artigianalmente, in vera pelle pieno fiore con materiali di prima scelta, per garantire un prodotto di qualità Made in Italy. La tomaia viene stampata a sublimazione e personalizzata.

GIUBBOTTO BURBERRY SPORT

Giubbotto monopetto laminato con chiusura a cerniera sul davanti, con collo alto a costine fini. Logo Burberry Sport stampato sulla manica sinistra. Due tasche oblique con chiusura a cerniera sul davanti. Inserti di nylon sui lati. Coulisse elastica all'interno dell'orlo.



ROLEX YACHT-MASTER II

Presentato come l'orologio di riferimento per tutti gli Skipper il nuovo nato in casa Rolex ha come cuore pulsante il Movimento 4160. La funzione principale di questo movimento è il countdown programmabile con memoria meccanica. Il risultato? L'orologio potrà essere regolato in base alle esatte sequenze di partenza di una regata.

OLYMPUS PEN E-PL1

A sorpresa Olympus presenta la sua terza reflex senza specchio in pochi mesi. Le novità della E-PL1 sono poche ma importanti, e riguardano innanzitutto una ulteriore riduzione degli ingombri. Il corpo della E-PL1, in plastica con finiture in metallo, misura 114,6x72,2x41,5 mm e pesa a vuoto 296 g.



CERVELO R3 SL

Con l'R3 SL Cervelo raggiunge il massimo della tecnologia portando sul mercato un telaio dal peso incredibile di 790 grammi. Il telaio più rigido e leggero al momento sul mercato. Il telaio viene fornito con: Forcella, Reggisella, Serie Sterzo. Il prodotto giusto per agonisti o granfondisti.

SHARP LC-52LE820E

Il nuovo sistema a quattro colori primari ed il pannello X-Gen rappresentano le tecnologie all'avanguardia Sharp che migliorano significativamente l'espressività dei colori e la qualità delle immagini. Il sistema a quattro colori prevede la riproduzione del giallo accanto a quella dei tre colori primari tradizionali rosso, verde e blu.

race report

44 TARGA TRICOLORE PORSCHE

49 HISTORIC F3 CUP

54 CHALLENGE FORMULA RENAULT 2.0

45 SEAT LEON SUPERCOPA

50 GT SPRINT

55 CLIO CUP ITALIA

46 CAMP. ITALIANO TURISMO ENDURANCE

51 SUPERSTARS SERIES

56 CAMP. ITALIANO TURISMO DI SERIE

47 CAMPIONATO ITALIANO GT

52 PORSCHE CARRERA CUP

57 FIVE HUNDRED CUP

48 CAMPIONATO ITALIANO AUTOSTORICHE

53 CAMPIONATO ITALIANO PROTOTIPI

58 COPPA ITALIA





VITTORIA A TAVOLINO



Terzo appuntamento per il Targa Tricolore che fa tappa oltreconfine sul prestigioso tracciato del Paul Ricard in Francia. È stato il giovane Francesco Castellacci (Petri Corse) a guadagnare la testa della gara GT3 Cup 2010 nelle primissime battute su Stefano Bianconi (Ebimotors) e Franco Greco (Petri Corse), che hanno a lungo battagliato per la seconda posizione in una pista resa viscida dalla pioggia. Alle spalle del trio di testa, De Amicis (Antonelli Motorsport), "Gioga" (Bellspeed), Lombardi (Bonaldi Motorsport) e Costacurta (Ebimotors) iniziavano una spettacolare bagarre. Nelle fasi centrali Greco riusciva a scavalcare Bianconi e iniziava a puntare il compagno di squadra Castellacci, riducendo il distacco. Greco forzava ancora, portandosi quasi a ridosso di Castellacci, ma quando ormai sembrava in grado di prendere le misure per un eventuale sorpasso, commetteva un errore alla variante del Nord, facendosi

sopravanzare da Bianconi. Con Castellacci ormai libero dall'assillo degli inseguitori, l'interesse si spostava sulla lotta per la seconda posizione, che vedeva quindi in lizza Bianconi e Greco. Era Bianconi a tagliare il traguardo dietro Castellacci; terzo Greco, quarto un positivo De Amicis, che precedeva Costacurta e il poleman Bignotti, in recupero dopo un testacoda nel corso del primo giro. In classe Gt2 r2 vittoria di Alessandro Lovato davanti a Claudio Terenzi. A fine gara doccia fredda per otto piloti, che si sono visti affibbiare 25" di penalità per tagli di chicane dovuti all'asfalto viscido: ne fa soprattutto le spese Castellacci, che perde la vittoria a vantaggio di Stefano Bianconi. Gli altri penalizzati sono Franco Greco, "Gioga", Ermes Lombardi, Pierluigi Veronesi, Sergio Parato, Maurizio Fondi e Omar Galbiati. Il prossimo appuntamento è in programma sul circuito di Monza il prossimo 27 giugno.

02 MAGGIO 2010

PAUL RICARD (F)

POLE POSITION:

Bignotti Porsche 997 2'15.641

GIRO PIÙ VELOCE:

Castellacci Porsche 997 2'34.567

PODIO:

1. Bianconi Porsche 997
2. Castellacci Porsche 997
3. De Amicis Porsche 997



DOPPIETTA PER CIRÒ/MILANI

Apertura di stagione per il Trofeo Castrol Seat Leon Supercopa, la serie monomarca di Seat Motorsport Italia quest'anno separato dal CITE di cui però mantiene il format di gara con due prove per weekend sulla distanza dei 48 minuti più un giro con sosta obbligatoria ai box.

Doppio successo per l'equipaggio della Startem formato dall'esperto calabrese Giuseppe Cirò ed il milanese Matteo Milani, una coppia inedita, che subito ha mostrato competitività ed ottimo feeling. Pole position in gara 1 con dominio per tutti le 28 tornate e giro veloce. In gara

due grazie al capovolgimento in griglia delle prime otto posizioni di gara 1, grande spettacolo ed avvincente rimonta per i due. Cirò ha risalito la corrente fino al 3° posto, poi, dopo il cambio pilota è stato il milanese a completare il lavoro, fino ad un deciso passaggio con contatto al due giri dal termine ai danni del parmense Franco Fumi, che ha lasciato uno spiraglio al "Tornantino", dal quale Milani ha visto il secondo successo e tanti punti in campionato. In gara uno il podio è stato completato da due portacolori della PRS Group Speedracing, con l'abruzzese Simone Iacone secondo, seguito dal



09 MAGGIO 2010

VALLELUNGA

POLE POSITION:

Cirò 1'44.298

GIRO PIÙ VELOCE:

Cirò 1'45.167

PODIO:

1. Cirò/Milani
2. Iacone
3. Costantini

GARA 1

POLE POSITION:

Fumi n.d.

GIRO PIÙ VELOCE:

Petrikov 1'45.392

PODIO:

1. Cirò/Milani
2. Fumi
3. Iacone

GARA 2



romano Stefano Costantini, la rimonta dei due è stata caparbia ma un po' agevolata dall'insabbiamento del parmense Franco Fumi, mentre il siciliano Salvatore Tavano, partito in 2^a fila, è stato costretto al ritiro per le conseguenze di una foratura. Al cardiopalma gara 2 con una accesa sfida tra il russo Petrikov passato al comando, il parmense Fumi ed i vincitori Cirò-Milani. Lotta assai serrata tra i tre fino a quando nelle ultime battute Petrikov, forse con troppa pressione addosso esce sulla sabbia alla curva Roma,

a due giri dal termine. Nell'ultima tornata Milani non risparmia Fumi che lascia uno spiraglio all'avversario al Tornantino. Tra i due c'è anche un contatto. Sul podio sale anche un mai domo Simone Iacone, costretto ad una appassionante rimonta dopo che un contatto in partenza gli ha fatto perdere terreno prezioso. A ridosso dei primi tre il romano Roberto Gentili, che a fine gara si è complimentato con gli avversari. In entrambe le gare migliore tra gli junior è stato Andrea Amici che corre in coppia il più esperto Leonardo Geraci per il team Drive Technology.



DOMINIO BMW

Avantaggio delle BMW M3 E92 il secondo appuntamento 2010. L'alessandrino Piero Necchi ha conquistato la vittoria in gara 1, mentre nella seconda corsa della giornata è stato il fiorentino Andrea Bacci, anche lui su BMW E92. Successi in 2^a Divisione per Stefano Valli e per il duo Bernasconi/Bertozzi. Risolti i problemi all'idroguida Necchi, scattato dalla pole difende la posizione dagli attacchi del portacolori Seat Colciago partito dalla seconda posizione in griglia. Al 3^o giro l'affondo di Colciago che attacca e passa Necchi ai Cimini e sembra poter allungare. Poco dopo Valentina Albanese passa Paolo Meloni, poi costretto al ritiro per la rottura del cambio, e si porta in 4^a posizione dietro a Bacci autore una gara costante. Alle

loro spalle si porta Mulacchiè che dopo un errore alla quinta tornata è capace di ripartirsi in scia ai migliori. Dopo la sosta ai box ad approfittarne è Necchi con Colciago che deve scontare i secondi di penalità per la vittoria di gara 2 a Misano. Le posizioni di testa non cambieranno fin sotto al traguardo con la prima vittoria 2010 di Necchi. Fra le vetture due litri ottima partenza per Gian Maria Gabbiani davanti alle BMW Valli e Bernasconi, quest'ultimo capace di passare Valli alla nona tornata e di portarsi a ridosso di Gabbiani con cui da vita ad un bel duello. Dopo la sosta, alla 16^a tornata, Bertozzi sale sulla BMW ereditando il comando della 2^a divisione. Alle sue spalle sempre il Sanmarinese Valli con Arduini terzo. Nel penultimo giro al se-

maforo Valli attacca e passa Bertozzi approfittando del doppiaggio di Mulacchiè. In gara 2 il successo è per il toscano Andrea Bacci, quarto vincitore su quattro prove disputate. Allo start Colciago scatta in testa con Necchi costretto ad inseguire. Meloni contiene Bacci, che attacca al semaforo e si porta in 3^a posizione, la Albanese lotta con Walter Meloni scattato molto bene. Al 6^o giro colpo di scena con uscita di Necchi sulla sabbia che perde molto terreno, per la rottura di una sospensione. L'alessandrino lascia così via libera a Colciago che passa al comando. Sono ancora le soste a cambiare le posizioni di vertice con Bacci al comando davanti a Paolo Meloni che tallona, e al duo Seat Albanese e Colciago che inizia una decisa rimonta che si mate-

rializza al ventesimo giro. Gara di testa per Bertozzi/Bernasconi in Seconda Divisione che nella prima metà di gara si difendono da Arduini e nel finale da Coldani.



09 MAGGIO 2010

VALLELUNGA

POLE POSITION:

Necchi Bmw M3 E92 1'39.799

GIRO PIÙ VELOCE:

Colciago Seat Leon TFSI 1'40.194

PODIO:

1. Necchi Bmw M3 E92
2. Colciago Seat Leon TFSI
3. Bacci Bmw M3 E92

POLE POSITION:

Necchi Bmw M3 E92 1'40.058

GIRO PIÙ VELOCE:

Colciago Seat Leon TFSI 1'40.287

PODIO:

1. Bacci Bmw M3 E92
2. P. Meloni Bmw M3 E92
3. Colciago Seat Leon TFSI



SFIDA AL FOTOFINISH

Secondo appuntamento all'insegna dell'equilibrio del Campionato Italiano GT. Tutte le gare si sono dimostrate molto combattute. Fra le Gt2-Gt3 vittorie assolute per le Ferrari di Aguas/Garofano e Moncini/Montermini. Nella Gare delle GT Cup successi per Castellaneta/Formilli (Porsche) e per la Ferrari di Bocellari/Goldstein.

In gara 1 delle GT2/GT3 al via Moncini sfruttava la pole portandosi al comando davanti a Cioci, Peter, Palma e Garofano, mentre Albuquerque, sesto assoluto, prendeva la testa della. Al quinto giro, Cioci scavalcava Moncini e guadagnava il comando, imitato tre giri più tardi da Peter. Posizioni, confermate, invece, nella GT3 con Albuquerque, Gattuso ed Henzler nell'ordine. Al rientro in pista dopo i cambi ai box Broniszewski, subentrato a Peter, si ritrovava al comando davanti a Perazzini che, però, al 18° giro si girava perdendo una posizione a favore di Aguas, risalito prepotentemente. Ancora dominio Audi nella GT3 con Bonanomi, succeduto ad Albuquerque che precedeva il compagno di squadra Antinucci e la Porsche di Roda. Al 22° passaggio arrivava la zampata vincente di Aguas che aveva la meglio sul portacolori del Kessel Racing prendendo la testa della gara. Nelle ultime tornate, la lotta per il terzo gradino del podio che vedeva coinvolti Perazzini, Montermini

e Mugelli, premiava il pilota toscano. Era di nuovo il portoghese Aguas a dominare la prima parte di gara 2. Scattato dalla pole, prendeva subito il comando davanti a Montermini. Una sua indecisione favoriva proprio Montermini che si trovava davanti dopo l'apertura dei box. Dopo i cambi Moncini allungava con decisione su Garofano, mentre in terza posizione Palma si faceva minaccioso riuscendo al 25° giro nel tentativo di salire alle spalle del leader Moncini, salvo poi dover ricedere la posizione a Garofano per una testa coda al tornantino. A due giri dalla conclusione nuovo attacco vincente di Palma. Quarto assoluto, e primo della GT3 era Gattuso. Bagarre fin dallo spegnersi del semaforo anche fra le Cup in Gara 1. Caffi, partito dalla pole, veniva scavalcato da Sanna. In terza posizione si inseriva Castellaneta davanti a Passuti e Moncini. All'inizio del 10° giro Sanna non riusciva più a tenere dietro Caffi, che passava a condurre. Conclusi i cambi, alle spalle del leader Fratti, subentrato a Caffi, si inserivano Formilli Fendi, succeduto a Castellaneta e De Amicis, che aveva preso il volante da Passuti, mentre in quarta posizione, dopo un primo straordinario stint di Francesca Linossi, saliva Michela Cerruti. Ad avere la meglio in un finale convulso è Formilli Fendi davanti a Mapelli e Cerruti. Una gara dalle due facce la seconda. Al via, infatti, il pole-

08 - 09 MAGGIO 2010

VALLELUNGA

GT2-GT3

POLE POSITION:

Moncini Ferrari F430 1'35.443

GIRO PIÙ VELOCE:

Perazzini Ferrari F430 1'35.864

PODIO

1. Aguas/Garofano Ferrari F430
2. Broniszewski/Peter Ferrari F430
3. Mugelli/Palma Ferrari F430

GT CUP

POLE POSITION:

Caffi Porsche 997 Cup 1'52.325

GIRO PIÙ VELOCE:

Mapelli Ferrari F430 1'40.096

PODIO

- Gara 1**
1. Formilli Fendi/Castellaneta Porsche 997
 2. Mapelli/Mancini Ferrari F430
 3. Cerruti/Linossi Ferrari F430

GT2-GT3

POLE POSITION:

Aguas Ferrari F430 1'34.195

GIRO PIÙ VELOCE:

Montermini Ferrari F430 1'35.727

PODIO

1. Montermini/Moncini Ferrari F430
2. Mugelli/Palma Ferrari F430
3. Aguas/Garofano Ferrari F430

GT CUP

POLE POSITION:

Mapelli Ferrari F430 1'39.435

GIRO PIÙ VELOCE:

Mapelli Ferrari F430 1'39.924

PODIO

- Gara 2**
1. Bocellari/Goldstein Ferrari F430
 2. Fratti/Caffi Porsche 997
 3. Mapelli/Mancini Ferrari F430

man Mapelli prendeva subito la testa della gara allungando con decisione sugli inseguitori. Una cavalcata vincente, che andava avanti sino al cambio pilota e che permetteva al portacolori della Vittoria Competizioni di accumulare un vantaggio di oltre 24 secondi. La chiusura della pit lane dopo il cambio pilota regalava a Mancini ancora la leadership della gara, nonostante i trenta secondi di penalizzazione imposti dal regolamento. Il pilota toscano si ritrova-

va davanti a Fornaroli, subentrato a Villa, mentre Goldstein, succeduto a Bocellari, andava ad occupare la terza piazza. Al 21° passaggio il vantaggio del leader Mancini saliva a quasi otto secondi su Fornaroli, quando il propulsore della vettura del pilota toscano iniziava a mostrare un leggero calo di rendimento. A definire le posizioni sul podio era l'ultimo giro durante il quale Mapelli doveva rallentare vistosamente per problemi al motore, lasciando Goldstein e Caffi la lotta per il gradino più alto.



ASSOLI VINCENTI

Terzo appuntamento 2010 per il Tricolore Autostoriche grazie al Gruppo Peroni Race di nuovo sul prestigioso tracciato Enzo e Dino Ferrari di Imola. Per tutti qualifiche in condizioni di pioggia battente e gare su asciutto. Dopo il dominio fatto segnare nella prova di apertura a Monza a metà aprile, anche in terra romagnola il duo Messa/Bigatti (Alpine A110) si è messo in luce dominando le qualifiche e la gara riservata alle vetture di cilindrata inferiore ai 1600cc. Dopo aver staccato di oltre due secondi in qualifica Capozzo (Fiat Ritmo 75), e di oltre 5 la Morris Mini Cooper S di Vettoretti/Zago, in gara ha fatto gara a se fin dai pronti via. Alle sue spalle, nei primi giri,

è invece lotta vera fra Capozzo, Falorni/Falorni (Alfasud Ti), Cappellari (Fiat X1/9) e Ferraro/Calogero (Lancia Fulvia Sport Zagato), che si alternano nel ruolo di primo inseguitore fino in prossimità di metà gara e delle soste obbligatorie. Pessimo avvio invece per la Mini di Zago/Vettoretti in testa coda dopo due curve e costretta ad accordarsi al gruppo. La loro rincorsa finisce però in prossimità di metà gara quando sono costretti al ritiro. Simile sorte, ad un quarto d'ora dalla conclusione, anche per Capozzo che cede il terzo posto alla Lotus Elan di Costa/Ferrari partiti dalla sesta casella in griglia. Seconda posizione invece per Cappellari. Allo stesso modo movimentata anche


16 MAGGIO 2010
IMOLA
FINO 1600CC
POLE POSITION:

Messa/Bigatti Alpine A110 2'35.544

GIRO PIÙ VELOCE:

Messa/Bigatti Alpine A110 2'14.465

OLTRE 1600CC
POLE POSITION:

Riolo/La Barbera Porsche 911 RSR 2'25.453

GIRO PIÙ VELOCE:

Sordi/Sordi Porsche 935 1'59.394

1° RAGGRUPPAMENTO:

Spaggiari Ford Mustang

2° RAGGRUPPAMENTO:

Tarabini Porsche 911 3.0

3° RAGGRUPPAMENTO:

Sordi/Sordi Porsche 935

la prova riservata alle vetture con motori di cilindrata superiore ai 1600cc. In qualifica sono Riolo/La Barbera, protagonisti della seconda prova di Adria, a dettare legge. Con la loro Porsche 911 RSR staccano di 3 secondi la 911 del Classic Team Ferretti (Ferrari/Bonvicini) e di oltre 4 la vettura gemella di Rizzuto/Guagliardo. Ottimo quinto tempo per Leporelli (Bmw 635Cs). La gara si apre però subito con un colpo di scena, con proprio i mattatori in qualifica out al secondo giro. In testa si crea così un duello appassionante ruota a ruota fra Ferrari/Bonvicini e Rizzuto/Guagliardo, con i due equipaggi che si scambiano almeno tre volte posizione prima della sosta di metà gara. Ad ap-

profittarne è la 935 di Sordi/Sordi che, complice anche qualche errore degli altri due equipaggi, a due terzi di gara si trova in testa con un buon margine. Dalle retrovie nel frattempo risalgono forte Tarabini e Giudici che su due Porsche 911 3.0 guadagnano nell'ordine gli ultimi due gradini del podio virtuale e i primi due del 2° Raggruppamento con dietro Walter Meloni (Bmw 3.0 CSL). Con la vittoria del 3° saldamente nelle mani di Sordi padre e figlio, il podio è completato da Rizzuto/Guagliardo e Casoni/Nicodemi (De Tomaso Pantera). All'appannaggio di questa gara anche la vittoria del 1° Gruppo con Spaggiari (Ford Mustang) che riesce a precedere il duo Costa/Ferrari e Damiani/Nervi (Porsche 911).

16 MAGGIO 2010

IMOLA

POLE POSITION:

Leone Ralt Rt3 2'31.700

GIRO PIÙ VELOCE:

Leone Ralt Rt3 1'56.696

PODIO:

1. Leone Ralt Rt3
2. Faggionato Ralt Rt3
3. Sala Sala Special



LEONE CALA IL TRIS

Seconda prova stagionale per la Historic F3 Cup. Dopo la prova di apertura sul tracciato di Monza un altro tracciato di livello internazionale: l'Enzo e Dino Ferrari. Valori invertiti rispetto alla prima prova stagionale. Se a Monza era stato Mario Sala a dominare, a Imola il protagonista indiscusso è Valerio Leone. Il patron della Racing & Classic, su Ralt RT3 si è aggiudicato pole, giro veloce e gara. In qualifica, sotto una pioggia battente, è proprio Leone da subito a far segnare i migliori tempi. Col passare dei minuti tutti i piloti in pista prendono confidenza con l'asfalto bagnato e riescono a migliorarsi giro dopo giro con le migliori prestazioni cronometriche che giungono proprio in prossimità della bandiera a scacchi quando Leone e Faggionato si contendono la pole. A provare a strappare a Leone la vittoria dell'unica gara sprint che il Regolamento Sportivo prevede, questa volta su asfalto asciutto, è ancora il suo compagno di team Marc Faggionato, anche lui su una simile Ralt Rt3. Distanziato di sei decimi in qualifica Faggionato ha saputo tenere in gara il ritmo di Leone pur tuttavia non riuscendo mai a trovare l'occasione buona. Alle loro spalle, sul podio, Mario Sala con la sua Sala Special.





LARGO AI GIOVANI

La Superstars GT Sprint a Portimão ha rivelato il volto giovane del campionato riservato alle vetture Gran Turismo. Sul tracciato dell'Algarve, in occasione della prima delle tre trasferte estere della categoria, sul podio sono saliti gli ex formulisti Niki Cadei e Michele Rugolo (nell'ordine sul gradino più alto del podio delle due gare), il 25enne trentino Alessandro Bonetti, che ha portato a casa un secondo posto, ed il locale Francisco Cruz Martins, classe 1987, il quale ha festeggiato il suo debutto nella stessa Superstars GT Sprint con la Ferrari F430 dell'Aurora Racing Team, ottenendo un quarto ed un secondo piazzamento oltre alla pole position. Un'altra nota positiva per la 22enne Alessandra Neri, la quale è andata per la

prima volta a centro nella classe GT Cup con un'altra vettura di Maranello schierata dalla Vittoria Competizioni. Dopo avere concluso in seconda posizione a Monza ed avere ottenuto ancora un secondo ed un terzo posto a Imola, la forlivese (che aveva iniziato la propria carriera in Formula Azzurra, passando poi con successo nelle ruote coperte) ha messo a segno un "uno-due", avvicinando nella classifica il binomio Thomas Kemenater-Matteo Manzo, che in Portogallo hanno conquistato un terzo ed un secondo posto. Per Alessandra Neri un successo con il brivido, quello conquistato in gara 1, quando ha tagliato il traguardo senza benzina precedendo Andrea Dromedari. Nella stessa



stanza Niki Cadei si è imposto nell'assoluta con i colori della AF Corse, portando a due il numero di affermazioni conquistate dall'inizio dell'anno (aveva ottenuto infatti una vittoria anche sul circuito brianzolo) e precedendo appunto Bonetti e Rugolo. Proprio quest'ultimo, con la "superca" del team Easyrace, è poi riuscito a conquistare la vittoria in gara 2 precedendo Cruz Martins ed il monegasco Cédric Sbirrazzuoli, che ha rilevato al volante lo stesso Cadei. Un dominio assoluto quello delle Ferrari sugli impegnativi saliscendi di Portimão, con la coppia Mediani-Bonetti in grado di mantenere la leadership generale, pur perdendo parte del vantaggio che alla vigilia di questo terzo round vantavano proprio nei confronti del binomio

Cadei-Sbirrazzuoli e che di conseguenza si è ridotta ad appena cinque lunghezze. Più vario l'alternarsi di marchi e modelli di vetture nelle altre classi. La Corvette C6 della Scuderia 22, rispettivamente con Marco Cioci e Carlo Graziani, si è infatti imposta nelle due gare tra le GT3, precedendo la Ferrari F430 di Gabriele Sabatini. Nella GT4 si è invece assistito ad una sfida tutta fra le Maserati GT, con Fabio Venier (Swiss Team) che si è imposto entrambe le volte su Gabriele Marotta (AF Corse). Maurizio Ardigo, al volante della Viper GTS della Scuderia Giudici ha invece avuto la meglio nella GT Special. Il pilota e team manager Gianni Giudici, con l'agile Lotus 2 Eleven, ha infine prevalso nella classe GT4 Supersport.

22 - 23 MAGGIO 2010

PORTIMAO (P)

POLE POSITION:

Cruz Martins Ferrari F430 1'45.889

GIRO PIÙ VELOCE:

Bonetti Ferrari F430 1'46.497

PODIO:

1. Cadei Ferrari F430
2. Bonetti Ferrari F430
3. Rugolo Ferrari F430

GARA 1

POLE POSITION:

Dromedari Ferrari F430 n.d.

GIRO PIÙ VELOCE:

Mediani Ferrari F430 1'46.936

PODIO:

1. Rugolo Ferrari F430
2. Cruz Martins Ferrari F430
3. Sbirrazzuoli Ferrari F430

GARA 2



GARA NUOVA, VOLT NUOVI

La Superstars Series continua a rivelare nuovi nomi. Nel quarto appuntamento di Portimão a salire sul gradino più alto del podio sono stati Filipe Albuquerque e Stefano Gabellini. Sette vincitori diversi su otto gare e quattro differenti modelli di vetture al "top", con la leadership della classifica ancora una volta rivoluzionata evidenziano un campionato estremamente vario ed interessante. La prima delle quattro trasferte estere del calendario 2010, ha confermato l'andamento altalenante (per ciò che riguarda i valori in campo) della stagione, consegnando come si diceva il primo successo al locale Albuquerque. Il giovane pilota di Coimbra, a distanza di dieci mesi dal suo debutto nella categoria che lo aveva visto cogliere due secondi piazzamenti con la RS4 ufficiale, è tornato al volante della berlina di casa Audi ed è riuscito finalmente a mettere tutti dietro in gara 1. Una vittoria conquistata a tavolino, ma anche con grande merito, dopo l'esclusione del suo compagno di squadra Alberto Cola. Il 23enne brianzolo si era reso protagonista nelle ultime tornate, conquistando la prima posizione ai danni della BMW M3 E92 di Gianni Morbidelli, il quale a sua volta aveva avuto ragione dell'altra vettura bavarese del poleman Thomas Biagi. Il pesarese proprio nelle battute conclusive si è però riportato al comando. Cola ha provato quindi ad infi-

larlo a poche curve dal traguardo, arrivando tuttavia lungo e tamponando l'avversario mandandolo in testacoda. Una manovra punita dopo l'arrivo dai commissari, che ha dato appunto il via libera ad Albuquerque, con Biagi secondo e Christian Montanari terzo con l'altra M3 E92 della RGA Sportmanship. Da segnalare i problemi di natura elettrica accusati sulla Chevrolet Lumina CR8 di Johnny Herbert, che non ha neppure potuto prendere il via. In difficoltà all'inizio Max Pigoli, costretto a rientrare ai box con la sua Mercedes C63 AMG dopo un contatto con lo stesso Albuquerque, e Filippo Zadotti, a sua volta protagonista di un "incontro" troppo ravvicinato con la Chrysler 300C SRT8 su cui è salito per la prima volta il giovane Matteo Cressoni. In gara 2, con l'altra Mercedes di Francesco Sini in pole (invertite le prime otto posizioni dello schieramento), ad andare davanti a tutti era stato dapprima Luigi Ferrara, ma successivamente è stato il "duo" della BMW Gabellini-Morbidelli a dirigere le operazioni, con il primo che è rimasto sempre davanti al proprio compagno di squadra. Terzo è invece risalito Cola, ancora una volta a proprio agio su questa pista, a sua volta seguito da Ferrara e Biagi. Quest'ultimo ha conquistato pertanto altri punti importanti che gli hanno consentito di balzare in vetta al campionato, relegando Luigi Ferrara 17 lunghezze,

22 - 23 MARZO 2010		PORTIMAO (P)
GARA 1	POLE POSITION: Morbidelli BMW M3 E92	POLE POSITION: Sini Mercedes C63 AMG
	GIRO PIÙ VELOCE: n.d.	GIRO PIÙ VELOCE: n.d.
	PODIO: 1. Albuquerque Audi RS4 2. Biagi BMW M3 E92 3. Montanari BMW M3 E92	PODIO: 1. Gabellini BMW M3 E92 2. Morbidelli BMW M3 E92 3. Cola Audi RS4
GARA 2		

con Max Pigoli scalzato dalla leadership e adesso terzo. Una nota anche per Michela Cerruti, assente per un problema di salute, e per Guido Formilli Fendi, il quale ha de-

buttato nella Superstars Series in gara 1, lasciando però l'autodromo anzitempo per raggiungere l'amico Giorgio Bartocci rimasto ferito nel pauroso incidente di Brno nel Trofeo Lamborghini.



PASSUTI PASSA IN TESTA



Vito Postiglione era mattatore della prima giornata di gara a Brno. Dopo essere stato il più veloce nelle qualifiche conquistando la Pole Position, il potentino tagliava il traguardo in prima posizione al termine di un acceso duello con Monti. Postiglione scattava dalla prima fila e man-

teneva la leadership sino alla bandiera a scacchi tenendo testa agli attacchi di Monti. Alle spalle della coppia di testa faceva gara a se Frassinetti centrando il terzo gradino del podio. Il duello per il quarto posto si risolveva a favore di un veloce Passuti che superava Sonvico alla decima tornata. Il comasco infatti



22-23 MAGGIO 2010

BRNO (CZ)
POLE POSITION:

Postiglione 2'03.287

GIRO PIÙ VELOCE:

Passuti 2'04.766

PODIO:

1. Postiglione
2. Monti
3. Frassinetti

GARA 1
POLE POSITION:

Comandini n.d.

GIRO PIÙ VELOCE:

Passuti 2'05.346

PODIO:

1. Passuti
2. Sutton
3. Monti

GARA 2

cedeva alla pressione del bolognese, andava lungo in staccata e sfilava settimo. Quinto al traguardo transitava il britannico Sutton che aveva ragione di un poco brillante Balzan, solo sesto alla fine. Bonacini si aggiudicava la gara della Silver Cup, riservata alle 911 GT3 Cup MY07, davanti a De Nora, secondo. Terzo chiudeva l'esordiente ucraino Gayday. In Gara 2 seconda vittoria in campionato per Passuti. Con l'affermazione nel quarto round della Carrera Cup Italia, il pilota bolognese si porta al comando della classifica assoluta della serie di Porsche Italia. Passuti prendeva la prima posizione quando Sonvico, e Comandini uscivano di pista. Al sesto giro, infatti, Comandini era primo e veniva attaccato da Sonvico, secondo

in quel momento, i due entravano in contatto ed andavano in ghiaia. Sutton ereditava la seconda piazza e nel finale doveva resistere agli attacchi di Monti. Rallentato da noie alla scatola guida, il bolognese non riusciva nei tentativi e terminava in terza posizione. Comandini tagliava il traguardo in quarta piazza e Sonvico in quinta. Sesto si piazzava Postiglione, risalendo in classifica generale in seconda posizione. Settimo terminava Fantini e ottavo era Proietti, precedendo in nona piazza Balzan penalizzato da un dive through per un contatto con Frassinetti quando era in lotta per il terzo posto. Quarto centro nella Silver Class per Bonacini, che vinceva la gara davanti a Simoni e Gayday.

IL GRAFFIO DEL CAMPIONE



Il comasco Campione in carica Davide Uboldi al volante della Norma BMW M20 da 3000 cc. curata dalla Uboldi Corse, ha vinto la seconda e la terza prova della stagione del Campionato Italiano Prototipi. A Valledlunga Uboldi allunga alla partenza lanciata, ma Bellarosa segue anche se paga sui rettilinei lunghi. Biffis su Radical Honda passa Ghiotto con la Norma M20 EVO BMW non troppo in forma. Al 2° giro Uboldi, Bellarosa, Jacoboni, Biffis e Ghiotto, che attacca e si riprende il 4° posto su Biffis a sua volta attaccato da Nava. Altro colpo di scena al 5° giro quando Ghiotto è costretto al ritiro per problemi di temperatura. Alla curva del semaforo testacoda per Nava con conseguente ritiro. Nell'8° giro Margelli all'uscita del tornantino ha passato Biffis portandosi in 5^a posizione con Biffis che perde molto terreno prima di ritirarsi per noie al cambio. Continuano i colpi di scena con Castellano che si tocca con il milanese di Concorezzo Marco Visconti, costretto al ritiro per i danni all'anteriore destro della sua Wolf GB08. 11° giro sfortunato per Marika Diana tradita dal cambio della sua Wolf. Dominio di Uboldi anche in terra romagnola con il podio fotocopia del-

la prova romana. Il pilota comasco ha costruito la sua vittoria partendo veloce, spingendo al massimo nei primi giri e prendendo subito un vantaggio importante sul suo più diretto rivale il bresciano Ivan Bellarosa, al volante della sempre più convincente Wolf GB 08 Honda di classe CN2. La gara si decide a circa 10' dal termine quando Uboldi, approfittandosi di un doppiaggio alla variante del Tamburello ha staccato definitivamente Bellarosa che nel frattempo si era fatto sotto. Il bresciano si era reso protagonista di una serie di giri veloci culminati con la realizzazione del giro record in 1'44"727 ottenuto alla media di 168,70 km/h. Nell'ultima parte di gara poi Ivan Bellarosa ha visibilmente mollato accontentandosi del secondo posto, primo della classe Cn2. Al terzo posto ha chiuso il bolognese Marco Jacoboni su Lucchini Alfa Romeo di preparazione Audisio & Benvenuto. Per lui una gara tutta all'attacco, dopo essere stato penalizzato ieri nel momento decisivo delle qualifiche da un problema al cambio, in lotta continua con Marco Didaio, Osella PA 21/S Honda CN2 ufficiale, e Franco Ghiotto, Norma M20 EVO BMW curata dalla WRC.



09 MAGGIO 2010

VALLELUNGA

POLE POSITION:

Uboldi Norma BMW M20 1'32.359

GIRO PIÙ VELOCE:

Uboldi Norma BMW M20 1'33.172

PODIO:

1. Uboldi Norma BMW M20
2. Bellarosa Wolf GB08
3. Jacobini Lucchini Alfa Romeo

23 MAGGIO 2010

IMOLA

POLE POSITION:

Uboldi Norma BMW M20 1'43.621

GIRO PIÙ VELOCE:

Bellarosa Wolf GB08 1'44.727

PODIO:

1. Uboldi Norma BMW M20
2. Bellarosa Wolf GB08
3. Jacobini Lucchini Alfa Romeo

CHALLENGE FORMULA RENAULT 2.0

A CURA DI DARIO LUCCHESI. FOTO: ACTUALFOTO.

Uno schieramento in crescita. È quello del Challenge Formula Renault 2.0, che è partito da Imola con 15 vetture per salire a quota 19 in occasione del secondo appuntamento di Vallelunga. Gli sforzi fatti durante l'inverno con una drastica riduzione dei costi, badando bene a mantenere elevato il livello dei servizi offerti in pista, hanno dato ragione alla Fast Lane Promotion che è riuscita a mettere in piedi un campionato di qualità, sempre comunque valido sotto il profilo propedeutico. A dimostrazione di ciò, l'età media dei partecipanti, con la presenza di numerosi "under 18". È stato invece il 19enne Federico Vecchi a monopolizzare il weekend d'apertura del Santerno. Il reggiano della CO2 Motorsport ha subito messo le cose in chiaro, candidandosi come uno dei principali protagonisti della stagione. Vecchi a Imola è stato il più veloce in qualifica sotto il diluvio. Quindi, in gara 1 ha dominato dal primo giro, mettendo alle sue spalle un veloce quanto regolare Andrea Cecchellero, portacolori del Team Torino Motorsport e già in evidenza nel 2008 quando conquistò il titolo della Gloria Scouting Cup al suo secondo anno in monoposto. Alle loro spalle Francesco Frisone, milanese del Viola Formula Racing che in gara 2, sull'asciutto e con le prime sei posizioni della griglia invertite (novità assoluta introdotta proprio nel 2010), nelle fasi iniziali sembrava avere un passo in più insieme al suo compagno di squadra Federico Gibbin, leader dopo avere sfilato al pronti-via lo sloveno Jaka Marinšek che si avviava al palo. Poi un errore all'uscita della curva Rivazza di Gibbin, seguito nella traiettoria "sbagliata" proprio



VECCHI SALVA LA LEADERSHIP

da Frisone, ha messo kappad entrambi. Il tutto a vantaggio ancora una volta di Vecchi, balzato al comando sempre davanti a Cecchellero e ancora primo alla bandiera a scacchi. Sul gradino più basso del podio questa volta c'è salito però Christian Mancinelli, che nella circostanza portava al debutto una vettura della Dynamic Engineering, team con un passato importante nella Formula Renault 1.6. Dalla piovosa terra d'Emilia alla soleggiata Vallelunga, dove è nuovamente venuto fuori il nome di Andrea Cecchellero. È stato il vicentino a centrare questa volta la pole, davanti ad un sorprendente Edolo Ghirelli (al suo esordio assoluto con la One Racing). Ma



15-16 MAGGIO 2010

IMOLA

POLE POSITION:

Vecchi 2'11.509

GIRO PIÙ VELOCE:

Vecchi 2'12.197

PODIO:

1. Vecchi
2. Cecchellero
3. Frisone

GARA 1

POLE POSITION:

Marinšek n.d.

GIRO PIÙ VELOCE:

Vecchi 1'49.113

PODIO:

1. Vecchi
2. Cecchellero
3. Mancinelli

GARA 2

29 - 30 MAGGIO 2010

VALLELUNGA

POLE POSITION:

Cecchellero 1'35.902

GIRO PIÙ VELOCE:

Cecchellero 1'36.405

PODIO:

1. Cecchellero
2. Frisone
3. Ciccaglioni

GARA 1

POLE POSITION:

Pellegrino n.d.

GIRO PIÙ VELOCE:

Vecchi 1'36.331

PODIO:

1. Pellegrino
2. Frisone
3. Gibbin

GARA 2

al pronti-via dalla seconda fila si è portato al comando Frisone, poi ripassato dallo stesso Cecchellero che, da quel momento in poi, non ha più ceduto il testimone. Chi ha invece bene impressionato è stato l'altro "rookie" Matteo Ciccaglioni, alla sua prima uscita con la SG Motors, che sul finire si è portato terzo. Ritiro illustre quello di Vecchi, finito fuori al primo giro alla curva Campagnano e

costretto a partire ultimo in gara 2, con la pole assegnata al rientrante Antonino Pellegrino. L'italo-svizzero è scattato in testa e vi è rimasto per tutti i 19 giri completati, con il "duo" Viola Formula Racing Frisone-Gibbin alle sue spalle e Vecchi in grande rimonta, quarto al traguardo. Un risultato che ha consentito a quest'ultimo di rimanere leader della classifica, seppure per soli due punti.



COMANDA SEMPRE COMPOSIT

Se nel primo appuntamento di Monza i protagonisti assoluti erano stati l'irlandese Aron Smith ed il campione in carica Cristian Ricciarini, a Imola e Vallelunga nella Clio Cup Italia è tornato in auge Giancarlo Lenzotti, che ha totalizzato tre vittorie, monopolizzando il weekend capitolino. Dopo tre round, il monarca tricolore vede al vede adesso al vertice della classifica la coppia della Composit Motorsport, con Ricciarini al comando di soli due punti nei confronti del modenese, con il loro compagno di squadra Ronnie Marchetti terzo, a sua volta distanziato di 38 lunghezze dal leader assoluto. Sul circuito del Santerno era stato proprio Lenzotti ad ottenere la pole e poi ad imporsi in gara 1 davanti a Ricciarini. Ma nella stessa occasione si era messo particolarmente in luce il giovane Nicola Rinaldi, terzo alla bandiera a scacchi. Il pilota della Go Race ha poi confermato il suo stato di grazia inserendosi tra il duo Ricciarini-Lenzotti in gara 2, quando il successo è andato proprio all'aretino vincitore del titolo 2009. Tra i protagonisti anche Guglielmo Pipolo, quest'anno al suo rientro con la Gretaracing, al comando nelle battute iniziali e alla fine quarto anche a causa di un progressivo calo di motore. Chi è mancato dal weekend di

Imola è stato invece Aron Smith, volato fuori alla prima curva sempre in gara 2 e in precedenza, sotto la pioggia, sotto al traguardo dietro al compagno di squadra Jeff Smith che ha messo a centro da parte sua due quinti posti. Sul tracciato di Vallelunga, come si diceva, è stato invece Lenzotti l'assoluto mattatore. A parte la parentesi di Ricciarini in qualifica autore della pole, ma al primo via più lento dell'emiliano al quale si è dovuto subito accodare rimanendogli in scia fino alla conclusione del 16. ed ultimo giro. A farsi notare nelle battute iniziali è stato ancora una volta Pipolo, che ha immediatamente guadagnato due posizioni avanzando quinto e portandosi alle spalle di un determinato Emanuele Balestrero. Bene anche Nicola Rinaldi, subito terzo, benché in seguito costretto a rallentare per un problema alla pompa della benzina fino a fermarsi del tutto. Ad ereditare il gradino più basso del podio è stato quindi Balestrero, che aveva avuto comunque il suo da fare a respingere gli attacchi di Pipolo. Quinto all'arrivo Daniele Perfetti, sempre veloce e impossibilitato per impegni personali a prendere parte all'appuntamento di Imola, mentre il ritorno nella categoria del romano Alessandro Sebastì Scalera, al volante di una vettura della Monolite Racing, è

15-16 MAGGIO 2010		IMOLA	
GARA 1	POLE POSITION: Lenzotti 2'24.089	GARA 2	POLE POSITION: Balestrero n.d.
	GIRO PIÙ VELOCE: Ricciarini 2'24.340		GIRO PIÙ VELOCE: Lenzotti 2'07.138
	PODIO: 1. Lenzotti 2. Ricciarini 3. Rinaldi		PODIO: 1. Ricciarini 2. Rinaldi 3. Lenzotti
29-30 MAGGIO 2010		VALLELUNGA	
GARA 1	POLE POSITION: Ricciarini 1'52.570	GARA 2	POLE POSITION: Foglio n.d.
	GIRO PIÙ VELOCE: Balestrero 1'52.990		GIRO PIÙ VELOCE: Perfetti 1'52.709
	PODIO: 1. Lenzotti 2. Ricciarini 3. Balestrero		PODIO: 1. Lenzotti 2. Sebastì Scalera 3. Perfetti

stato caratterizzato da una rimonta che lo ha portato a concludere sesto dopo essere scattato 13. In gara 2, dopo un guizzo iniziale di Piero Foglio, partito in pole per l'inversione delle prime otto posizioni del precedente ordine d'arrivo, Lenzotti si è portato al comando operando il sorpasso su Perfetti e Seba-

stì Scalera, il quale ha successivamente passato lo svizzero chiudendo secondo. Per Marchetti un quarto posto che gli ha consentito di mantenersi sempre nelle zone calde della classifica, mentre Matteo Bergonzini, autore di un'eccellente performance, ha concluso quinto con la RS della Monolite Racing.



BUONA LA PRIMA

Debutto per il Campionato Italiano Turismo di Serie che, nella prova di apertura a Vallelunga a fine maggio non ha deluso le aspettative con in pista giovani piloti e nuove vetture fra cui ha sicuramente brillato il ritorno alle competizioni di Mini. Lo spettacolo non manca fin dalle prime battute di Gara 1 quando l'autore della pole Ceccato (Mini Cooper S) si fa sorprendere facendo pattinare troppo le ruote. In pochi metri prima Nicoli, poi Marino, anche loro su Mini Cooper S, riescono a sopravanzare il pilota della Cz Bassano Corse. Non ne approfitta invece Nember (Mini Cooper S) concentrato a tenere dietro l'ottimo spunto della Kia ProCeed 2.0D di Mamone. Primi giri con il gruppo compatto con alle spalle dei primi cinque

Gian Matteo Bernasconi che con la Swift 1.6 riesce a tenere il passo dei primi. Un secondo colpo di scena alla terza tornata quando nelle retrovie Paolucci (Fiat Panda 100cv) impegnato in bagarre con Argenti (Fiat 500 1.4) in uscita dei Cimini perde il controllo della vettura finendo contro le protezioni. Davanti i tre di testa riescono ad allungare progressivamente sugli altri con Nicoli capace di guadagnare una ventina di metri sui due inseguitori separati da meno di due decimi. Un errore in cambiata di Marino, a meno di cinque minuti dalla conclusione dei trenta previsti per la gara, consente a Ceccato l'opportunità giusta concretizzata nel gioco delle traiettorie al Tornantino. Di Ferri (Fiat 500 1.4) la vittoria in Classe 5. Proprio Ceccato è il prota-



30 MAGGIO 2010

VALLELUNGA

POLE POSITION:

Ceccato Mini Cooper S 1'59.951

GIRO PIÙ VELOCE:

Ceccato Mini Cooper S 1'59.392

PODIO:

1. Nicoli Mini Cooper S
2. Ceccato Mini Cooper S
3. Marino Mini Cooper S

GARA 1

POLE POSITION:

Argenti Fiat 500 1.4 n.p.

GIRO PIÙ VELOCE:

Ceccato Mini Cooper S 1'59.368

PODIO:

1. Ceccato Mini Cooper S
2. Nicoli Mini Cooper S
3. Gori Mini Cooper S

GARA 2

gonista anche di Gara 2 quando già nella bagarre del primo giro, con i primi otto di gara 1 partiti a posizioni invertite, risulta il più determinato e riesce a prendere la testa della corsa che non lascerà fin sotto la bandiera a scacchi. Alle sue spalle il vincitore di Gara 1 Nicoli e il duo Nember Gori con quest'ultimo, subentrato a Marino, capace di infilare il rivale già al secondo giro. Appaiati per tutta la gara le posizioni

però non cambiano con poco più di due decimi di differenza sul traguardo. Alle loro spalle prova egregia di Giovannini (Suzuki Swift) sempre davanti a Mamone sulla più potente Kia Pro Ceed. Assenti dalla gara la 500 di Argenti e la Swift di Paolucci a seguito del contatto di Gara 1. Assente in griglia anche la Swift del barese Ciccarone che nel turno di prove libere ha avuto un problema meccanico.



DEBUTTANTI VS VETERANI

Come di consueto interessante fin dalle qualifiche la prova delle 500 impegnate nella Five Hundred Cup. Nell'unico turno a disposizione, soli sei secondi raggruppano i 18 verificati a terza prova stagionale di scena sul tracciato romano di Vallelunga. La pole è all'appannaggio dell'esperto Giovannetti che alla sua prima prova con le piccole 500 1.4 riesce subito a mettere tutti in riga. Secondo tempo per il veterano della Serie Montrucchio incalzato dal giovane De Pasquale. Ottima prestazione anche dell'unica "Lady" Silvia Sellani autrice del sesto tempo. Al pronti via Giovannetti tiene il comando davanti a De Pasquale, Amici e Silvestri che precedono Montrucchio rimasto inchiodato nella seconda casella dello schieramento. L'attore "prestato" alle gare non si da per vinto e in cinque giri riesce a risa-

lire in terza piazza, mentre al comando Giovannetti e De Pasquale procedono separati da pochi centesimi. Leggermente più staccati Amici, Silvestri, Veneziani, Di Amato, Loconte e Mamone. Al termine di questa tornata nuovo colpo di scena con De Pasquale che riesce finalmente ad infilare il rivale e a conquistare la testa riuscendo poi ad allungare di qualche metro. Al decimo dei dodici giri disputati nei trenta minuti di gara nuovo affondo ai danni di Giovannetti con in questo caso Montrucchio capace di passare il più esperto rivale seppure alla sua prima prova nel campionato. Il Giro più veloce in gara fatto segnare da Montrucchio nel passaggio seguente non gli consente tuttavia di chiudere il gap da De Pasquale che può celebrare la prima vittoria 2010.



30 MAGGIO 2010

VALLELUNGA

POLE POSITION:

Giovannetti 2'13.051

GIRO PIÙ VELOCE:

Montrucchio 2'13.797

PODIO:

1. De Pasquale
2. Montrucchio
3. Giovannetti

Maggio pieno per i partecipanti del Coppa Italia con l'esordio del campionato a Imola a metà mese e l'appuntamento a Vallelunga il 30 maggio. In terra emiliana nei primi giri della Gara della 1^a Divisione protagonista indiscusso è Notarnicola (Porsche 996 Cup) che, partito dalla pole, sembra in grado di poter contenere gli attacchi di Zuliani e Ragazzi al volante delle più potenti Porsche 997 Cup e Ferrari F430 Challenge. Fra i tre di testa il più veloce è Ragazzi che sfrutta al meglio la sua vettura per infilare prima Zuliani (al terzo giro) e poi a passare a condurre due giri dopo. Il podio si decide al nono giro quando, con Ragazzi saldamente in testa, un problema alla posteriore sinistra pone fine alla gara di Notarnicola costretto due volte in corsia box. A beneficiarne sono le 997 Cup di Zuliani e Rosi che nell'ordine tagliano il traguardo. E' battaglia serrata sin dallo spegnersi del rosso nella 2^a Divisione dove l'autore della pole Sellani (Alfa Romeo 147 Cup) riesce a contenere l'ottimo Moretti (Alfa Romeo 147 Cup) partito bene dalla terza piazza e subito secondo ai danni di Tarabelli (Renault New Clio). Alla fine del primo giro però Moretti trova il varco giusto e conquista la testa della corsa trascinandosi anche Moretti. Nel frattempo Montali (Bmw 320i) è già risalito in nona posizione dopo le qualifiche che lo avevano relegato nelle ultime posizioni. La sua rimonta Montali si concretizza a due giri dalla conclusione quando passa Tarabelli. Piatresi deve invece aspet-



TOUR DE FORCE

tare l'ultimo giro e fare il giro più veloce per avere la meglio di Sellani, frenato da un doppiato, e guadagnare l'ultimo gradino del podio. Avvincente anche la gara della 3^a Divisione con Sanetti (Honda Civic Type R) vincitore indiscusso, ma con grosso equilibrio e numerosi cambi di posizione alle sue spalle con almeno otto piloti capaci di girare sugli stessi tempi. Ad alternarsi così nel ruolo di primo inseguitore sono Bulgarelli

(Bmw M3 E30), Missirolì (Ford Fiesta) e Bartoli (Alfa Romeo 147). Al terzo giro out Missirolì con Luigi Lessio (Opel Astra Gsi) che invece recupera una posizione dopo l'altra fino a conquistare la seconda piazza in occasione del quinto giro. Nei tre giri che seguono Lessio prova a ricucire lo strappo di Sanetti, facendo anche segnare il miglior tempo sul giro per poi però commettere un errore all'ottava tornata che lo riporta in

quinta posizione. Sempre in questo giro out anche Beltrami (Peugeot 206 RC) per rottura del motore. Alle spalle di Sanetti si porta così Andreola seguito da Bartoli. Tutto da seguire l'ultimo giro con Andreola che paga in esperienza e cede la seconda posizione a Bartoli e, proprio sul traguardo, anche la terza a Lessio, con i tre separati da meno di cinque decimi. Sono gli autori della pole ad imporsi anche in gara nel weekend romano di Vallelunga. Parte subito forte Graziani (Corvette Z06 GT3) nella gara della 1^a Divisione del Coppa Italia. Il pilota viterbese, dimostra di trovarsi a suo agio nell'impegnativo tracciato di Vallelunga dominando la gara fin dalle prime battute. Nella Gara riservata alla 2^a e 3^a Divisione nuova affermazione di Montali (Bmw 320i - 2^a Divisione) che, proprio come in occasione delle altre 3 prove 2010, ad una cattiva partenza replica immediatamente portandosi in testa e controllando agevolmente fin sotto la bandiera a scacchi. Dopo la pole Marsilia (Bmw M3 E36 - 3^a Divisione) si ripete anche in gara. Nei primi giri alle sue spalle si porta Sanetti (Civic Type R) sopravanzato però a metà gara dalle 156 Jtd del Team Barbieri di Andreola e Sorti. Al penultimo giro però un problema ai freni fa scivolare Andreola in quinta piazza con Sanetti che così torna sull'ultimo gradino del podio consolidando la sua leadership in campionato.

16 MAGGIO 2010			IMOLA		
1 ^o Divisione	POLE POSITION: Notarnicola Porsche 996 GT3 Cup 2'25.789	2 ^o Divisione	POLE POSITION: Sellani Alfa Romeo 147 Cup 2'27.688	3 ^o Divisione	POLE POSITION: Sanetti Honda Civic Type R 2'34.011
	GIRO PIÙ VELOCE: Rosi Porsche 997 Cup 1'55.076		GIRO PIÙ VELOCE: Piatresi Bmw 320i 2'03.359		GIRO PIÙ VELOCE: Lessio Opel Astra Gsi 2'11.012
	ASSOLUTA: 1. Ragazzi Ferrari F430 Challenge		ASSOLUTA: 1. Montali Bmw 320i		ASSOLUTA: 1. Sanetti Honda Civic Type R
30 MAGGIO 2010			VALLELUNGA		
1 ^o Divisione	POLE POSITION: Graziani Corvette Z06 GT3 1'40.007	2 ^o Divisione	POLE POSITION: Montali Bmw 320i 1'47.995	3 ^o Divisione	POLE POSITION: Marsilia Bmw M3 E36 1'54.598
	GIRO PIÙ VELOCE: Rossi Porsche 997 GT2 1'42.055		GIRO PIÙ VELOCE: Montali Bmw 320i 1'47.141		GIRO PIÙ VELOCE: Marsilia Bmw M3 E36 1'54.543
	ASSOLUTA: 1. Graziani Corvette Z06 GT3		ASSOLUTA: 1. Montali Bmw 320i		ASSOLUTA: 1. Marsilia Bmw M3 E36

OFFICIAL PARTNER

M&M

TRADING s.r.l.

consulenze industriali
tecnico-commerciali

**PER INFORMAZIONI CONTATTARE
IL NUMERO 0817626767**



2010



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 zr.redazione@gmail.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 Cardinal de Luca, 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
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 bocchettoni rifornimento rapido). Pronta corse e con ricambi.

€ 45.000,00 trattabili. Si valuta permuta parziale.

Info: 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
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

FORD ESCORT RS 1840 MK2



Vendesi Ford Escort RS 1840 MK2. Vettura da competizione. TC CL2000 PERIODO H1. HTP e passaporto tecnico. Motore 16V iniezione Kugel. Carter secco. Cambio ZF 5 marce. Cerchi minilite gomme sliik 8.20. Pronta gare bellissima. Perfetta per salite.

Per info: 328 3225130
393 9631388

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

MARCH 763 F3, 1976



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

Vendesi €33.000,00

Info:
Francesco 3356047455

OGNI MESE SOLO
LE NOSTRE PASSIONI!

PUOI RICEVERE LA TUA COPIA DI ZR

DIRETTAMENTE A DOMICILIO
CON UN PICCOLO CONTRIBUTO
DI RIMBORSO SPESE

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

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

Per favore compilare la sezione sottostante

1) Posizione lavorativa (selezionare al massimo 2 categorie)

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

2) Operi professionalmente nel settore del motorsport

- Sì No

3) Il tuo lavoro si svolge:

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

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

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

(a titolo di rimborso spese).

Si, desidero ricevere ZR a domicilio. Al riguardo allego ricevuta di versamento di euro 15 intestato a: Gruppo Peroni Race S.r.l. via 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.



arretrati **ZR**



esaurito

**COMPLETA
LA COLLEZIONE**

info: press@gruppoperoni.it - 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: press@gruppoperoni.it

Termini per il prossimo numero

#35 luglio 2010
Prenotazione spazi: 15 giu.
Ricezione materiale: 22 giu.

Indirizzo di spedizione

ZR Magazine
Rubrica "Marketplace"

Via Cardinal de Luca, 1 - 00196 Roma
In caso di invio per posta elettronica:
press@gruppoperoni.it
zr.redazione@gmail.com
(oggetto: marketplace)

Categorie

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

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

ELENCO INSERZIONISTI

Vallelunga	Il copertina
Costa Gomme	7
Vallelunga Park Hotel	7
Turatello	8
Scuderia Club 02 Giuliani	8
Sassa Roll Bar	9
GP Race	11
Modellismo 90	14
Sorridi Editore	17
Nova srl	31
M&M	59
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

Ermolli

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

140 Bilici e materiale rotabile



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

150 Libri, Film & Documentari

Giorgio Nada Editore

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

Espn Classic

Disponibile su SKY (canale 216) e FASTWEB

Duke Video

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

160 Grafica e Design

Kaos-Design

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

Lucky Design

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

Max77 Design

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

170 Scuole di pilotaggio

GuidarePilotare S.p.A.

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

Civrosi Italia S.r.l.

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

Speed Control S.A.S.

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

Gorini Training scuola di pilotaggio

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

Motor Global Research

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

Centro di Guida Sicura ACI-SARA

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

Sandro Munari Guida Sicura S.r.l.

c/o Adria International Raceway - Fraz.
Cavanella Po
45011-Loc. Smergoncino 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
Abighnasego (PD)
Tel 049.8628583 Cell 3357103318



**Vallelunga
Centro Congressi**



**Vallelunga
Centro Congressi**

GUARDA IL TUO EVENTO
DA UNA PROSPETTIVA DIFFERENTE
(t) 06.90155034
centrocongressi@vallelunga.it

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. 335.694762

190 Allestimenti

Maxi Car Racing S.r.l.

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

230 Pneumatici & Cerchi



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

www.dunlop.it

Avon Tyres Walter Maganza

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

Mak SpA

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

OZ S.p.A.

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

Speedline

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

Taneisy racing alloy wheels

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

**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

Rigenera Futura Srl

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

260 Alberi a Camme



ALBERI A CAMME

CAMS F1

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

280 Access. & Compo.Motorsport

Gieffe S.r.l.

Via S. Giuliano, 39 - 15040 Castelceriolo (AL)
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



banchi prova
dinamometrici
Simulatori
di strada

via Costituzione 50/a 42015 Correggio (RE)
Tel. +39 0522 843008 - Fax +39 0522 746034
info@bapro.it - www.bapro.it

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

Borgi 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 Rosiè, 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. 035.6140363 / 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 reviole (BG)
Tel. 035 690040 / Fax 035 691559

X-lite

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

Sparco S.p.A.

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

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 Roccia***

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

Albergo Moderno***

Via XX Settembre, 22 - 40026 Imola
Tel. 0542.23122

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 0541/648699

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

CARRERA MEXICO

SECONDA PARTE

EL ZORRO PLATEADO

Dopo il successo della prima edizione, gli organizzatori decidono di rendere la Carrera un evento annuale e apportano modifiche al regolamento con il chiaro intento di attrarre una maggiore partecipazione da parte dei costruttori europei. Fanno il loro esordio alla Carrera le Ferrari che diventeranno protagoniste di primo piano anche nelle edizioni successive.

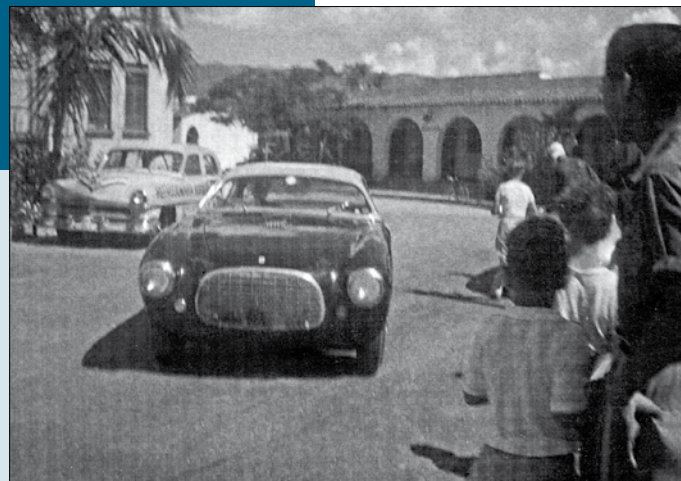
Per la seconda edizione della Carrera gli organizzatori apportarono alcuni cambiamenti con l'intenzione di ottenere una maggiore copertura mediatica e di attrarre un maggior numero di partecipanti europei. Innanzi tutto, tenendo conto che la stagione delle competizioni automobilistiche terminava a settembre sia in Europa che negli Stati Uniti, la data di svolgimento viene spostata da maggio a novembre. Viene poi invertito il senso di percorrenza del percorso da Sud a Nord con arrivo a Ciudad Juarez sul confine tra Messico e Stati Uniti. La corsa rimane riservata a vetture con almeno quattro posti ma viene tolto il limite dei 500 esemplari prodotti per le automobili partecipanti, decisione questa che coglie di sorpresa tutti i costruttori europei, nessuno dei quali aveva incluso la "Carrera" nel calendario delle manifestazioni sportive alle quali partecipare. Tutti tranne Ferrari. Taruffi, dal 1949 pilota Ferrari, aveva fatto un dettagliato rapporto al costruttore modenese sulla sua esperienza nella prima edizione e aveva evidenziato come una buona prestazione in questa competizione avrebbe avuto una risonanza rilevante nell'importante

mercato statunitense. Ferrari iscrive quindi due 212 Inter affidate rispettivamente a Taruffi/Chinetti e Ascari/Villoresi. Anche la Lancia decide di partecipare con due Aurelia B20, dotate di compressore e con carrozzeria speciale, alleggerita e dal profilo più basso per un migliore il rendimento aerodinamico. Anche queste vetture sono affidate a due fortissimi stradisti: Bracco e Bonetto. Dall'Europa arrivano anche il francese Jean Trévoux, fresco vincitore del Rally di Montecarlo, alla guida di una Packard, e il suo compatriota Chiron alla guida della Delahaye 175 utilizzata da Trévoux l'anno precedente. Naturalmente il grosso dei partecipanti è costituito da piloti americani ben conosciuti nel mondo delle gare tipo Indianapolis o di Stock Car tra i quali Tony Bettenhausen, capostipite di una dinastia di piloti, Chuck Stevenson, asso della stock Cars, e Troy Ruttman.

Gli iscritti sono 103 ma alla partenza si presentano 91 equipaggi, rappresentanti le maggiori case automobilistiche americane, come Oldsmobile, Mercury, Chrysler, Cadillac, Hudson, Packard, Lincoln e Studebaker. Tenendo conto dei problemi riscontrati l'anno precedente, la se-

zione non asfaltata di El Ocotil viene cancellata e la gara prende il via da Tuxtla-Gutiérrez il 20 novembre 1951. Nel primo tratto le vetture italiane occupano le prime quattro posizioni, con le Lancia di Bracco e Bonetto davanti alle Ferrari di Taruffi e Ascari, ma a circa metà tappa la B20 di Bracco è attardata da problemi alla pompa carburante e quella di Bonetto è costretta al ritiro per la bruciatura della guarnizione della testata, mentre le Ferrari sono afflitte da una impressionante serie di forature a causa della superficie stradale di roccia vulcanica estremamente abrasiva. Alla fine della prima tappa, ad Oaxaca, al comando è Jean Trévoux seguito da Troy Ruttman, mentre le Ferrari sono soltanto 15a con Taruffi e 45a con Ascari. La seconda giornata di gara prevede lo svolgimento di due tappe, da Oaxaca a Puebla e da Puebla a Mexico City, caratterizzate da un percorso di montagna. Qui la maggiore agilità delle vetture italiane si fa valere. Taruffi/Chinetti fanno segnare un tempo record nella seconda tappa e, a Mexico City, alla fine della terza tappa, Taruffi è risalito in seconda posizione dietro a Ruttman. Anche la terza giornata di gara prevede due tappe e nella

prima è Ascari il più veloce, ma Taruffi passa comunque al comando mentre Bracco esce di strada in un tentativo di sorpasso ed è costretto al ritiro. Ascari vince anche la quinta tappa, da León a Durango e si ripete ancora il giorno successivo, da Durango a Parral, mentre Taruffi continua a mantenere il comando della gara. Le ultime due tappe, da Parral a Chihuahua e da Chihuahua al traguardo finale e Ciudad Juarez, caratterizzate da lunghissimi rettilinei, sono dominate da Tony Bettenhausen che può sfruttare l'enorme potenza della sua Chrysler Saratoga ma Taruffi e Ascari si limitano a controllare la gara, grazie al vantaggio acquisito nelle precedenti tappe, e concludono nelle prime due posizioni, seguiti da Bill Sterling che, proprio nelle fasi finali, supera il favorito Troy Ruttman. Dopo oltre 3.000 km di gara, sono solo 35 le vetture che arrivano al traguardo e le Ferrari sono le uniche vetture europee a concludere la competizione. La vittoria delle Ferrari ha una enorme risonanza in tutto il continente americano e Taruffi, già ben conosciuto in Messico per i suoi exploits dell'anno precedente, con questo trionfo diventa un eroe popolare e i giornali, per la sua accorta condotta di gara e per i suoi capelli grigi, gli affibbiano il soprannome di "El zorro plateado", la volpe argentata, un soprannome che diventa rapidamente famoso in tutto il mondo.



Sopra: La Ferrari 212 Inter di Piero Taruffi, vincitore della seconda Carrera Panamericana.

A sinistra: La Lancia di Felice Bonetto, costretta al ritiro per la bruciatura della guarnizione di testata. Fu trovato un tubo dell'acqua tranciato, probabilmente per sabotaggio.

A destra: La Packard del messicano José Estrada Menocal. Prima della partenza dichiarò che avrebbe vinto o sarebbe morto nel tentativo. Nel corso della prima tappa uscì di strada e precipitò in un burrone. Sia lui che il copilota rimasero uccisi.

**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 / info@gruppoperoni.it

info: Roberto Bucci / cell. 327.9084146



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

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



FEEL THE ROAD

