

ALLA 24 ORE PIU' BELLA DEL MONDO SEGUENDO
LE SORTI DEL TRICOLORE
I RISULTATI DEGLI ITALIANI A LE MANS

GIOCHI DI EQUILIBRIO



ZONAROSSA MOTORSPORT FREEMAG

"Poste Italiane S.p.A. - Spedizione in abbonamento postale - D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 n.46) art. 1, comma 1, Aut. n. C/RM/003/2010"



- Il Campionato Italiano Turismo di Serie ha preso il via col piede giusto
- Vis a Vis con Matteo Bobbi. Il pilota fatto in casa arrivato al Mondiale Gt
- Tutti i resoconti di gara di tutti i principali campionati 2010

WWW.ZRMAG.COM

LUG.-AGO.10

35

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.



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



















Giro di boa per tutti i campionati nazionali. Si avvicina la pausa estiva ed è tempo dei primi bilanci. Toccherà forse dirlo a bassa voce ma, seppur lontano dagli standard di qualche anno fa, tutti i campionati mantengono i numeri positivi di inizio stagione. Questo mese sicuramente ci dirà di più con ben tre weekend di primo piano a Imola, Misano e Mugello. Speriamo che la fiducia nel settore sia tornata e che non sia dunque solo frutto dei budget di inizio stagione. Speriamo che si possa continuare a guardare al futuro con ottimismo. Questa rinnovata sensazione lo possiamo ravvisare anche noi in prima persona con nuove società che ci hanno dato fiducia e che hanno affidato alle nostre pagine il loro messaggio promozionale. In un panorama dove stanno proliferando riviste free press (che in alcuni casi manco possono chiamarsi tali non essendo neanche registrate presso il Tribunale competente), dove in più circostanze alcuni colleghi "prendono spunto" dai nostri servizi, ecco a voi un numero ricco di notizie e approfondimenti. Avremmo voluto dare seguito all' articolo sulle monoposto di maggio, con un servizio sulla

Ferrari Driver Academy... aspettando però che in Ferrari si degnino di fornirci una risposta alle nostre domande (ci acconteremo di una mail per iniziare), questo mese potrete gustarvi, fra gli altri, il nostro neo tester Matteo Bobbi, un servizio di approfondimento sul CITS e la visita in una realtà leader interamente nostrana come la Lavazza Techno. Non potevamo di certo "bucare" l'appuntamento con la Le Mans. Però se ormai tutti sappiamo l'esito della sfida Audi-Peugeot in pochi hanno parlato delle sorti dei piloti e dei team italiani. Scoprite come sono andati leggendo l'articolo del nostro "uomo all'Havana" Giulio Villa. Buona lettura, scappo a ritirare la Seat Ibiza FR TFSI DSG, di cui troverete ampio reportage sul prossimo numero oltre ovviamente a tante altre anteprime e, speriamo, al mondo Ferrari Drivers Academy.

Giulio Rizzo

16 MATTEO BOBBI VIS A VIS

Conosciamo il nostro neo tester e scopriamo come si può ambire ad una carriera da professionista con le ruote coperte.

22 RITORNO AL FUTURO

Viaggio nel Mondo Cits. Il punto dopo quattro gare: tante piacevoli sorprese. E' questo il futuro dell'Automobilismo?

28 SPECIALE LAVAZZA

Dalla passione di un uomo la genesi di una delle più belle realtà nazionali. Cerchiamo di capire come mai Fiat 500 è sinonimo di Lavazza.

32 INAUDITA LE MANS

Anche quest'anno non potevamo mancare alla più bella 24 ore del mondo. Vediamo come è andata ma soprattutto come si sono difesi i team e i piloti nostrani.

38 PILOTA CHE PASSIONE

Turno del "veterano" Guido Nicodemi e del giovane Francesco Bravi. Due storie completamente diverse accumulate dalla passione per i motori.

41 RACE REPORT

Puntuale appuntamento mensile con tutte le principali competizioni nazionali disputate nel mese di giugno. Gioie e dolori, gloria e sconfitta.

66 ZR STORIE

Ancora Carrera Mexico. La gara è ormai una classica nel calendario internazionale e la sfida su strada si fa ancora più serrata.



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, Matteo Bobbi, 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 Cavalleri, 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: Montecarlo
Campionato: GP2 Main Series
Giorno: 15 Maggio 2010
Team: Rapax
Piloti: Pastor Maldonado

Fotografo: Sciarra Gianluca - Fotospeedy
Macchina fotografica: Canon Nikon D3
Lunghezza focale: 300 mm
Tempo: 1/60 ISO200





WORKSHOP YCOM E CRASH TEST

Addetti ai lavori, giornalisti specializzati e appassionati: oltre 150 persone sono intervenute, giovedì 17 giugno, presso il Campus Bovisa-Durando del Politecnico di Milano, in occasione del workshop organizzato in collaborazione con la YCom, società di Collecchio che si occupa della realizzazione di vetture da corsa e della lavorazione di materiali compositi. Tra i partecipanti anche Audi Sport, Dallara e Toro Rosso. Sono state esposte per l'occasione la nuova monoposto Tatuus della Formula ACI-CSAI Abarth e l'imbarcazione di offshore campione del mondo con Guido Cappellini. Esclusivo il crash-test organizzato per gli ospiti presso il laboratorio L.A.S.T.



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

PRIMO SHAKE DOWN PER LA PANAMERA

Primo test "vero" per la Porsche Panamera S della N.Technology che debutterà nella Superstars Series in occasione dell'appuntamento tricolore del Mugello, il 24 e 25 luglio. Dopo avere compiuto un primo shake-down a Franciacorta, la vettura della Casa di

Stoccarda ha affrontato con il pilota titolare Fabrizio Giovanardi due giorni di prove sul circuito di Vallelunga nel weekend del 20 giugno. Più di 60 sono stati i giri completati, con il migliore responso cronometrico di 1'42"704 ottenuto nel primo turno della domenica, di oltre tre centesi-

mi più basso di quello fatto segnare la mattina precedente. Da segnalare che nel corso del secondo giorno Giovanardi ha avuto anche l'opportunità di girare con il bagnato, grazie alle alterne condizioni meteo rivelatesi ottimali per mettere a punto varie soluzioni di set-up in differenti situa-

zioni. Il team manager Tiziano Minuti alla fine si è detto particolarmente soddisfatto, evidenziando anche il fatto che non si sono registrati problemi di sorta. Non è tuttavia da escludere una presenza della stessa Panamera già alla 6h di Misano da vivere come ulteriore sessione di test.



RUOTE NORI

NORI
GOMME
Competizioni

**RUOTE componibili
DA COMPETIZIONE E STRADALI
PER TUTTE LE MARCHE
DI AUTO D'EPOCA**

RUOTE

Lega leggera • Alluminio • Magnesio

ASSETTI

Stradali • Sportivi

PNEUMATICI

Stradali d'epoca • Competizione

ASSISTENZA

In campo gara



Viale Vicenza, 152/D - 36061 Bassano del Grappa - VI - Italia

Tel. 0424.502162 - Fax. 0424.502163

www.norigomme.it info@norigomme.it



CORRERE IN MINI CON MENO DI 700€ AL MESE

Tale è il successo del nuovo Campionato Italiano Turismo di Serie che in alcuni si stanno già organizzando per far fronte alle numerose richieste. E' il caso del Team Millenium appoggiato dal Concessionario BMW e MINI di Brescia

e attualmente impegnato con tre Mini Cooper S in Classe 2. La loro proposta, originale, è quella di un leasing a 48 mesi per una Mini Cooper S già in allestimento CITS e quindi pronta gara. L'offerta che include anche 8 cerchi è così composta:



Importo soggetto Iva:
31.000,73 €
Importo esente Iva:
233,13 €
Anticipo: 2903,47 €
48 canoni mensili:
683,96 €
Riscatto 1%: 313,00 €
TAN FISSO: 7,5 %
TAEG: 8,66 %

LA NTP CREDE NEL CITS AGEVOLAZIONI PER TUTTI I CONCORRENTI

Dopo i primi successi ottenuti con le vetture Mini Cooper S e Kia Pro Ceed, dotate degli assetti studiati dalla N.T.P., l'azienda altoatesina, importatore dei marchi molle Eibach, ammortizzatori Bilstein, filtri K&N e cerchi in lega BBS ha deciso di dedicarsi al nuovo campionato CITS, organizzato dal Gruppo Peroni Race, offrendo particolari agevolazioni a tutti i concorrenti che decideranno di prendere parte al campionato e si rivolgeranno alla NTP per l'assetto della propria vettura. La N.T.P. ha studiato con attenzione il regolamento e per cui ha deciso di usare come base l'assetto Bilstein B14 abbinato a molle Eibach ERS. La taratura è stata eseguita tramite i tecni-

ci N.T.P. del Bilstein Technical Center dell'azienda altoatesina. Il Set-up è stato sviluppato specificamente per questo tipo di vettura e dovevano trovare il giusto equilibrio per piste veloci come il Mugello e Vallelunga, ma anche lente come Franciacorta o Varano.



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!



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

CRESCE L'ADESIONE ALLA 6H DI MISANO AL VIA ANCHE IL GURU NEWEY?

Sono attese dalle 25 alle 30 vetture alla prossima 6h di Misano in Notturna in programma, come di consueto a fine luglio. In pista un parco macchine estremamente eterogeneo che andrà dalle GT alle turismo passando per le vetture silhouette come le Megane Trophy cresce la partecipazione straniera a dimostrazione del crescente fascino che l'evento ha oltreconfine. "Leader" fra i paesi stranieri è l'Austria con la G private Racing la via con tre 997 Cup, la Renauer Motorsport con una Ginetta Gt4 e una 996 Cup e la vincitrice 2009 Duller Motorsport che dovrebbe portare in pista due Bmw M3 (E46 e E92). Su una di queste non è escluso il ritorno di Adrian Newey il Guru progettista F1 che ha firmato le ultime Red Bull. Newey infatti non è nuovo alle gare endurance avendo già corso proprio a Misano tre stagioni fa.



N.T.P.

N.T.P. srl - Tel 0471 66 35 92 - info@ntp.it - www.ntp.it

Eibach
FEDERN

Molle da competizioni



Assetti da competizione

- Regolabili in taratura (estensione e compressione parallelamente)
- Regolabile in taratura a 2 vie (estensione e compressione indipendentemente)
- Costruzione di assetti specifici su richiesta per autostoriche, pista, salita etc.



Filtri aria motore
ad altro rendimento



Cerchi in lega da
competizione
e non solo.



FERRARI FA DOPPIETTA NEL CHALLENGE FORMULE STORICHE

Doppietta del gentlemen bresciano Bruno Ferrari, con la Branca Formula Junior, nella terza prova del Challenge Formule Storiche svoltosi sul circuito di Castrezzato lo scorso 12-13 giugno. Due vittorie che il pilota bresciano, partito dalla pole position, ha ottenuto in maniera molto diversa. La prima, portandosi al comando tallonato per qualche giro da Tommaso Gelmini con la bellissima Matra Formula 3 e da Francesco Zadotti con l'altrettanto meravigliosa Tecno passocorto, ma senza essere mai realmente impen-sierito. Più emozionante la seconda vittoria ottenuta proprio nelle ultime due curve. Dopo avere comandato la gara fino all'ultimo giro, ed avere subito l'attacco del pilota brianzolo Paolo Marzatico, anche lui con una Branca Formula Junior, che lo aveva infilato grazie alla complicità di un doppiato, Ferrari ripassava in prima posizione, per un problema al cambio, che ha colpito nelle ultime due curve lo stesso Marzatico. Alla fine per il pilota brianzolo un meritato secondo posto, ottenuto passando il traguardo, a motore spento. Il terzo gradino del podio di gara due è andato a Patrizia Sbardolini, che sul circuito di casa era attorniata da parenti e amici

che hanno festeggiato al termine con grande trasporto affettivo. Fin dalle prove svoltesi il sabato mattina, era chiaro che il podio si sarebbe diviso tra quattro concorrenti: Ferrari, Gelmini, Zadotti e Marzatico, con Sbardolini pronta ad approfittare del minimo errore o problema che poteva colpire chi la precedeva. Tra le vetture junior a motore anteriore, il pole-man era Tazio Taraschi, con la vettura di famiglia, alla sua prima volta sui quasi 2600 metri del circuito franciacortino, che precedeva di due secondi l'atteso pilota di casa Angiolonio Baiguera, sempre più in confidenza dopo la gara di Imola con la sua Stanguellini. Tanti i colpi di scena che hanno caratterizzato la due giorni bresciana, cominciati fin dal termine delle prove di sabato, quando Marzatico, è arrivato trainato dal carro attrezzi al parco chiuso. La rottura della flangia contenuta nel cambio, non facilmente ed immediatamente riparabile, lo costringeva a saltare gara uno, svoltasi nel pomeriggio. Proprio in gara uno, Taraschi, non riusciva a partire a causa della rottura del semiassie, mentre Baiguera era costretto al ritiro per la rottura del filo dell'acceleratore. In gara due, detto del duello del giro finale, va segnalato l'entrata in pista della Safety car, necessaria per per-



mettere lo spostamento della vettura di Simone Tacconi, protagonista di un testacoda terminato nella sabbia della curva numero 4. Il ricompattamento ha facilitato alcune bagarre alla ripartenza. Alcuni piloti, forse desiderosi di migliorare la posizione, sono incorsi in una serie di testacoda: lo svizze-

ro Angelo Delea, il toscano Lottini e la bresciana Sbardolini, sono stati protagonisti di testacoda. Al termine di gara due vanno registrati i ritiri di Gelmini e Zadotti che occupavano la terza posizione. Il prossimo appuntamento è previsto per il 17-18 luglio a Misano Adriatico.

GIUNTI A VALLE, 700 A MELLINI

Prova a senso unico anche la seconda del Trofeo Ignazio Giunti dove è ancora una volta la potenza della Osella PA9 Carma a fare la differenza. Di quasi dodici secondi la voragine che Fabio Valle riesce ad aprire fra se e i primi inseguitori in qualifica. Anche in gara il cattivo start del poleman sembra più dovuto alla voglia di animare la gara piuttosto che ad una partenza errata. Testa della corsa già ripresa in un giro e poi nuovamente ceduta fino all'ottava tornata quando poi Valle ha allungato. Alle sue spalle Ambroso e Lado (Alfa Romeo Lucchini). Tutti si aspettavano una nuova affermazione del messinese Anastasi nell'Historic Challenge 700. Dopo aver dominato le prove, il pilota della Lavazza, su una meno performante Fiat 500 ex Gruppo 2, sembrava potersi



aggiudicare anche la gara conquistando la prima posizione al sesto passaggio dopo un avvio che lo aveva visto scivolare nelle retrovie a favore delle ex Gruppo 5 che possono contare su rapporti al cambio più corti. Un problema elettrico costava però a Anastasi il primo ritiro stagionale e via libera a Mellini (Fiat 126) scattato dalla terza casella in griglia nonostante i tempi nelle ufficiali gli fossero stati annullati per la non conformità tecnica della vettura in verifica. Completano il podio Santarsieri e Mascolo entrambi su Fiat 500.



100X100 CENTO ALFA PER CENT'ANNI

La mostra, che ha inaugurato il 19 giugno presso il Parco Esposizioni di Novegro, ha ospitato oltre un centinaio di vetture storiche Alfa costruite dal 1910 al 2010, tutte gentilmente messe a disposizione da Soci e amici del C.M.A.E., da Club di Marca e Scuderie, oltre che da importanti Musei Italiani quali : Alfa Romeo di Arese, Scienza e Tecnica di Milano e Museo dell'Automobile di Torino.

I relatori hanno ricordato con commozione il centenario, sottolineando l'importanza storica di un marchio che ha caratterizzato Milano e reso celebre l'industria automobilistica italiana nel mondo. Per la prima volta dopo il mecenatico restauro in

digitale, gli archivi storici dell'Alfa Romeo hanno generosamente condiviso parte della loro incredibile memoria attraverso la proiezione del video-collage delle più belle imprese automobilistiche Alfa Romeo dagli anni '20 agli anni '60, suscitando tra i presenti ricordi e curiosità, un sentimento che unisce generazioni differenti perchè, come ha sottolineato il Dott. Salvetti, "alfisti si diventa, non si nasce".



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

Rimorchi
- PADOVA -
tel. 0499070126
www.turatello.it



TURATELLO



la matita DI NARDI

Va bene che siamo in clima di Mondiali di Calcio...
Va bene che abbiamo la Formula Superleague,
ma qualcuno sente troppo l'accostamento...



Kristian Ghedina aveva detto
che con poco "grip"
ci avrebbe messo del suo...



Modellismo 90



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

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

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

Segui
la tua passione su
www.automodellando.it

ECCELLENZA ITALIANA

PARTE II



Dopo avervi illustrato nel numero scorso la fase iniziale della produzione di un modellino BRUMM siamo pronti a spiegarvi le lavorazioni che porteranno al prodotto finito. Parallelamente al processo di produzione delle componenti, nel reparto di stampaggio iniziano a prendere forma le basette e le teche in pvc che conterranno il modellino. Ne esistono sostanzialmente di due tipi: una, più semplice, destinata alle versioni più comuni, e una più ricercata, ai modellini delle serie più prestigiose. Nel frattempo anche il reparto packaging avvia la realizzazione delle cover in cartone plastificato che daranno colore alle limited edition. Ma torniamo ai nostri modellini. Ormai ogni singola componente ha preso forma ed è pronta a sposare tutte le altre per dare alla luce il prodotto finale. Per il concepimento di un "Baby-Brumm" non esiste una fase più importante di un'altra ma, senza dubbio, il con il montaggio ci si gioca una buona fetta del risultato. Gli incastri devono essere precisi ed accurati, ma al tempo stesso rapidi ed efficaci al fine soddisfare le pressanti richieste del mercato. Lo spazio per gli errori è ridotto al minimo: montare un kit o elaborare un diecast con calma, seduti alla scrivania di casa, è una cosa, assemblare modelli in serie sapendo che dalle tue mani dipende il successo di un'intera azienda è un'altra. Ma le "nostre"



dame dalle mani fatate sono in grado di sopportare in scioltezza il peso di questa responsabilità ed i modellini parlano per loro. Un colpo di caccia-vite e il pianale convola a nozze con la sua scocca (finché bimbo non li separi...). Siamo quasi alla fine. I piccoli capolavori giacciono allineati con precisione sui ripiani degli scaffali, in attesa che l'ultima vite li assicuri alla basetta affinché non si discostino mai dalla loro posizione originale. Una volta sigillati dalle teche di plexiglass e griffati con il packaging dedicato i modelli vengono inscatolati ed avviati al processo di distribuzione. Come ci spiega Rio

però, il lavoro di realizzazione parte da molto più lontano. Il primo passo è l'individuazione di un soggetto presumibilmente vincente, un principio in grado di trasformare un prodotto industriale in un oggetto di culto per i collezionisti. Lo step successivo consiste nell'investigazione e nella raccolta di documentazione: ogni modello riproducibile rappresenta prima di tutto un prodotto di una casa automobilistica che pertanto ne detiene ogni diritto. Il controllo delle licenze è infatti uno dei capitoli più delicati e spinosi: avvalersi di un buon ufficio legale può costituire un'arma importante nella gestione dei rapporti con i marchi, non sempre idil-

liaci. Conquistato il "potere" di riproduzione, si passa alla progettazione. Talvolta insieme alle licenze le case forniscono anche le copie dei progetti da cui è possibile ricavare una riproduzione in scala, ma più frequentemente i designer Brumm sono portati a studiare il modello reale o addirittura ad effettuare ricostruzioni attraverso le sole immagini dell'auto. Il nostro viaggio si conclude qui: lasciamo la Brumm fieri di aver toccato con mano la realtà di un'azienda nella quale il Made in Italy non è solo un concetto da pubblicizzare, ma un principio che pervade gli animi nella realizzazione di sogni per grandi e piccini.



EASY SCHOOL



Buon successo, con oltre 20 bambini presenti, per il primo corso di avvicinamento al karting organizzato dalla Birel Sabato 5 Giugno a Ottobiano. Dopo un'ampia parte di teoria che ha incluso nozioni di carattere

generale sul kart e sulla guida, i novelli piloti si sono spostati in pista per 2 ore di pratica, seguiti da istruttori dedicati, alla guida dei kart 50 cc Easykart. Un successo, questo, che ha ribadito la decisione di riproporre i corsi della Easykart School Camp in molti weekend di gara Easykart, a partire dal 3 Luglio a Nizza Monferrato (AT) e il 24 Luglio a Castelletto di Branduzzo (PV). L'organizzazione garantisce a tutti i partecipanti l'abbigliamento tecnico Easykart (tuta, guanti e casco), e, al termi-

ne, un diploma di partecipazione ufficiale Birel. Il fatto di organizzare i corsi il Sabato dei weekend di gara, inoltre, garantisce un valore aggiunto, considerando che tutti i partecipanti (e le loro famiglie) nelle pause del corso possono seguire le categorie impegnate in pista apprendendo meglio com'è organizzato il karting agonistico. Chiunque fosse interessato può rivolgersi alla Segreteria Organizzativa del Gruppo Birel (tel. 039.2145204 o mail: info@easykart.it).

FORCE ONE IN ARRIVO

Il nome, "Force One", è nuovissimo e si affaccia con entusiasmo sul mondo del kart, ma l'esperienza e la conoscenza che ci sono alle spalle sono di "vecchia data", e portano dritte a Luigi e Paolo Cavaciuti, nomi storici del marchio PCR da poco passato di proprietà. Un passaggio che ha aperto le porte agli storici fratelli per un'altra avventura, mirata alla creazione di un nuovo brand italiano per la personalizzazione e la commercializzazione di telai e accessori per Go-kart. Esperienza

e novità, dunque, si sono fuse per dare vita a un prodotto che si promette, come recita il comunicato di lancio ufficiale, di offrire un nuovo modo di interpretare l'emozionante mondo del kart, perseguendo non solo la necessaria ricerca delle prestazioni, ma anche la cura dei particolari, il continuo sviluppo tecnico dei materiali e la possibilità di estrema personalizzazione per offrire un prodotto in linea con il modo di vivere la pista proprio di ciascuno. Oggi il nuovo telaio FX18, realizzato per competere



già nel nuovo Campionato del Mondo, si affianca ai telai della serie F10 omologati per le gare nelle categorie KF1-KF2-KF3-KZ1-KZ2, Rotax, ROK, (oltre ai modelli per le categorie del Campionato

monomarca Championkart organizzato dalla Parolin Racing Kart, in cui il giovane personale del Racing Team ufficiale "Silver Devil Motorsport" sta testando il materiale con grandi soddisfazioni).

RISULTATI DAL CAMPIONATO SPAGNOLO



Primo appuntamento a Zuera per il "Campeonatos de España de Karting 2010" per le categorie KF3, KF2 e KZ2. Difficili le condizioni meteo, con un vento molto forte che non ha dato tregua per tutti e tre i giorni della manifestazione; ma lo spettacolo non è mancato, con le doppiette di Pedro Hiltbrand (Kosmic/Vortex) in KF3, che ha preceduto in entrambe le gare il pilota delle Canarie Diego Rodríguez Riley (Intrepid/Tm) e, in KF2, Jorge Pescador (TonyKart/Vortex), vincitore davanti a Victor Colomé

(Kosmic/Vortex) in finale 1 e Moisés Soriano (Maranello/Tm) nella finale 2. Nella categoria con il cambio, invece, la doppietta l'ha firmata Intrepid, con due piloti diversi entrambi motorizzati Tm: nella finale 1 l'ha spuntata Dani Simon, in finale 2 Yon Tanko Yurrebaso, che guida la classifica generale. Da segnalare l'ottima prova di Simone Brenna con il telaio TibiKart motorizzato TM, per lui un terzo e un secondo posto che gli sono valsi il terzo posto in classifica generale di campionato a 9 punti dal leader. L'appuntamento, ora, è al Cartaya Motor Club per il weekend del 3 e 4 luglio. Per informazioni: www.rfeda.es.

effetto **TKart**

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



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

abbonati subito

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

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

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

INFORMATIVA DILEG: 19/02/2011 tutti gli saranno trattati dalla Sorridi Editore S.p.A., nonché dalle società con essa in rapporto di controllo e collegamento di sensi dell'art. 2359 c.c. finalizzate al trattamento, per dare corso alla sua richiesta di abbonamento. A tale scopo, è indispensabile il conferimento dei dati personali. Prezzi di consumo tutti i dati personali potranno essere trattati telematicamente, anche per attività di processo statistiche di analisi, per finalità di altre verifiche offerte e proposte commerciali e indagini di mercato. Essi potranno altresì essere comunicati ad altri soggetti operanti nel settore editoriale, largo consumo e distribuzione, finanziario, assicurativo, automobilistico, dei servizi ed a organizzazioni umanitarie o 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.Lgs. 196/03 - o viceversa conoscere quali dei suoi dati vengono trattati, tali negare, modificare o cancellare per violazione di legge, o opporsi al loro trattamento.



PILOTA FATTO IN CASA

ABBIAMO INCONTRATO IL NOSTRO NEO TESTER MATTEO BOBBI. SPENSIERATO E SENZA PELI SULLA LINGUA CI RACCONTA IL SUO PENSIERO SULLE CORSE E SU COME SI È COSTRUITO UNA FORMIDABILE CARRIERA DA CAMPIONE DEL MONDO SULLE PIÙ BELLE GT DEL MONDO. LUI CHE SI È SEMPRE GESTITO DA SOLO ED HA SCELTO AL MOMENTO GIUSTO LE MIGLIORI OPPORTUNITÀ, UN PO' PER SCELTA ED UN PO' PER FORZA. OGGI MATTEO È SEMPRE AL VOLANTE DELLA FANTASTICA MASERATI MC12 TRA I PROTAGONISTI ASSOLUTI DEL GT FIA.

Come è stata la tua esperienza in kart?

"È stata estremamente positiva, è iniziata per passione perché mio padre, che lavora nella F1 occupandosi di management, aveva un go kart 135cc. Mi portò una volta quando lui girava con i suoi amici. Avevo circa sei anni. Avevo talmente tanta voglia di provarlo che mio padre, probabilmente per traumatizzarmi, mi fece salire su. Aveva un potenza allucinante! Mi ricordo che toccando l'acceleratore appena, la testa mi andava indietro e non arrivavo manco ai pedali. Andavo così piano che il cane lupo dei proprietari della pista in rettilineo mi superava. Mio padre ha creduto di



Dopo l'esperienza in kart arrivano le monoposto, la Formula Nissan.

"Questo è stato un campionato, nel 2002, in Formula Nissan che ancora adesso mi ricordo con rammarico. Se fossi stato un po' più tranquillo ed intelligente lo avrei vinto senza problemi già a metà anno. Avevo delle prestazioni decisamente vincenti. Per dare un'idea feci 6 pole position, 6 vittorie e 6 giri veloci. Sono arrivato secondo per un punto, e chi vinse il campionato fece una sola vittoria. Il campionato era di 12 gare ed io o vincevo o non vedevo la bandiera a scacchi."

Oramai il tempo ha mandato in prescrizione tutto. Raccontaci qualcosa di tuo, qualcosa che allora non si poteva svelare assolutamente.

"Ho tanti aneddoti di quel periodo. Ad Albacete avevo fatto la pole e in gara me ne ero andato indisturbato e stavo conducendo. C'era una curva che si faceva piena in qualifica o se si aveva la macchina a posto con gomme buone. Verso la

fine della gara avevo 7/8 secondi di vantaggio sul secondo e volevo fare quel curvone sempre pieno. Indovinate? Ho distrutto la macchina in mille pezzi.

Ci stiamo scaldando. Ancora un altro aneddoto e andiamo avanti!

"Ero primo con il mio avversario secondo e lui era più veloce di me in quel momento della gara. Quando siamo rientrati per il pit obbligatorio, lui aveva il quarto box ed io il nono, ho visto i suoi meccanici già schierati con le gomme, pistole ecc... ho temuto che avrei potuto perdere la gara. Cosa ho fatto? Ho puntato deciso verso i meccanici del suo team, facendo finta di sbagliare! Quando mi hanno visto così convinto arrivare verso di loro.... Ero ad un metro.... hanno lanciato tutto in aria, gomme cartelli, pistole e sono scappati dentro. Lui è stato un minuto ai box. Io ho fatto il pit stop regolarmente e ho vinto. Poi ho detto ai commissari che stavo cambiando il bilanciamento dei freni ed ero distratto nell'abitacolo e non mi hanno penalizzato."

aver scongiurato il pericolo di farmi correre. Voleva traumatizzarmi perché sperava non mi volessi buttare nella mischia, invece dopo si convinse a comprarmene uno, ho iniziato a girare, a fare le gare e tutta ha avuto inizio."





Podio iridato. Tuta rossa e Tomas Biagi.

“In questa foto non sono venuto molto bene, però fu una bella gara. Era a Brno nel 2003, questo è stato un momento chiave della carriera. Dopo la Formula Nissan, Minardi mi aveva proposto di correre nella Formula 3000 europea, l'equivalente della GP2 attuale, ma io decisi di non farla e passai alle ruote coperte.”



Cosa ti spinse a fare quel salto così radicale?

“ Non avevo una sicurezza nella F1, erano già due anni che facevo il tester, ero veloce, andavo bene, ma c'era sempre bisogno di un grosso budget, cosa che non avevo, in Italia erano cifre irripetibili allora, come oggi. Feci il terzo in Minardi, loro mi spingevano per fare la F. 3000, ma arrivò la proposta di Beppe Lucchini, che aveva avuto un team di F1 e aveva appena fondato al Scuderia Italia nel GT, mi chiese di correre da professionista, nel senso che non guadagnavo, ma non dovevo neppure pagare. Era il 2003 ed il Mondiale era quello di GT 1. Allo stesso tempo Tomas si trovava nella mia stessa condizione. Così decidemmo assieme di provare questa esperienza. Vincemmo sei gare consecutive, record ancora imbattuto nel FIA GT, e diventammo Campioni del Mondo. Avevamo un team pazzo, una macchina bellissima, io e Tomas eravamo, e siamo, molto amici, era tutto perfetto “



Dopo due anni perfetti con la Scuderia Italia e la Ferrari perché sei andato negli Stati Uniti?

“Il primo anno abbiamo vinto il campionato, il secondo Tomas è andato via perché aveva ricevuto

Alcuni scatti della carriera di Matteo dall'alto in basso F Nissan, podio Gt Fia Bobbi/Biagi, Minardi F1, Gt fia 2003 Ferrari F550, Grand Am 2005. Nell'altra pagina Spa e l'esperienza Usa nel 2008.



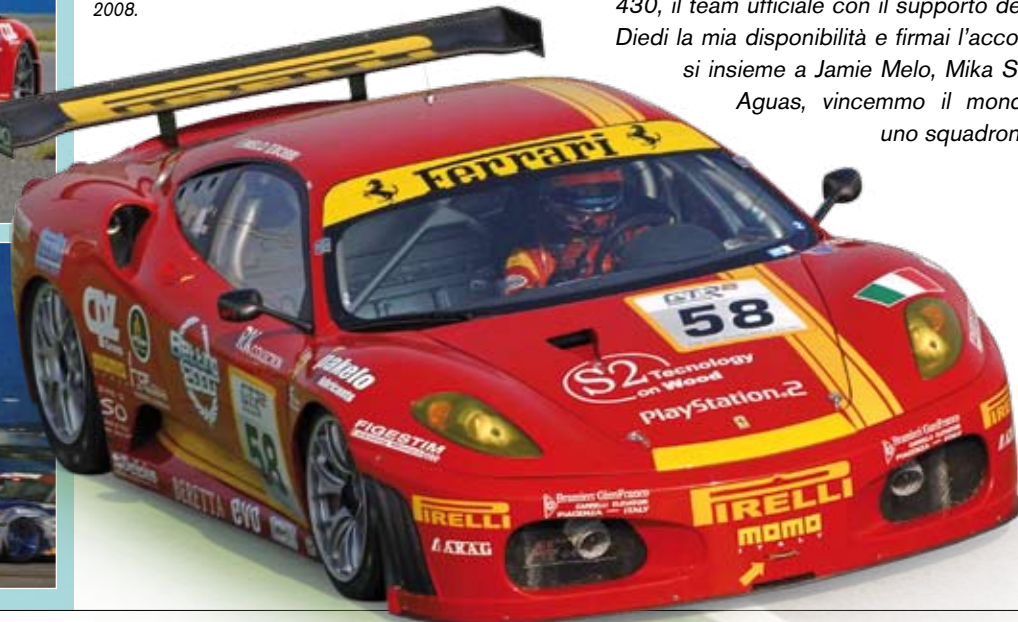
un'offerta da un'altro team nella LeMans Series. A me hanno affiancato Gabriele Gardel, che non era molto esperto, potevamo vincere abbastanza facilmente il campionato ma alla fine arrivammo secondi a pochi punti dal primo, Gollin, del nostro stesso team.”

A quel punto hai saltato l'oceano.

“L'anno dopo sono andato a correre negli Stati Uniti. Tramite un manager italiano ho ricevuto una proposta per un test da parte di un team ufficiale Lexus. Avevano seguito la mia carriera e mi proposero un contratto da professionista. Mi dissero che avevano i soldi per un altro pilota del mio livello e mi chiesero se volevo qualcuno in particolare a correre con me. Io dissi che volevo Gollin perché era stato il mio rivale negli ultimi due anni, se non vincevo io vinceva lui e viceversa. Firmammo insieme e quella si rivelò una stagione pazzesca. Il team era molto buono e aveva moltissimi soldi, ma la macchina, con telaio Doran costruito dal proprietario del Team, non era all'altezza. Eravamo molto veloci a gomma nuova ma un disastro in gara, abbiamo fatto due pole position e siamo riusciti a fare un podio, cosa mai successa nella storia di questo team. E' stata pazzesca anche dal punto di vista fisico. Oltre alle corse ho fatto una quantità di viaggi avanti e indietro, impressionante! Ero collaudatore Pirelli e correvo anche nella Le Mans Series in Europa. Quell'anno ho corso 17 gare negli USA e 6 in Europa, ho fatto 22 volte in andata e 22 volte in ritorno dagli USA, in 5 mesi. Ho praticamente vissuto in aereo.”

Ancora Rosso nel tuo ritorno europeo.

“Nel 2006 sono tornato in Europa, mi arrivò una telefonata da parte di Jean Todt. Quell'anno la Ferrari aveva deciso di fare, per la nascita della 430, il team ufficiale con il supporto della Pirelli. Diedi la mia disponibilità e firmai l'accordo. Corsi insieme a Jamie Melo, Mika Salo e Rui Aguas, vincemmo il mondiale con uno squadrone”.





Tuo padre fa parte del mondo della F1, svolgi anche l'attività di manager. La carriera te la sei gestita e te la gestisci da solo o ti fai dare una mano?

"Ho fatto sempre da solo, ho sfruttato alcune delle sue conoscenze ovviamente, ma non sono mai stato gestito da lui direttamente, anzi, a volte da altri. Attualmente non ho un manager, ho avuto delle persone che mi hanno dato una mano, per tre anni sono stato sotto management di Gian Carlo Minardi. Già la stagione del Nissan ero sotto contratto con lui, infatti correvo con la tuta Minardi. Negli anni successivi sono stato seguito da altri, nel periodo degli Stati Uniti, ad esempio, mi appoggiavo ad un giornalista italiano che viveva là ed era ben inserito.

Hai attraversato trasversalmente due continenti, gareggiando in campionati molto popolari. Oltre alle vetture hai avuto la possibilità, di vivere le diverse culture sportive del pubblico?

"Nelle monoposto non c'erano molte persone, nel Gt già era diverso.... ma negli Stati Uniti c'è una mentalità diversa perché là c'è accesso libero sia al paddock che ai box e c'è un contatto più diretto con il pubblico. Negli USA ci sono dei filoni di tifosi che si affezionano non solo alla competizione in sé, ma anche al pilota e, cosa curiosa allo sponsor. L'ultimo anno negli USA, per esempio, noi eravamo sponsorizzati Mc Donald's

ed avevamo delle flotte di obesi, che seguivano le operazioni commerciali del nostro sponsor"

Le Mans: cosa ci dici del pubblico di Le Mans?

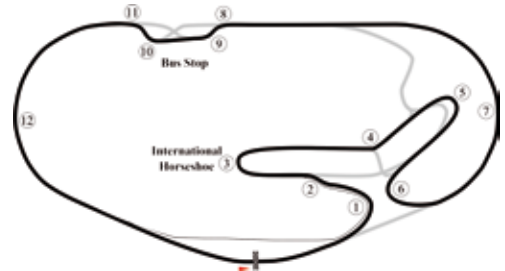
"Per me Le Mans è "LA GARA", non c'è niente lontanamente paragonabile a questa gara, sia in termini di difficoltà per un pilota, per il team, di spese economiche, circuito, pubblico. Quello che si vive lì non si vive da nessuna altra parte. Lo posso dire a ragion veduta perché le 24 Ore le ho fatte tutte, da Daytona a Spa."

Le Mans è "La gara". Tra Daytona e Spa quale si classifica seconda?

"Se dovessi scegliere quale vorrei vincere, per difficoltà... metto in ordine Le Mans, Daytona e Spa."

Il numero di ore di gara è lo stesso, ma le difficoltà sono diverse, differenti le caratteristiche tecniche delle piste, le vetture e tutto il contesto.

"A Daytona corri contro il traffico, perché ci sono circa 60 macchine e la pista è piccola per cui se corri con la categoria più veloce, in un giro passi almeno 10 macchine! Le Mans è pericolosissima, ultra veloce, per quattro volte in un giro hai punte superiori abbondantemente ai 300 km all'ora, di





notte, è sei su una strada statale. Quando guardi il pubblico e vedi che non c'è un posto libero in tutto il circuito.... Provi i brividi, c'era più gente di una finale mondiale di calcio!"

Insomma... Le Mans non ha eguali. A sentirti raccontare si capisce che ne sei stregato?

"Sì. Guidare di notte non è difficile, ma a Le Mans lo è, tra le tante è la più buia, non vedi olio, non vedi niente. Le Porsche curve sono difficilissime, si fanno a 240-250 km/h ed in quella parte della pista sei in un cittadino, nel senso che a bordo pista ci sono solo rail e non ci stanno due macchine appaiate. L'entrata è di sesta piena e poi freni per una curva di prima, entri tutto storto e c'è cordolo e muro."

Ferrari, Maserati e Minardi, hai corso con marchi importanti.

"Sì, certamente, per un italiano correre con la Ferrari è particolarmente bello. Si impara tanto quando si corre con questi nomi. Giancarlo Minardi ha occupato una parte grossa della mia carriera, a lui devo il merito di avermi fatto salire sulla F1, ha fatto tanto per la F1. Siamo amici e lo vedo e lo sento spesso."

Compagni di squadra. Chi il più significativo?

"Ne ho avuti tanti, quello che preferisco è Biagi perché ci intendiamo con uno sguardo, non abbiamo bisogno di parlarci e insieme riusciamo sempre a fare bene. Melo è veloce, probabilmente è stato il compagno più veloce che ho avuto."

Una caratteristica positiva di Matteo Bobbi?

"Adesso, a differenza del passato, in un modo o nell'altro riesco ad avere un risultato che mi soddisfa. Ad esempio quest'anno sono contento di come stanno andando le cose, perché molte volte un settimo o un quarto posto sono importanti se vuoi essere davanti alla fine del campionato."

Una caratteristica che devi migliorare?

"Mi arrabbio ancora troppo, con il team sono abbastanza duro. I rapporti con le varie squadre sono sempre stati buoni però non è una convivenza facile perché non transigo molto, voglio certe cose da parte del team per arrivare al risultato e non sono molto diplomatico."

Minardi ha lavorato anche per molti giovani talenti italiani. Adesso è arrivata la "Ferrari Driver Academy" in sinergia con la CSAI. Come vedi il progetto?

"Ferrari avrebbe potuto fare di più in passato. Sono contento di quello che sta facendo per gli italiani adesso. E' una bella iniziativa per aiutare i giovani e bella è anche la reintroduzione della Formula Abarth, categoria in cui ci sono molti giovani interessanti. Peccato che non ha fatto niente per i precedenti dieci anni."

Sei passato dalla Nissan alla Ferrari felice, contento e vincente. Ti sentiresti di consigliare questo iter di carriera a tanti giovani che pur di restare in monoposto finiscono tutto. Soldi ed energie.

"Sì decisamente, ci sono molti piloti che si fanno 3/4 anni in GP2 a un milione di euro a stagione, alla fine hanno speso 5/6 milioni di Euro e probabilmente la maggior parte finisce la carriera lì. Quando invece potrebbero investire un decimo in altre categorie e fare carriera lo stesso. Purtroppo hanno la F1 in testa e tutto quello che non è F1 non è interessante per loro. Non si deve pensare solo alla F1, è giusto provarci, è il sogno di chiunque, ma bisogna che giovani si sveglino!"

Nome:	Matteo
Cognome:	Bobbi
Data di nascita:	02/07/1978
Luogo:	Milano
Pilota preferito:	Fernando Alonso
Fidanzato:	Sì
Sport praticati:	Fitness, bici, motocross
Piatto preferito:	Pasta
Bibita preferita:	Acqua naturale
Musica più ascoltata:	Pop, Hip-pop, Brasiliana
Guido una:	BMW X6
Auto preferita:	Porsche Turbo

2010	FIA GT1 World Championship (Maserati MC12, Triple H Team Hegersport)
2009	Grand-Am Rolex Sports Car Series - DP (Doran Racing): 24 ore di Daytona Le Mans Series (Lola B09/08, Racing Box): 1 vittoria FIA GT1 (Maserati MC12, Team Vitasy-stem): 4 gare, 1 vittoria
2008	Grand American Rolex Series - DP International GT Open (Ferrari F430, Bull Racing Sol): 4 gare, 1 podio FIA GT1 (Maserati MC12, Team Vitasy-stem): 1 gara
2007	International GT Open (Ferrari F430, GPC Sport): 3 podi Le Mans Series (Ferrari F430, GPC Sport): 3 gare FIA GT1 (Maserati MC12, Vitaphone Racing Team): 24 ore di Spa
2006	FIA GT2 (Ferrari F430, AF Corse): 2 vittorie, 6 podi, vincitore del titolo piloti F3000 International Masters (Lola B99/50, Pro Motorsport): 2 gare e 1 podio Campionato GT Italiano (Ferrari F430, Victory Engineering)
2005	Grand American Rolex Series - DP (Doran Racing): 1 podio FIA GT1 (Saleen S7-R, Konrad Motorsport): 1 podio
2004	FIA GT1 (Ferrari 550 Maranello, BMS Scuderia Italia): 2 vittorie, 3 pole positions, 6 podi, 2° nella classifica finale Formula 3000 Grand Prix of Portoroz (CMS Performance): 3° nella classifica finale Porsche Supercup (Porsche AG VIP Team): 1 gara
2003	FIA GT1 (Ferrari 550 Maranello, BMS Scuderia Italia): 6 vittorie, 1 pole position, 7 podi, vincitore del titolo piloti Casco d'oro Autosprint Formula 1 (Team European Minardi): 3° pilota
2002	Formula Nissan 2000 (Vergani Racing): 6 vittorie, 6 pole positions, 8 podi, 2° nella classifica finale Formula 1 - Test driver (Team Asiatech Minardi) Casco di bronzo Autosprint
2001	Formula Nissan 2000 (Campos Motorsport): 1 vittoria, 1 podio, 6° nella classifica finale Campionato Formula 3 Korea Super Prix (Target Racing) Formula 3 Macau GP (Target Racing): 6° nella classifica finale, miglior pilota italiano
2000	Formula Nissan 2000 (Venturini Racing)
1993/96	Karting





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.



A CURA DI GIULIO RIZZO. FOTO: FOTOSPEEDY, FOTOFORCHINI, CAVALLERI.

RITORNO al futuro



MOTORSPORT TROPPO SPESSO È SINONIMO DI SOLDI, TANTI SOLDI. IN ITALIA COSÌ COME ALL'ESTERO C'È IL PROLIFERARE DI SERIE LOW COST CHE PERÒ, ALLA STRETTA DEI CONTI, DI LOW COST HANNO SOLO IL NOME. COME SUPERARE L'EMPASSE? GUARDANO AL PASSATO E ISPIRANDOSI AI VECCHI GRUPPI 1. IN FONDO LA PRODUZIONE ATTUALE OFFRE SUL MERCATO, A PREZZI NON ESORBITANTI, UNA SERIE DI MODELLI DALLE PRESTAZIONI CHE SFIORANO, E IN ALCUNI CASI SFONDANO, IL TETTO DEI 200CV. ASSETTO, FRENI E TUTTO L'EQUIPAGGIAMENTO DI SICUREZZA E IL GIOCO È FATTO.

COL PIEDE GIUSTO

Due weekend e quattro gare. Il debutto del Campionato Italiano Turismo di Serie è avvenuto col piede migliore con i primi appuntamenti in pista a fine maggio a Vallenga e a metà giugno sul nuovo tracciato di Franciacorta. Numeri alla mano entrambe le gare hanno avuto dodici vetture iscritte in rappresentanza di cinque diversi marchi (Fiat, Kia, Mini, Renault, Seat, Suzuki) e otto diversi modelli. Sulla carta era proprio questa eterogeneità che l'organizzatore si era prefissato la stagione scorsa quando la Serie è stata

presentata. La possibilità di correre virtualmente con qualsiasi vettura di cilindrata inferiore ai due litri con qualunque tipo di alimentazione e trazione, ha aperto infatti la scelta alle più svariate soluzioni. Si è superato infatti il "giogo" della scelta delle "solite vetture" che le Case più inclini al Motorsport preparano, e di cui esistono le componenti racing. In pista abbiamo così potuto vedere anche una Fiat Panda 100cv, le Kia Pro Ceed, le Suzuki Swift e soprattutto le Mini. Sono proprio quest'ultime forse ad aver attirato maggiormente l'attenzione degli addetti del settore e degli appassionati con il ritorno alle corse del prestigioso marchio. Al momento sono cinque le Cooper S scese in pista, ma l'interesse di team e piloti dovrebbe far lievitare questo numero alle dieci unità nelle prossime due/tre prove e magari convincere definitivamente la Mini Italia a riconoscere un Trofeo dedicato interno al Campionato Italiano Turismo di Serie. Sembra che al momento infatti l'interesse sia forte, peraltro sottolineato dalla



stessa scontistica motorsport che la Casa da sempre offre per i suoi clienti sportivi, estesa anche ai ricambi di serie, garantita a tutti i partecipanti al Campionato. Interessata al Campionato è anche la Kia che da subito ha messo a disposizione una sua Kia Pro Ceed Cdi e ha facilitato la BD Racing nell'acquisto di due Kia Rio. Sulla loro scia l'interesse anche di altre Case



come la Suzuki che monitora con attenzione le sorti delle due Swift Sport "private" già scese in pista, la Renault possibilista ad un progetto con la Twingo Rs, e la Opel che ha come assi nella manica sia la Corsa OPC e nella Astra GTC due vetture estremamente competitive. Sotto l'aspetto dei privati invece, nel corso della stagione, sono previste altre new entry. Già a Misano dovrebbero fare il loro esordio la Megane Dci di "Bibbi" assente a Franciacorta per un problema del pilota proprio come per la Mazda 2 dello svizzero Carpentieri, la Scirocco 1.4 della Agr in ritardo di preparazione, la prima delle tre Mini Cooper S della Five Hundred Team e la seconda simile vettura della Roal

Motorsport gestita dal Team Millenium. Si dovrà invece aspettare l'Autunno per vedere in pista la Clio Rs della Lessio Corse, la Giulietta di Carlo Mursia e altre Mini che dovrebbero così portare il totale delle Cooper a oltre dieci unità. Se infatti l'allestimento della vettura richiede poche giornate lavorative, spesso è la consegna della vettura che richiede qualche settimana così come la realizzazione ad hoc del roll bar. Molte vetture non sono mai infatti state impegnate in pista e così gli specialisti del settore hanno dovuto realizzare da zero i modelli.

EQUILIBRIO

I risultati più incoraggianti sono giunti proprio dal cronometro quando a Vallelunga, sia nelle libere che in qualifica, l'intera griglia era compresa in meno di 11 secondi fra la pole della Mini Cooper S e l'ultima casella in griglia della Fiat 500 1.4. Simile discorso anche a Franciacorta dove questa volta il gap fra il primo e l'ultimo è stato di poco meno di nove secondi. In questo caso però l'ultimo in griglia era la giovane esordiente Valentina Crespi su una Kia Rio dci inserita in classe 4. Tutti gli altri erano invece racchiusi in meno di 5,5 secondi. Anche in gara i valori sono stati pressoché simili con tre



diversi vincitori su quattro gare e bei duelli in tutte le prove. Ai duelli per la vittoria che hanno coinvolto le Mini Cooper S e, a Franciacorta, anche la Leon Fr Tdi di Pigozzi, si sono aggiunti gli avvincenti duelli fra la Kia Pro Ceed Dci del Five Hundred Team e le due Suzuki Swift Sport. Merito di questo è sicuramente l'innovativo sistema di divisione in classi, che un po' come per gli sport di lotta prevede delle categorie in base al peso e alla potenza. Tutte le vetture, in fase di verifica pre gara sono poste sulla bilancia e la potenza misurata sul banco a rulli. I dati ottenuti forniscono così un valore peso potenza e fanno rientrare la vettura in una delle cinque classi benzina o delle cinque classi diesel. In questo modo si possono avere teoricamente due modelli uguali iscritti in due classi diverse come poi è accaduto alle due Kia Pro Ceed Cdi a Franciacorta dove quella della Five Hundred





Team era inserita in classe 1 e quella della Bd Racing in classe 2. Insomma un ottimo compromesso per non incentivare la corsa alle prestazioni assolute e garantire un efficace sistema di controllo.

COSTI

In un campionato simile alla base di tutto c'è stato proprio un ragionamento sui costi e sul modo di tenerli il più bassi possibile. Fatta eccezione per l'investimento iniziale sulla vettura, il costo medio per disallestirla del superfluo e dotarla di assetto ed equipaggiamento di sicurezza con roll bar imbullonato (uniche modifiche consentite insieme alla mappatura dell'elettronica e di uno scarico Gruppo N) si aggira intorno ai sei mila euro. I costi fissi per weekend di gara si aggirano invece attorno ai 2000/3000 Euro con tutte le spe-

se comunque dividibili per due, essendo consentito il doppio equipaggio. Il non dover rincorrere la prestazione assoluta nel corso della stagione fa sì che lo sviluppo della vettura sia pressoché nullo. Di poco impatto anche i costi dei ricambi che essendo di Serie sono reperibili

facilmente presso la normale rete di assistenza del marchio ad un prezzo sensibilmente inferiore alla componentistica motorsport.

I CONTROLLI

Innovativo anche l'ulteriore sistema di controllo introdotto insieme al campionato. Se infatti tutte le verifiche tecniche pre e post gara rimangono le medesime di qualunque altra competizione, in tutte le gare del Cits sarà sempre presente un banco prova. In merito l'organizzatore ha deciso di rivolgersi ai leader nazionali nel settore, e fra i principali in Europa, della Bapro. L'azienda di Correggio (RE) ha sposato il progetto e ha messo a disposizione di uno dei suoi banchi prova con un suo tecnico specialista. Verificando ogni macchina in ogni evento la Bapro può mettere a confronto tutti i dati registrati e, dalla sola analisi delle curve di potenza e coppia, correlati ai dati di velocità e giri motore, è capace di fornire indicazioni anche qualora il concorrente avesse apportato modifiche al motore non consentite o fosse intervenuto sui rapporti al cambio. Un occhio esperto come quello del tecnico Bapro può anche individuare i momenti in cui l'elettronica interviene sul motore ed evidenziare eventuali anomalie.





La Bapro è una azienda leader nel settore dei banchi prova frenati ed investe tutte le sue energie ed il suo know how nella ricerca e nello sviluppo dei banchi prova dinamometrici e simulatori di strada. Fra i suoi prodotti che spaziano da quelli per i mezzi pesanti a quelli per le motociclette, sia le versioni per i veicoli a due ruote motrici che quella per veicoli a trazione integrale. Il banco prova Bapro consente di effettuare tutte le prove utili all'officina, al preparatore ed all'installatore di impianti Gpl/Metano tra cui, fra le altre, prova potenza, mappatura, simulazione di strada, velocità costante, carico costante. Può essere utilizzato per ricercare le prestazioni massime del veicolo ma anche per ridurre i consumi e le emissioni inquinanti. Elimina i rischi e le perdite di tempo derivanti dall'utilizzo del veicolo su strada e, interfacciandosi con tutti gli strumenti di diagnosi, consente di operare sul veicolo in tutta sicurezza simulando qualsiasi tipo di condizione spesso impossibile riprodurre su strada. Ogni banco prova dinamometrico (frenato), è realizzato con materiale di alta qualità certificata per resistere al qualsiasi potenza. E' l'unico che permette di testare qualsiasi veicolo in commercio. E' un banco modulare: si parte dalla configurazione per veicoli due ruote motrici per evolverlo alla versione quattro ruote motrici. Grazie al know how acquisito sono possibili anche versioni personalizzate in base alle richieste

del cliente. Grazie al telecomando ad infrarossi e ad un software completo, ma al tempo stesso semplice ed intuitivo, è possibile comandare il banco direttamente dal posto guida. Il software, collegato a stampante, consente di stampare un certificato di consegna per il cliente personalizzato con il logo della propria azienda che attesti gli effettivi benefici portati dagli interventi effettuati sul veicolo. Il banco prova/simulatore di strada rappresenta sicuramente un servizio di altissimo valore aggiunto per la propria clientela ed è possibile noleggiarlo con valore di anticipo del canone di noleggio sul prezzo definito senza obbligo di acquisto. A conferma della elevata qualità dei prodotti Bapro, un banco prova dinamometrico/simulatore di strada BPA-4R è operativo in Fiat Group Automobiles presso Vehicle Diagnosis Center della Product Quality situato nello stabilimento di Mirafiori. Essendo il banco completamente prodotto e sviluppato da Bapro (hardware compreso) gode di una assistenza celere e completa. Il prodotto rispetta le normative CE e gode di una garanzia di 24 mesi.

Per informazioni:

BAPRO s.r.l.

Via Costituzione 50/A, 42015 Correggio (RE)

Tel.: +390522643008 / Fax: +390522746034

E-Mail: info@bapro.it

Web: <http://www.bapro.it>



A CURA DI GIULIO RIZZO



ECCELLENZA ITALIANA

NEL MONDO DELLE 500 E DELLE BICILINDRICHE IL NOME LAVAZZA È PER MOLTI UN VERO PUNTO DI RIFERIMENTO. DAI PRIMI ANNI SESSANTA FINO AI GIORNI NOSTRI L'AZIENDA CUNEESE LAVAZZA TECNO È IN CIMA ALLA LISTA DEI PREPARATORI NAZIONALI CON INNUMEREVOLI SUCCESSI E KNOW HOW ALL'AVANGUARDIA. COME SPESSE AVVIENE ALLA RADICE DEL SUCCESSO C'È LA PASSIONE DI UN UOMO CHE STREGATO DALLE CORSE DECIDE CHE È QUESTO IL MONDO A CUI APPARTIENE.





Dopo le prime esperienze al volante, e le prime vittorie, un lavoro "sicuro" in banca, gradito a moglie e madre, sembra poter allontanare Piero Lavazza dalle corse. L'astinenza dura però solo 4 anni dal 1964 al 1968 quando decise che partita doppia e gestione titoli non facevano per lui. Non che in questi anni Piero rimase lontano dal mondo delle corse, certo non correva più in prima persona ma le sue qualità e il suo nome convincevano amici, così come sconosciuti, a richiedere elaborazioni per le proprie vetture da corsa fatte notte tempo fra una giornata e l'altra trascorsa allo sportello in banca. Era la fine del 1968. Nasceva così la elaborazioni Drag, in via Tripoli 157 a Torino nel 1968, che da valvola di sfogo delle voglie di velocità di un tranquillo impiegato presto divennero l'inizio di un'avventura tuttora in corso, che ha portato nell'arco degli anni Piero Lavazza a costruire una factory vera e propria, una struttura all'avanguardia che fornisce a terzi progettazione, costruzione e montaggio di parti motoristiche per motori da competizione. Arrivano subito le prime vittorie e con loro anche nuova clientela. Lavazza ha



l'occasione di lavorare sulle Fulvia ufficiali e in gran segreto sui prototipi Stratos. "Sotto" la Drag passano anche molti dei piloti del tempo che portano ulteriormente alla ribalta il nome della azienda. Era il tempo di trasferirsi in una officina più grande. Altro punto di svolta il 1973 quando la stagione da pilota è caratterizzata da due gravi incidenti, il primo a Casale dove piroettò diverse volte con una Fiat X1/9 e il secondo a Varano quando cappottò e urtò violentemente contro il guardrail che tagliò pure il casco. In nessuno dei due casi tuttavia Lavazza subì gravi conseguenze e fu infatti capace di concludere la stagione. A fine anno tuttavia la voglia di indossare tuta e casco venne meno con al suo posto il desiderio di concentrarsi sulla preparazione delle vetture da noleggiare e sul fare da chioccia ai giovani piloti. Gli anni che seguono vedono l'espandersi della attività della Lavazza anche al mondo dei Rally, dove punta sulla Fiat 127, e una ulteriore specializzazione tecnica con motori che superano la soglia dei 100cv/litro con quelli 700 che raggiungono anche gli 80cv a 10 mila giri. I successi si susseguono in tutte le categorie ma dopo una sfor-



tunata esperienza su una Panda 4x4 nel 1984, e un periodo di crisi con noleggi al ribasso, Lavazza dice basta e in pochi mesi vende l'officina trasferitasi nel frattempo a Rivalta. L'offerta della Jolly Club e di Angiolini lo fanno tentennare, ma quando decide di ributtarsi a capofitto l'accordo salta ma ecco la possibilità di lavorare con Conrero e la Opel. Le vesti di dipendente non fanno per Piero e complici alcune incomprensioni arrivano anche le dimissioni. Animato da nuova voglia di rivalse Piero riprende la sua attività nel garage sotto casa fino a che nel 1987 è il turno delle sirene della Albatech e dell'Ing. Giorgio Stirano. Ecco dunque un anno al seguito delle Alfa 75 Turbo per poi passare quello dopo con Coloni in F1. O almeno questo era quello che gli era stato prospettato così dopo aver lasciato la Albatech si trovò con un pugno di mosche mano e l'accordo con Coloni svanito. Finita male anche l'esperienza successiva con il Proteam e le Maserati Biturbo, Lavazza giu-

ra a se stesso che il lavoro di dipendente non fa per lui e con l'avvento dell'elettronica si dedica anima e corpo alle centraline. Come api col miele tornano amici vicini e lontani tutti con la stessa richiesta: preparare il motore della loro auto da corsa. Nel 1995 l'officina si trasforma in Factory con la nuova sede di Cherasco con 5.000mq di struttura (1.000 coperti) che mantiene inalterato il suo aspetto di vecchio ca-



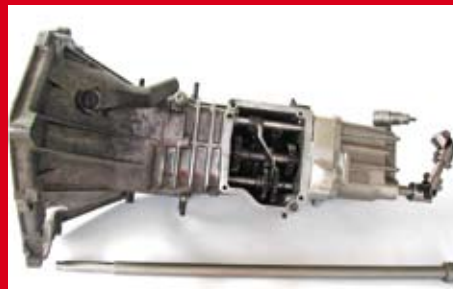
scinale delle Langhe. Dove un tempo nascevano piatti e vini prelibati, oggi si costruiscono motori competitivi che rinnovano quotidianamente la storia di successi fatta di oltre mille vittorie e decine di campionati vinti. L'attività agonistica prosegue così negli anni fino al 2000 quando, dopo 18 anni Piero Lavazza torna sui campi di gara in prima persona conquistando anche tre vittorie nel Trofeo Fiat 600

Kit con il poliziotto Walter Lamonato. Solo una stagione ed ecco, sempre nello stesso campionato, la vittoria nell'Under 25, con Leonardo Cesaro e nel femminile con Monica Burigo, e un secondo posto assoluto. Passano gli anni e continuano le vittorie con le nuove sfide vinte anche con la 106 Maxi nei rallye e con le amate 500 in pista dove con Anastasi sono leader incontrastati. In questi anni di pari passo prosegue lo sviluppo e la preparazione di componenti meccaniche che mantengono la factory leader nel settore.



ALL'AVANGUARDIA

Non esiste virtualmente alcun componente meccanico che in Lavazza non siano capaci di ricostruire o progettare. Sospensioni, trasmissioni, Motori per vetture storiche, moderne e stradali non hanno segreti in quel di Cherasco. Componenti come alberi a cammes, alberi motore, bielle, punterie, valvole, pistoni, scarichi, differenziali e frizioni sono il biglietto da visita per chiunque voglia competere al top. La Lavazza continua ovviamente a fornire anche assistenza in pista tramite la sua squadra corse e lavorazioni specifiche su motori e ingranaggi. Tutto ciò è anche frutto dei continui investimenti in ricerche tecnologiche e nell'aggiornamento degli impianti che comprendono una sala prova, dotata di un banco dinamometrico, un ufficio tecnico con stazioni Cad tridimensionale.



LA FAMIGLIA LAVAZZA

La famiglia Lavazza è composta, oltre che da Piero e dalla Sig.ra Laura da un team di otto persone. Responsabile della segreteria è la Sig.ra Morena. Alle macchine utensili troviamo Andrea, Francesco e Nicolas i motoristi, Dumitru l'esperto del Tornio e della Fresa, Francesco l'autista e Mahafoud è l'addetto alla rettificazione delle camme. Braccio destro di Piero, e coordinatore di tutta l'attività è Federico. Fra i piloti impegnati in pista direttamente con i colori Lavazza abbiamo i siciliani, il pluricampione Giuseppe Anastasi e Vito Sciascia, il campione italiano 2 Ruote Motrici, il piemontese Andrea Torlasco nell'Historic Challenge 700, il pugliese Piero Napoletano nel CIVM e il torinese Cesare Piccioni impegnato nelle salite storiche su Fiat 500, 500cc. Praticamente impossibile da contare invece tutti coloro che ogni domenica indossano casco e tuta e si mettono alla prova alla volante di vetture con motori Made in Lavazza.



INFO

Lavazza Tecno – Regione Piana 51
12062 Cherasco (CN)
Tel. 0172488036 - Fax. 0172489973
Cell. 3483814819
Email info@lavazzatecno.it
Web www.lavazzatecno.it

TESTO E FOTO GIULIO VILLA

INAUDITA LE MANS!!!

DALLE CENERI DEI MOTORI
PEUGEOT SPUNTA IL TRIS
DELLA CASA TEDESCA.
CAPELLO E LA SCUDERIA
ITALIA TENGONO ALTO IL
NOSTRO TRICOLORE



Immagine dello Start dell'edizione 2010, della rievocazione stile anni '60 e del podio.

L'edizione 2010 della classicissima del Sarthe passerà alla storia oltre che per il nuovo record assoluto sulla distanza (5540 Km) stabilito dall' Audi n°9 vincitrice della gara anche per aver riportato in primo piano l'importanza dell'affidabilità delle vetture e dei piloti rispetto alle prestazioni pure. Possiamo infatti affermare che in tutte le classi, tranne in LMP2, non si è imposta la vettura più veloce bensì quella in grado di gestire al meglio il mezzo nell'arco delle 24 ore. Questo fattore è risul-

tato vincente soprattutto in una edizione in cui ciascuna casa ha dovuto confrontarsi con una concorrenza molto agguerrita; pensiamo al duello Peugeot - Audi nella classe regina LMP1, tra Acura e Lola in LMP2, a quello Ford-Aston Martin-Corvette in GT1 o tra Ferrari-Corvette-Bmw-Porsche-Jaguar in GT2. Questa differenza nell'approccio alla messa a punto delle vetture si evidenziava già nelle qualifiche, disturbate a tratti dall'acqua e dal vento: in LMP1 constatata con amarezza la prima assenza della Pescarolo

per i noti guai aziendali, a fronte di una Peugeot che a ciascun giro cercava quasi ossessivamente il miglior rilievo cronometrico (con una pole in 3'19"711), l'Audi limava ed oliava qualsiasi imperfezione di messa a punto tanto che alla fine il tempo di qualifica risultava un vero e proprio passo di gara. La parola "affidabilità" è stata l'unica priorità assoluta del team di Ingolstadt una volta constatata la netta inferiorità cronometrica rispetto al team avversario. Da notare comunque che il miglior tempo tra



gli equipaggi Audi non era dei collaudatissimi Capello-Kristensen-McNish ma dei futuri vincitori Dumas-Rockenfeller-Bernhard (3'21"981). Intanto il buon Belicchi portava la sua Lola-Rebellion al 19° posto assoluto(3'37"093) in griglia di partenza ed ancor meglio faceva il veterano Pirro che issava la sua Lola del team Dryson al 14° posto (3'31"862).

In LMP2 la pole arrideva agevolmente alla Acura del team Strakka(3'33"079) mentre la Lola della Racing box ,unico team tutto italiano,pur dovendo ovviare a problemi di dechappamento dei pneumatici, otteneva un lusinghiero 6° posto di classe grazie ai "rookies" Pirri-Perazzini-Cioci (3'47"971). In GT1 il mitico Thomas Enge non si smentiva e stampava l'ennesima pole (3'55"025) distanziando Ford, Corvette e Saleen . Così in GT2 la Ferrari sfoderava la nuova 430 "maxi" con la quale il nostro velocissimo Gimmi Bruni otteneva il miglior tempo in 3'59"233 prima di essere retrocesso in fondo allo schieramento per una irregolarità al nolder dell'alettone posteriore. Pole ereditata dalla Corvette, quest'anno passata con le vetture ufficiali alla classe minore , con la n°64 seguita

dalla 63. Certo la nuova arma di Maranello è una vettura velocissima ma a cui le modifiche alla trasmissione ed alla gommatura hanno tolto forse la proverbiale affidabilità. Aggiungiamo poi che Russo distruggeva già in prova una Ferrari dell' AF Corse rendendone impossibile l'utilizzo per la gara . Fortunatamente ci pensavano i compagni di squadra Fisichella-Alesi-Vilander a rimanere in scia delle vetture americane. Ma comunque come sembravano distanti le Porsche con la miglior vettura del team Felbermayr regolata a più di due secondi e mezzo e quella della Scuderia Italia a quasi tre !!

Ma Le Mans è Le Mans ed i valori espressi nelle qualifiche si apprestano, come andremo a vedere, ad essere quasi totalmente sconvolti dagli eventi , spesso da minimi particolari, della gara. Questo non prima di aver reso omaggio alla

splendida riedizione , anche se solo dimostrativa, che l'organizzazione ha mandato in campo della vecchia "partenza tipo Le Mans" con i pi-

In apertura la Porsche della BMS Scuderia Italia ottima terza di Classe. Sopra la disfatta Peugeot, l'equipaggio Racing Box, e la stanchezza nei box.



loti dal lato esterno della pista pronti a lanciarsi verso i propri bolidi. Un vero tuffo al cuore. Una volta assistito all'emozionante passaggio della pattuglia tricolore francese sopra al rettilineo di arrivo, applaudita dai 238.000 spettatori presenti, arriva il fatidico momento. In un silenzio a fiato sospeso i 55 bolidi si lanciano sul rettilineo principale alle 15 precise di sabato 12 giugno finalmente con un sole costante. L'atmosfera è tesa, la posta in palio altissima. Il guanto della sfida è lanciato. Le quattro Peugeot si avventano all'assalto della prima chicane inseguite dalla muta di Audi. Il ritmo è subito infernale con tempi da qualifica. Potranno le meccaniche resistere ad un tale trattamento? Giro dopo giro il gruppo di Peugeot si allontana dalle Audi alla media di due-tre secondi al giro e solo la Peugeot "privata" del team Oreca sembra non reggere, o rinunciare, a questa tattica tanto da essere superata alla fine della prima ora tanto dai futuri vincitori che dall'Audi di Capello. Nel frattempo Belicchi risale in tredicesima posizione girando sei secondi più veloce che in prova e sopravanzando la Lola di Pirro che vedremo evidenziare numerosi problemi di affidabilità che la costringeranno successivamente a lunghe soste forzate. In LMP2 la Lola della Racing box con alla guida Pirri cerca di mantenere un ritmo costante girando comunque in tempi molto simili alle qualifiche. L'altro grande spettacolo va in scena in GT2 dove Bruni ha iniziato la sua cavalcata rimontando dall'ultimo al 39° posto assoluto scavalcando già la Ferrari di Fischella. Il primo ritiro è di un nome eccellente: Nigel Mansell a seguito del lento dechappamento di un pneumatico finisce con la sua Ginetta-Zytek contro



le protezioni al 5° giro riportando una commozione cerebrale di lieve entità che lo costringe comunque in ospedale. Iniziano frattanto i primi rifornimenti con la safety car in pista e questo favorisce il passaggio dell'Audi di Capello come prima inseguitrice dei francesi, la risalita della Lola di Belicchi, che entra nella top ten, di quella di Pirro, che guadagna 6 posizioni, e della Ferrari di Bruni che recupera altre nove posizioni ed è già terza di classe. Alla terza ora si materializza il primo incubo in casa francese con la Peugeot di Lamy-Bourdais-Pagenaud costretta al ritiro per una delaminazione della scocca. Immediato l'ordine alle altre Peugeot di essere più dolci con i cordoli. Intanto la Lola della Racing box, con alla guida Perazzini, guadagna altre tre posizioni nello stesso momento in cui Bruni compie l'impresa andando in testa in GT2 e girando in tempi inferiori alle qualifiche. Fenomenale.

Alla quarta ora Belicchi guadagna un'altra posizione e i sogni di gloria sembrano avverarsi. Ma è alla quinta ora che per i nostri colori si materializza un fatto che per la classifica assoluta si dimostrerà fondamentale: l'Audi di Capello, con allora alla guida Kristensen, incappa in un incidente nel corso del doppiaggio della Bmw "art car" n°79: risultato tre giri persi che alla fine priveranno il nostro asso della vittoria finale. Inoltre registriamo il primo sfortunato ritiro per i colori italiani: la Lola della



In alto la Porsche Felbermayr vincitrice di gara di classe Gt2, e la Lola Rebellion di Belicchi. Qui a destra la F430 di Bruni Melo Kafner retrocessa in ultima posizione dopo aver siglato la pole per irregolarità tecnica.

Racing Box con alla guida Cioci per al rottura dell'attacco scocca-sospensione. Purtroppo da questo momento inizia la fase discendente per i nostri portacolori: con il calare della notte la Ferrari di Bruni tra l'ottava e la decima ora non riesce a percorrere più di nove giri per problemi alla trasmissione fino a costringere la vettura della Risi Competizione al ritiro. Il tutto a vantaggio della Corvette che si porta in testa alla classe con tutte e due le vetture con una vittoria che sembra ormai a portata di mano. E visto che per la Lola non è un grande anno a Le Mans ci pensa Bouillon alla undicesima ora (al secondo incidente tra prove e gara) ad infrangere i sogni di Belicchi fracassandogli malamente la macchina del team Rebellion. La nostra pattuglia si assottiglia velocemente ma anche quella

dei nostri cugini non scherza: prima la Peugeot di Genè-Wurtz-Davidson, allora in testa, accusa problemi all'alternatore perdendo tre giri e lasciando la testa ai compagni Montagny-Sarrazin-Minassian. Questi a loro volta alla diciassettesima ora terminano la loro gara con il turbo in fiamme. Così l'Audi n° 9 si vede inaspettatamente spalancata la porta della vittoria. All'alba arriva una nota positiva dalla Ferrari della AF Corse di Fisichella che risale al terzo posto di classe approfittando di un incidente che coinvolge una delle due Corvette in testa al GT2. La progressione continua nell'ora successiva con il raggiungimento del secondo posto fino a che Fisichella rimane senza freni alla curva Indianapolis, nel punto più veloce della pista e con molta fortuna, nonostante un grosso danno

all'anteriore, riesce ad infilarsi in una stradina di servizio, riprendere e raggiungere i box. D'ora in poi una gara di conserva per mantenere il quarto posto di classe. Intanto la Porsche n° 77 del team Felbermayr si porta in testa alla categoria GT2 approfittando della cucinata del motore della seconda Corvette ufficiale. Di tutta questa serie di avarie meccaniche fruisce la Porsche n°97 della Scuderia Italia che si insedia in terza posizione di classe per non abbandonarla più fino alla fine. Intanto Pirro e la sua Lola tra mille difficoltà proseguono ma in ultima posizione. Gli ultimi sussulti avvengono con il ritiro prima della ultima Peugeot ufficiale e poi di quella del team Oreca sempre per problemi di motore. Le tre Audi ufficiali caracollano verso l'arrivo ben attente a non commettere nessun tipo di errore



*I vincitori della Le Mans 2010
Bernhard/Dumas/Rockenfeller e la Lola
del Racing Box.*





e colgono un inaspettato quanto meritato triplice trionfo in terra francese. Capello chiude questo podio che porta la casa dei quattro anelli ad eguagliare la Ferrari come numero di vittorie assolute. In classe LMP2 vince la Acura del team Strakka, vera dominatrice di gruppo; in GT1 si impone a sorpresa la Saleen del team Larbre Competition chiudendo l'era di queste splendide derivate che dall'anno prossimo non saranno più presenti; in GT2 trionfa la lenta ma affidabile Porche. E possiamo tranquillamente dire che, in attesa di una altra entusiasmante edizione di questa gara, mai come quest'anno, in particolare per la Peugeot, "chi è causa del suo mal pianga se stesso". Le Mans è una gara che non perdona le leggerezze e chi crede di aver vinto prima ancora di partire torna spesso a casa con le ossa rotte. Viva Le Mans !!!



Sopra l'originale livrea BMW e la sorpresa in GT1, la Saleen del Team Larbre Competition. In alto l'arrivo in parata delle tre Audi. Accanto la Lola di Pirro e in basso la dominatrice di classe LMP2 la Acura del team inglese Strakka.



PER AMORE DELLA FIGLIA

Dopo una giovinezza impegnata in pista e nella motonautica, è proprio la figlia pilota nei rallye, a far tornare al mondo delle corse Guido Nicodemi.

Una famiglia patita per i motori e un parente impegnato con le formula Junior su Stanguellini e la frittata è fatta. Il piccolo Guido non aveva praticamente alternativa se non quella di lasciarsi affascinare dal mondo dei motori. I soldi in tasca sono pochi e così come spesso succede dopo una adolescenza passata a fantasticare, in occasione dei primi lavori e dei primi soldi in tasca, e con il prezioso aiuto del padre da sempre suo primo sostenitore, ecco la possibilità di passare da spettatore a pilota. L'occasione è data dal Trofeo Alfasud con come confronto promozione, prestazioni, budget era la porta d'ingresso del motor sport di allora. L'esperienza dura una sola stagione prima che l'altra passione di Nicodemi, che sempre ha a che fare con i motori, chiamasse. Mare e motonautica riempiono le stagioni successive quando arriva anche la vittoria nell'Europeo Classe 3 (Barche 8 mt con

400Cv). Con gli anni che passano il richiamo della pista torna a farsi sentire e questa volta la "colpa" è della figlia abile pilota nei rallye. Le "cattive" conoscenze lo portano poi alla pista dove conosce Giuliani con il quale si trova subito a suo agio. Il Tricolore Autostoriche è poi un ottimo campionato dove si può riscoprire il piacere della guida senza l'ausilio di troppi congegni elettronici. Una serie "dove a contare è ancora il pilota". Il Team 02 gli dà fiducia e così arrivano le prime gare a bordo della Bmw 2002 ti con la quale è tuttora impegnato al fianco di Castronovo con il quale il feeling è ottimo oltre ad essere un "bravo pilota e una persona deliziosa". E se in casa la moglie è da sempre apprensiva, le figlie sono i primi sponsor, con Nicodemi che un domani ha come sogno nel cassetto di portare la più piccola proprio con lui nel T, le figlie sono i primi sponsor del padre che un domani ha come sogno nel cassetto di

portare la più piccola proprio con lui nel Tricolore. Adesso però ha da gustarsi la "promozione" sul 2002 Snitzer con il quale spera di poter disputare sempre più gare e di meritarsi la fiducia del Team Manager Giuliani.



GUIDO NICODEMI

Data di nascita: 12/7/49

Luogo di nascita: Notaresco (FE)

Prima gara: 1974 Trofeo Alfasud

Prima vettura: Alfasud

Circuito preferito: Vallelunga

Bevanda preferita: thè freddo

Cibo preferito: pasta

Bionde o brune: purchè sian belle

Hobby: meccanica

La mia macchina: Bmw M3

Un grazie a... Giuliano Giuliani e a papà.

Se solo... Avessi avuto un budget maggiore.



NON ARRENDERSI MAI

A volte si arriva alle quattro ruote per caso a volte anche tragico. Un incidente in moto e la passione per i motori non ha fermato Francesco Bravi che così si è dedicato a tempo pieno alle corse in auto.

Cinque anni fa un pirata della strada ha cambiato per sempre la vita di Francesco che, dalla passione per i motori e per le due ruote, è stato costretto ad indirizzarsi alle quattro ruote. Correre in macchina ha presto rappresentato uno sfogo e una voglia di reagire e, complice il cugino impegnato nei rallye, ecco le prime apparizioni come navigatore. Siamo nel 2007, a due anni da quando è stato investito in sella alla sua moto. Stare accanto al pilota e mettersi al volante non è però la stessa cosa e allora ecco l'occasione con la Fisaps e Mirko Righi di staccare la Licenza e provare a confrontarsi direttamente con gli altri. In questo periodo si stringono anche i rapporti con l'amico e collega Giulio Valentini che anche dopo aver staccato la licenza gli rimarrà vicino

anche in questi anni, pronto a dare qualche consiglio. L'occasione per la prima gara in pista è offerta dal CIT dove Francesco si cimenta nel 2008 con una Alfa Romeo 156. Complice l'inesperienza e una macchina non all'altezza i risultati tardano ad arrivare. Nessuno sconforto tuttavia, si è presto abituati a guardare avanti. Tranne una fugace apparizione nel CITE nel 2009 nella 3° Divisione che non ha poi avuto fortuna, ecco la decisione di confrontarsi nel Coppa Italia scelto per l'equilibrio e l'eterogeneità del parco macchine. Il 2009 è ancora di ambientamento prima di decidere di passare quest'anno ad una vettura più competitiva individuata nella New Clio. Ancora nessuna ambizione da assoluta ma solo la convinzione di fare esperienza preziosa per togliersi al più presto altre

soddisfazioni come quella di Misano del 2009 quando è riuscito a salire sul podio di classe. Se il feeling con la frenata è il suo punto di forza, Francesco è convinto che ha ancora da imparare molto sul ritmo gara e sulla visione della stessa quando troppo spesso non guida con la necessaria tranquillità e risulta fin troppo aggressivo. Il peso in più dei comandi la volante Guidosimplex certo non lo favoriscono nel confronto con le altre Clio ma una accurata preparazione può colmare il divario e magari, in futuro, convincerlo a sfidarsi alla pari nella Clio Cup Italia. Il sogno (realizzabile) nel cassetto è quello di dividere la vettura con l'amico Giulio, magari in



una prova di durata di valenza internazionale per mettersi anche alla prova anche sulla lunga distanza. In famiglia il padre fin troppo presente e la morosa ormai parte integrante del team sono con lui, a Francesco rimane solo il divertimento in un campionato molto combattuto e divertente dove però ci vorrebbero "ancora più controlli e un pizzico di rispetto in più".



FRANCESCO BRAVI

- Data di nascita:** 17/07/1988
- Luogo di nascita:** Siena
- Prima gara:** 06/04/2008 Monza
- Prima vettura:** Alfa 156
- Circuito preferito:** Mugello
- Bevanda preferita:** thè freddo
- Cibo preferito:** Fiori fritti
- Bionde o brune:** tutte e due
- Hobby:** aerografie
- La mia macchina:** Opel Astra
- Un grazie a...** Al babbo e al cugino.
- Se solo...** Avessi iniziato prima.



ZENITH EL PRIMERO STRIKING 10TH

Collegata direttamente all'organo regolatore, la lancetta cronografica centrale segna, ad ogni scatto, il decimo di secondo che rappresenta la minima divisione del tempo misurata da un calibro meccanico di serie. La cassa misura 42 mm. I tre contatori, costituiti dai totalizzatori e dalla lancetta dei secondi continui, sono disposti a V sulla parte inferiore del quadrante.

ONITSUKA TIGER MEXICO 66

Scarpa di derivazione sportiva. Ideale nella vita di tutti i giorni e nello sport. Introdotta nel 1966, realizzata in cuoio e mesh, la Mexico 66 è stata la prima linea di calzature a presentare le celebri bande Tiger ed è ancor oggi un classico per chi cerca un look casual e sportivo.



CARRERA PANAMERIKA 1

La linea "CARRERA VINTAGE" propone nuovi modelli "fashion", destinati a lasciare il segno tra i giovani trendsetter che dettano la moda in tutto il mondo. Gli occhiali da sole "PANAMERIKA 1", dalla montatura in metallo, si ispirano agli indimenticabili Anni Ottanta, attirando l'attenzione con la loro inconfondibile forma a goccia.

RATIO JACKET HAGLOFS

Ratio Q Jacket: realizzata con materiali tecnici e super leggeri in Gore-Tex® 3-Layer Stretch, la giacca Ratio è estremamente leggera ed impermeabile. Con cappuccio regolabile, ottima traspirabilità e massima facilità di movimento.



IPHONE 4G

Nuovo display, nuove telecamere, nuove funzioni. L'iPhone 4G appena presentato sembra aver segnato un nuovo traguardo in tema di telefonia cellulare. Per averlo toccherà aspettare l'estate ma c'è da giurarsi che sarà un nuovo best seller proprio come l'attuale 3Gs.

SONY NX800 INTERNET TV

Grazie ai Sony Internet TV, accedi a migliaia di contenuti video disponibili sul web in maniera semplice e immediata. Utilizzando il menù Cross Media Bar del tuo televisore o lettore Blu-ray Sony, puoi navigare tra migliaia di video semplicemente utilizzando il telecomando. E' come fare zapping, ma con tantissimi servizi in più accessibili via Internet. La serie Sony NX800 è prodotta in tre diversi tagli: 46, 52 e 60 pollici.

race report

42 CAMP. ITALIANO F. ACI CSAI ABARTH

47 GT SPRINT

54 FIVE HUNDRED CUP

43 CAMP. ITALIANO F.3

48 CAMP. ITALIANO TURISMO DI SERIE

55 PORSCHE CARRERA CUP

44 CAMPIONATO ITALIANO GT

50 CAMPIONATO ITALIANO AUTOSTORICHE

56 CAMP. ITALIANO TURISMO ENDURANCE

45 CAMPIONATO ITALIANO PROTOTIPI

51 HISTORIC F3 CUP

57 SEAT LEON SUPERCOPA

46 SUPERSTARS SERIES

52 COPPA ITALIA

58 TARGA TRICOLORE PORSCHE

59 CHALLENGE FORMULA RENAULT 2.0



MAISANO ACCORCIA



Una vittoria per parte nel secondo appuntamento del Campionato Italiano Formula ACISAI Abarth, Trofeo Michele Alboreto svolto ad inizio giugno sul tracciato Umbro di Magione. A sorridere sono il francese Brandon Maisano in gara 1 e il brasiliano Victor Guerin in gara 2. Partito dalla pole position dopo il dominio nelle qualifiche, il francese del BVM Racing ha condotto in piena autorità la gara del mattino contenendo nella sua scia l'italo-svizzero Marciello, suo compagno di colori per il Ferrari Driver Academy ed ancora leader della classifica di campionato proprio davanti a Maisano e nonostante il ritiro in gara 2. Al pomeriggio, invece, la vittoria è del sudamericano della JD Motorsport che, dopo

essere scattato dalla pole sulla griglia stilata nelle prime otto posizioni per ordine inverso alle qualifiche, conserva il primato fino alla bandiera a scacchi gestendo nel finale anche il ritorno del francese in gran rimonta. Lo spagnolo Cunill in gara 1 ed il fiorentino Edoardo Bacci in gara 2 salgono sul terzo gradino del podio, davanti allo svedese Grenhagen due volte quarto. Da segnalare, infine, alle spalle di Guerin e di Amberg, il settimo posto in gara 1 del russo Zimin partito solo 18esimo ed il decimo del bergamasco Defendi che recupera 16 posizioni, una in più del cinese Zhi Qiang Zhang, che chiude 13esimo ed in piena lotta per la Top-10 dopo essere partito ultimo per penalizzazione subita in seguito all'incidente provocato nella gara

05-06 GIUGNO 2010

MAGIONE

POLE POSITION:

Maisano 1'08.010

GIRO PIÙ VELOCE:

Maisano 1'07.762

PODIO:

1. Maisano
2. Marciello
3. Cunill

GARA 1

POLE POSITION:

Agostini 1'08.172

GIRO PIÙ VELOCE:

Maisano 1'08.740

PODIO:

1. Guerin
2. Maisano
3. Bacci

GARA 2

2 dell'appuntamento inaugurale. Gran rimonta in gara 2, invece, per il senese Torsellini che recupera 14 posizioni e conclude settimo alle spalle di Cheever e di Cunill. Ottimo weekend anche per il siciliano Moscato che conquista i primi punti in campionato con un ottavo e nono posto, e per il pescarese Campese

che lo precede ottavo in gara 2. Grazie alla vittoria in Gara 2 e al secondo posto in Gara 1 Maisano accorcia in classifica generale portandosi a 11 lunghezze da Raffaele Marciello e sopravanzando Cunill che segue a due lunghezze. Prossimo appuntamento a Imola il primo weekend di luglio.



A MANCINELLI GARA E LEADERSHIP



La tappa estera del Campionato Italiano Formula 3 si apre nel segno di Daniel Mancinelli. Autore del secondo miglior tempo in qualifica ed al termine di una gara 1 condotta dai primi metri in un ritmo invincibile per la concorrenza, il 21enne pilota di Fabriano ha conquistato ad Hockenheim il suo primo successo nella categoria. La gara che ha visto il ritorno alla vittoria per il Team Ghinzani, a digiuno dalla stagione 2008, ha regalato una sequenza di emozioni a partire dalla lotta per le posizioni da podio dove si è imposto Campana, costretto a scivolare ottavo nella bagarre del primo giro ed il finlandese Krohn, superato dal mo-

denese solo nelle battute finali. Bella rimonta anche per il monegasco Richelmi, quarto al traguardo dopo essere partito 12esimo ed al termine di una lotta ai ferri corti con Caldarelli, che conserva la leadership in campionato e Chaves autore della pole position e costretto ad una gara in difesa per un'ala anteriore danneggiata nell'attacco sferratogli al primo giro dal brasiliano Ramos, poi costretto al ritiro. Distacchi minimi alle loro spalle fino al traguardo con Zanella, ottavo, davanti a Buttarelli ed al belga Vervisch che nella gara 2 di domani, grazie al settimo tempo ottenuto in qualifica, scatterà dalla prima fila della griglia stilata nelle prime otto po-



sizioni per ordine inverso alle prime otto posizioni delle prove ufficiali. La pole position sarà invece di Krohn, ottavo in qualifica. Al termine di una gara 2 ancora una volta spettacolare e ricca di sorpassi, il secondo round stagionale della F3 si chiude nel segno di Ramos. Dopo aver visto annullarsi al primo giro le chance di vittoria del finlandese Krohn e del belga Vervisch partiti dalla prima fila, ma subito ai ferri corti, il pilota brasiliano portacolori del BVM-Target non ha più abbandonato al testa della gara riuscendo a contenere nella sua scia Mancinelli, ora

nuovo leader di campionato. Alle loro spalle già dal convulso primo giro Buttarelli e lo statunitense Lee, mentre lo svizzero Zanella si aggiudica la spettacolare lotta per la quinta posizione davanti a Krohn e Barri, primo degli Esordienti, mentre Caldarelli scivola al secondo posto in campionato dopo essere stato costretto al ritiro per i danni subiti nel tentativo di attacco su Vervisch. Ottavo posto per Giovesi davanti ad Cerqui ed il canadese Dueck in rimonta dalla 20esima posizione in griglia nella gara di debutto in categoria.

12-13 GIUGNO 2010

HOCKENHEIMRING

POLE POSITION:

Chaves Mygale M10 1'52.925

GIRO PIÙ VELOCE:

Mancinelli Dallara F308 1'36.716

PODIO:

1. Mancinelli Dallara F308
2. Campana Dallara F308
3. Krohn Dallara F310

GARA 1

POLE POSITION:

Krohn Dallara F310 1'53.692

GIRO PIÙ VELOCE:

Ramos Dallara F308 1'36.154

PODIO:

1. Ramos Dallara F308
2. Mancinelli Dallara F308
3. Buttarelli Dallara F308

GARA 2

Una gara dai due volti quella che ha caratterizzato la prima frazione riservata alle due classi maggiori. Al via Cioci, dopo la pole in prova, si portava al comando con Palma che rapidamente saliva dalla quarta posizione fino alla seconda piazza con alle spalle Cirò e Montermini. Con queste posizioni si apriva la finestra sui cambi pilota, che confermavano la prima posizione di Perazzini con un vantaggio di quasi otto secondi su Rugolo e ben trenta nei confronti di Mugelli, ma l'ingresso della safety car per permettere la rimozione di una vettura in pista, ricompattava il gruppo. Ad approfittare dell'ingresso della vettura della direzione corsa era Giammaria, subentrato a Roda, che al restart recuperava ben presto numerose posizioni portandosi a ridosso dei primi. Gli ultimi giri erano caratterizzati da una lotta molto accesa con Rugolo all'attacco di Perazzini, mentre Moncini e Mugelli duellavano per la terza posizione. Ad approfittare della bagarre era, però, Giammaria che arrivava in seconda posizione. Tra i protagonisti del finale incandescente anche Aguas, risalito dalla retrovie che scavalcava Rugolo, poi rientrato ai box per una foratura, salendo in quarta posizione. Il finale era tutto per Perazzini che



andava a tagliare per primo il traguardo, ma una penalizzazione per cambio irregolare, lo relegava in seconda posizione, comunque primo della classe GT2, alle spalle di Giam-



06 GIUGNO 2010

MAGIONE

GT2-GT3

POLE POSITION:

Cioci Ferrari F 430 GT2 1'09.775

GIRO PIÙ VELOCE:

Roda Porsche 997 GT3 R 1'10.643

PODIO

1. Roda/Gianmaria Porsche 997 GT3 R
2. Perazzini/Cioci Ferrari F430 GT2
3. Montermini/Moncini Ferrari F430 GT2

GT CUP

POLE POSITION:

Sanna Lamborghini Gallardo 1'12.682

GIRO PIÙ VELOCE:

Postiglione Porsche 997 1'12.944

PODIO

- Gara 1**
1. Sanna/Stancheris Lamborghini Gallardo
 2. Postiglione/Mastronardi Porsche 997
 3. Baccani/Bellini Porsche 997

GT2-GT3

POLE POSITION:

Mugelli Ferrari F 430 GT2 1'09.113

GIRO PIÙ VELOCE:

Palma Ferrari F430 GT2 1'10.357

PODIO

1. Garofano/Aguas Ferrari F430 GT2
2. Mugelli/Palma Ferrari F430 GT2
3. Roda/Gianmaria Porsche 997 GT3 R

GT CUP

POLE POSITION:

Stancheris Lamborghini Gallardo 1'12.382

GIRO PIÙ VELOCE:

Postiglione Porsche 997 1'13.715

PODIO

- Gara 2**
1. Postiglione/Mastronardi Porsche 997
 2. Sanna/Stancheris Lamborghini Gallardo
 3. Fratti/Caffi Porsche 997

maria. In Gara 2 si metteva subito in evidenza Aguas che superava il poleman Mugelli portandosi al comando. La situazione non cambiava dopo la chiusura della pit lane con Garofano davanti a Palma, mentre in terza posizione assoluta e primo della GT3 saliva Roda. I tre arrivavano nell'ordine al traguardo. Nelle due gare riservate alle classi GT Cup e GT4 il gradino più alto del podio è andato nella prima frazione

a Sanna-Stancheris che hanno portato al primo successo della stagione la Lamborghini Gallardo. I portacolori della Mik Corse hanno preceduto le due Porsche 997 di Postiglione-Mastronardi e Baccani-Bellini. In gara-2 è arrivato il riscatto di Postiglione-Mastronardi che hanno concluso davanti a Sanna-Stancheris e Fratti-Caffi, mentre nella GT4 Orsero-Alberghino (Ginetta G 50) si sono imposti in entrambe le gare.





UNO PARI

Una vittoria a testa a giugno per Uboldi e Bellarosa. A Magione terza vittoria stagionale per il comasco campione in carica che ha dominato il week end umbro sin dalle qualifiche al volante della Norma M20 BMW da 3000 cc., con la quale ha firmato anche il giro veloce in gara, alla 10^a tornata in 1'08"464 alla media di 131,824 Km/h. Ha tentato più attacchi il bresciano Bellarosa con la sua sempre minacciosa Wolf GB08 Honda di classe CN2, il portacolori dell'Avelon formula ha cercato il sorpasso nelle ultime battute, quando si è portato a ridosso del vincitore, favorito da un doppiaggio. Terzo sul podio il bolognese Jacoboni su Lucchini Alfa Romeo, scattato bene al via e risalito dalla 5^a posizione in griglia. In CN2 hanno completato il podio il campano Arfè, quarto al traguardo, con l'Osella PA 21/S Honda, alla fine di un week end di attento lavoro sulla biposto, seguito sotto la bandiera a scacchi dal giovane milanese Visconti che continua la sua crescita al volante della Wolf. Anche il lombardo ha fermato la serie negativa per lui, potendo raccogliere i frutti del lavoro portato avanti da inizio stagione. La costanza ha premiato il veneto Biffis che ha concluso al sesto posto con la Radical APM SR5 Honda, sulla quale il giovane pilota inizia ad accusare la fatica del pro-

pulsore. Ad Adria, su una pista allagata Ivan Bellarosa ha messo a segno la sua seconda vittoria stagionale dopo Misano al volante della Wolf GB08 Honda, che soprattutto in condizioni difficili si è rivelata agile e ben bilanciata, permettendo al pilota bresciano dell'Avelon Formula di scattare bene al comando e rimanerci per l'intera gara, portandosi anche in testa alla serie tricolore ACI-CSAI. Il vincitore ha siglato il giro veloce alla 15^a tornata in 1'26"515 ed ora è in testa alla serie tricolore ACI-CSAI. Seconda piazza per un soddisfatto Marco Didaio, che nelle impegnative condizioni della gara veneta ha iniziato a raccogliere i frutti del lavoro effettuato sulla sua Osella PA 21/P Honda ufficiale, anch'essa agile e veloce sin dalle qualifiche. In gara il driver vercellese ha usato con profitto la sua esperienza e la versatilità della biposto di classe CN2. Grande duello per il terzo posto tra il vicentino Franco Ghiotto sulla Norma BMW del Team WRC e l'arrembante Marika Diana su Wolf GB08 Honda - Aveon Formula. La pilota romana non ha mai mollato ed ha sempre contrastato l'esperto avversario, che con la complicità della maggiore esperienza e della familiarità col circuito è salito sul podio finale non senza fatica. Per la Diana un buon terzo posto in CN2.



06 GIUGNO 2010

MAGIONE
POLE POSITION:

Uboldi Norma BMW M20 1'06.831

GIRO PIÙ VELOCE:

Uboldi Norma BMW M20 1'08.464

PODIO:

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

20 GIUGNO 2010

ADRIA
POLE POSITION:

Bellarosa Wolf GB08 Honda 1'11.897

GIRO PIÙ VELOCE:

Bellarosa Wolf GB08 Honda 1'26.515

PODIO:

1. Bellarosa Wolf GB08 Honda
2. Didaio Osella PA 21/P Honda
3. Ghiotto Norma M20 EVO BMW



MERCEDES PIGLIA TUTTO

Gary Paffett ci era già riuscito nell'appuntamento del DTM, alla fine di aprile. Luigi Ferrara ha concesso il "bis" nel weekend del 12 e 13 giugno, in occasione del quarto round della Superstars International Series. Il pilota pugliese della Caal Racing, così come il suo collega britannico, a Hockenheim ha portato al successo assoluto il marchio Mercedes. Quella di Ferrara, in particolare, è stata una doppia affermazione, dal momento che è riuscito ad imporsi in entrambe le gare in programma, dopo che a mettere a segno la pole in qualifica era stata l'altra C63 AMG di Max Pigoli. Un risultato che ricalca quello di Monza e che rilancia le azioni del campione italiano 2005 di F3, tornato nelle posizioni di vertice della classifica e adesso ad un solo punto dal bolognese Thomas Biagi. Il portacolori del Team BMW Italia anche questa volta ha recitato (bene) la sua parte. Tanto che in gara 1, dopo che Pigoli ha dovuto appunto cedere strada a Ferrara, ha avuto anche lui ragione del comasco, a sua volta scivolato su dell'olio. Ma nello stesso contesto, in evidenza si era messo anche Gianni Morbidelli, sull'altra M3 E92, poi tuttavia quarto alla bandiera a scacchi

davanti alla Audi RS4 del giovane Alberto Cola sempre in perfetta forma. In gara 2 non è rimasta a lungo al comando la Chrysler 300C SRT8 di Matteo Cressoni, scattato al palo per effetto dell'inversione delle precedenti otto posizioni d'arrivo. In testa ci è quindi tornato Ferrara, seguito ancora una volta da Pigoli. Ma una piacevole conferma, in questo caso, è stata data anche dal terzo posto di Johnny Herbert con la Chevrolet Lumina CR8 della Motorzone Race Car. L'inglese, infatti, per una serie di circostanze sfortunate non saliva sul podio da Imola. Da segnalare l'incidente che in gara 1, oltre a richiedere l'intervento della safety car, ha messo definitivamente fuori dai giochi l'altra Audi di Ermanno Dionisio. Analoga sorte per la Jaguar XF dell'esordiente Matteo Meneghella e la BMW 550i di Mauro Cesari, che non hanno potuto prendere il secondo start.

12 - 13 GIUGNO 2010

HOCKENHEIM (D)

POLE POSITION:

Pigoli Mercedes C63 AMG n.d.

GIRO PIÙ VELOCE:

Cola Audi RS4 1'48.272

PODIO:

1. Ferrara Mercedes C63 AMG
2. Biagi BMW M3 E92
3. Pigoli Mercedes C63 AMG

GARA 1

POLE POSITION:

Cressoni Chrysler 300C SRT8

GIRO PIÙ VELOCE:

Ferrara Mercedes C63 AMG 1'48.214

PODIO:

1. Ferrara Mercedes C63 AMG
2. Pigoli Mercedes C63 AMG
3. Herbert Chevrolet Lumina CR8

GARA 2



AVANTI A BRACCETTO



Anche l'appuntamento di Hockenheim ha confermato quelle che potrebbero essere individuate come le due principali chiavi di lettura del campionato Superstars GT Sprint: la lotta per la leadership assoluta e della classe GT2 tra le Ferrari F430 di Cadei-Sbirrazzuoli e Mediani-Bonetti (attualmente al comando con sei lunghezze di vantaggio sul binomio rivale) ed il confronto sempre più acceso nell'affollata classe GT Cup che ha visto balzare in testa la 22enne forlivese Alessandra Neri. Un successo a

testa quello ottenuto nelle due gare in programma da Cadei e Bonetti, dopo che a fare segnare la pole era stato proprio il primo dei due con la vettura di Maranello schierata al via dalla AF Corse. Doppia soddisfazione per Cadei, che ha preceduto sul traguardo Mediani, il suo avversario "storico" dei tempi della F3, con una "novità" sul podio: quella di Fabrizio Armetta (in questa occasione impegnato in un duplice ruolo, come team manager della Motorzone Race Car nella Superstars Series), velocissimo al proprio debut-

22 - 23 MAGGIO 2010

PORTIMAO (P)

POLE POSITION:

Cadei Ferrari F430 n.d.

GIRO PIÙ VELOCE:

Cadei Ferrari F430 1'41.459

PODIO:

1. Cadei Ferrari F430
2. Mediani Ferrari F430
3. Armetta Corvette C6

GARA 1

POLE POSITION:

Perlini n.d.

GIRO PIÙ VELOCE:

Sbirrazzuoli Ferrari F430 1'43.091

PODIO:

1. Bonetti Ferrari F430
2. Solieri Ferrari F430
3. Sbirrazzuoli Ferrari F430

GARA 2



to con la Corvette C6 che ha diviso per l'occasione con Carlo Graziani, già indiscutibilmente al comando nella graduatoria della GT3. Bene, ancora una volta, Glauco Solieri, quarto all'arrivo sull'altra F430 della Edil Cris. Nella GT Cup si è invece imposto Andrea Dromedari, quinto assoluto nell'ordine davanti a Thomas Kemener e Alessandra Neri. In gara 2, Bonetti

ha ristabilito le distanze ottenendo il suo terzo centro stagionale, precedendo al traguardo Solieri e Cédric Sbirrazzuoli, con Graziani una volta di più davanti a tutti nella GT3. Andrea Dromedari ha concesso il "bis" nella GT Cup precedendo Alessandra Neri e Sabino De Castro, quest'ultimo protagonista nella GTS sulla Porsche 996 della AB Motorsport insieme al padre Antonio, che il sabato aveva compiuto 60 anni. Da segnare anche un brutto incidente occorso nelle "libere 2" a Fabio Venier, che in un'uscita di pista con la sua Maserati al Motodrom si è procurato la frattura di una vertebra. Lo svizzero, sottoposto ad un intervento chirurgico, ne avrà per alcuni mesi.



VINCE LA MINI, LA LEON METTE PAURA

Il weekend del Campionato Italiano Turismo di Serie si apre all'insegna di Davide Pigozzi e la sua Leon Fr Tdi che nell'unico turno di qualifica riesce a strappare la pole al plotone di cinque Mini Cooper S di Member, Ceccato, Baroncini, Marino e Nicoli. Alle loro spalle le due Suzuki Swift di Ciccarone e Bernasconi e le due Kia Pro Ceed Cdi di Argenti e Bergamaschi. Undicesima piazza per la giovane Valentina Crespi su Kia Rio d Classe 4. In Gara 1 molto si decide al via quando, nella bagarre delle prime curve, è Ceccato il più lesto a conquistare la prima posizione con alle sue spalle Member, Baroncini e le due Cooper S di Autoè affidate a Nicoli e Marino. Solo sesta posizione invece per Pigozzi attardato anche da un contatto. Alla seconda tornata, con le prime tre posizioni immutate, attacco andato a buon fine di Marino ai danni del compagno di squadra, con Pigozzi che inizia a studiare le traiettorie proprio di Nicoli. L'affondo arriva due giri dopo quando, proprio prima del traguardo, la Seat Leon pass in quinta piazza e sembra capace di potersi ripetere sui ritmi tenuti in qualifica. Altre due tornate e un contatto in staccata fra Pigozzi e Marino costringe però entrambi al ritiro con la pilota della Leon fermo in traiettoria per il cofano della sua vettura ribaltato sul parabrezza. L'interven-

to necessario della Safety Car ricompattò il gruppo per tre giri con al restart le posizioni che rimangono immutate. Negli ultimi giri, con i primi quattro che mantengono inalterati i distacchi fra loro, l'attenzione è tutta per il terzetto composto dalla Kia Pro Ceed di Argenti (Five Hundred Team), abile a sopravanzare al via le due Suzuki Swift, affidate a Ciccarone e Bernasconi e a tenerle dietro per tutta la gara. L'esperienza del pilota romano sulla Kia fa la differenza con tutti gli attacchi di Ciccarone prontamente respinti fin sotto la bandiera a scacchi. Non sono mancati i colpi di scena in Gara 2 con una serie di avvicendamenti soprattutto nelle fasi iniziali di gara quando, in virtù della griglia di partenza che prevede per gara 2 l'inversione dei primi otto di Gara 1, le vetture più performanti hanno dovuto districarsi fra quelle meno veloci. Fra i più decisi in questo frangente Nicoli (Mini Cooper S Autoè) che già sul traguardo del primo giro riusciva ad accumulare un margine di oltre un secondo su Member, anche lui su simile Mini Cooper S partito settimo, due posizioni dietro lo stesso Nicoli. Già out invece due dei protagonisti della gara del sabato con sia Baroncini che Ceccato costretti a parcheggiare le loro vetture bordo pista per qualche contatto di troppo a centro gruppo. Solo un giro e ad alzare

bandiera bianca era Ciccarone (Suzuki Swift) mentre lo scatenato Pigozzi (Leon FR tdi), partito in ultima posizione, agguantava la terza piazza con in scia la seconda vettura della Autoè affidata a Corinaldesi.

Alle loro spalle si rinnovava il duello fra le Kia ProCeed cdi di Ferri e Bergamaschi e la Suzuki Swift di Benusiglio. Una sbavatura in uscita di curva di Nicoli consentiva a Member di chiudere il distacco e di incominciare a studiare il rivale. La mossa decisiva arrivava al sesto giro con Member

che, al "cavatappi" prima del traguardo, infilava il rivale e conquistava la seconda piazza. Nonostante le prestazioni molto simili le posizioni non cambiavano più fin sotto la bandiera a scacchi con Member che così poteva festeggiare la prima vittoria stagionale.



12-13 GIUGNO 2010

FRANCIACORTA

POLE POSITION:

Pigozzi Leon Fr Tdi 1'26.111

GIRO PIÙ VELOCE:

Ceccato Mini Cooper S 1'25.616

PODIO:

1. Ceccato Mini Cooper S
2. Member Mini Cooper S
3. Baroncini Mini Cooper S

GARA 1

POLE POSITION:

Bergamaschi Kia Pro Ceed cdi ND

GIRO PIÙ VELOCE:

Member Mini Cooper S 1'26.633

PODIO:

1. Member Mini Cooper S
2. Nicoli Mini Cooper S
3. Pigozzi Leon Fr Tdi

GARA 2

**RADUNO
E PARATA
PER VETTURE
DI SERIE**

GTA *Revival Show*

**GARA
SPRINT
PER VETTURE
PREPARATE**



**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



DOMINIO PORSCHE

Come di consueto due le gare del Tricolore con gli iscritti suddivisi in base alla cilindrata del motore delle vetture in fino e oltre i 1600cc. Primi a scendere in pista i possessori delle vetture con i motori più piccoli con le due sessioni di qualifica dominate dalla Alpine A110 di Messa/Bigatti capace di far segnare, in entrambe le occasioni, i migliori tempi sul giro. Alle loro spalle la Fiat X1/9 di Cappellari, la Alfa Sud dei fratelli Falorni e la Davrian Mk 5 di Malaguti. In gara tutto faceva presagire all'ennesima cavalcata trionfale degli autori della pole e così è stato fino ad almeno a tre quarti di gara quando un problema meccanico ha posto fino alle

speranze di vittoria della Alpine. Ad approfittarne è Cappellari subito secondo al via quando si confronta con la Davrian di Malaguti (terzo sotto la bandiera) capace di tenere la seconda piazza per i primi due giri. Problemi tecnici e qualche contatto di troppo hanno invece ritardato la Alfasud dei fratelli Falorni e la Lotus Elan di Pier Lorenzo Costa. Bella prova di Lunari e Vettoretti/Zago che su Golf e Mini Cooper hanno conquistato la quarta e la quinta piazza.

Solito Parterre de Rois fra le vetture di cilindrata superiore ai 1600cc con solo la De Tomaso Pantera (Casoni/Nicodemi) e la Bmw 2002 Schnitzer (Giuliani/Selavatico) a contendere, fra le prime

13 GIUGNO 2010

FRANCIACORTA

FINO 1600CC**POLE POSITION:**

Messa/Bigatti Alpine A110 1'24.334

GIRO PIÙ VELOCE:

Cappellari Fiat X1/9 1'24.333

OLTRE 1600CC**POLE POSITION:**

Ronconi/Zardo Porsche 911 1'16.552

GIRO PIÙ VELOCE:

Moreale/Zorzi Porsche 934/5 1'17.649

1° RAGGRUPPAMENTO:

Castronovo/Nicodemi Bmw 2002 Ti

2° RAGGRUPPAMENTO:

Mundi/Rosticci Porsche 911

3° RAGGRUPPAMENTO:

Rizzuto/Guagliardo Porsche 911



dieci, la supremazia alla schiera di Porsche iscritte. Ad aggiudicarsi la pole è la 911 del Team Italia (Ronconi/Zardo) con il miglior tempo che arriva ad opera di Zardo nella seconda sessione di qualifiche. Alle loro spalle in griglia la 934 di Moreale/Zorzi, la 911 di Rizzuto/Guagliardo e la RSR di Riolo/La Barbera. Il passo di gara di Ronconi non è però all'altezza del suo compagno di equipaggio e così al via hanno vita facile gli inseguitori con Moreale/Zorzi in testa incalzati da Rizzuto/Guagliardo. Al secondo giro un altro colpo di scena con il ritiro della RSR per un contatto proprio con la 934 di Rizzuto/Guagliardo nella lotta per il secondo posto. I minuti di gara passano senza ulteriori scossoni anche in oc-

casione delle soste obbligatorie con i soli Casoni/Nicodemi e Sordi/Sordi (Porsche 935) ad animare la lotta per il secondo posto. Quando però la classifica sembra delineata ecco però un vistoso calo nelle prestazioni dei battistrada che in pochi giri vengono raggiunti e superati. Problemi anche per la De Tomaso Pantera costretta al forfait a dodici giri dalla conclusione. Nonostante il forcing finale della 935, Moreale/Zorzi salvano la seconda piazza con il podio di gara che rispecchierà anche quello finale di 3° Raggruppamento. Da questa gara vengono fuori anche i vincitori degli altri due Raggruppamenti con il Primo all'appannaggio di Nicodemi/Castronovo (Bmw 2002 ti), e il Secondo a Mundi/Rosticci (Porsche 911).

3ª PROVA

13 GIUGNO 2010

HISTORIC F3 CUP

Terza prova per la F3 Historic Cup anche lei impegnata sul nuovo tracciato di Franciacorta. Nonostante anche in questo caso la risposta degli iscritti non è stata all'altezza delle aspettative con il debutto di Angela Grasso (Dallara 382) ma con il contemporaneo forfait di due piloti, il tortuoso tracciato "Daniel Bonara" ha offerto spunti interessanti con i piloti scesi in pista sempre più a loro agio negli abitacoli. Nell'unico turno di qualifica tutti i tempi migliori arrivano proprio sul finire dei trenta minuti di qualifica con i piloti che hanno sfruttato il più possibile la sessione anche per prendere confidenza con il tracciato. Ad aggiudicarsi la pole è la Ralt Rt3 di Valerio Leone, quasi due secondi più veloce della Sala Special di Mario Sala e di quasi tre della simile Ralt Rt3 di Francesco Macrì. Con simili distacchi la gara sprint sempre sulla distanza dei trenta minuti ha offerto pochi spunti con



NUOVO TRIS DI LEONE



Leone che si è confermato mattatore indiscusso vincendo agevolmente la gara e facendo segnare anche il giro veloce proprio come a metà maggio a Imola. Alle sue spalle Mario Sala con la terza posizione a favore di Angela Grasso

che capitalizza al meglio lo spettacolare inconveniente tecnico capitato a Macrì al dodicesimo giro quando ha perso una ruota fortunatamente senza conseguenze, per la rottura di un giunto.

13 GIUGNO 2010

FRANCIACORTA

POLE POSITION:

Leone Ralt RT3 1'13.663

GIRO PIÙ VELOCE:

Leone Ralt RT3 1'15.365

PODIO:

1. Leone Ralt RT3
2. Sala Sala Special
3. Grasso Dallara 382

scuderia
**CLUB
02**

GIULIANI

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

VOLTI NUOVI



Nella 1^o Divisione Alain Valle riprende da dove aveva lasciato nel 2009: dalla vittoria. Il giovane pilota del Teamform, sull'Audi TT si ripete anche in gara dopo la pole segnata ieri. Allo spegnersi del rosso la più rapida è però Francesca Linossi che all'esordio sulla Lamborghini in configurazione Trofeo non ha timori reverenziali e guadagna subito la testa. Valle non ci sta e così alla prima decisa staccata, quella prima della "S" che immette nel rettilineo di partenza, si riprende la leadership. In scia alle loro spalle la Megane Trophy di Bettera. I tre allungano progressivamente sul gruppo degli inseguitori girando su ritmi simili. A modificare i distacchi ci pensano prima un doppiaggio con la Linossi più cauta di Valle, poi un testacoda di Bet-

tera. Con i primi tre che giungono nell'ordine all'arrivo, punti preziosi in ottica stagionale per Ragazzi (Ferrari F430 Challenge) e per Consoli (Porsche 997 Cup) quarto e quinto rispettivamente. Esordio con vittoria per Tosini (Honda Civic Type R) nella 2^o Divisione. Il pilota della Mc Motortecnica deve però aspettare gli ultimi metri per assaporare il successo. Al pronti via è proprio lui il più rapido capace di sfruttare anche in questa gara la traiettoria interna concessa alla seconda posizione in griglia riuscendo a sfilare il poleman Peloso (Volvo S20). Avvio poco brillante invece per il mattatore stagionale Montali (Bmw 320i) che perde due posizioni a favore di Zanardini e Tarabelli entrambi su Renault Clio. I primi giri sembrano garantire a Tosini una vittoria agevole

finché Peloso non trova il ritmo gara e a suon di giri veloci riesce a ricucire lo strappo in occasione della quinta tornata. Un rumore sordo al motore segna però la fine della rincorsa della Volvo costretta a rientrare lentamente ai box. Alle spalle dei due di testa si mettono in luce Zanardini e Tarabelli capaci di resistere a lungo, prima di cedere, ai tentativi di recupero di Montali sulla più performante Bmw 320i. Ottimi anche i ritmi gara di Valentini e Hafner che sulle meno potenti Alfa Romeo 147 in versione Cup arrivano a ridosso di Cacciari (Bmw 320i) e delle prime posizioni. Un incidente alla Clio Rs di Maglioccola impone la Safety Car con il Gruppo ricompattato. Al restart Montali cerca di approfittare con Tosini in crisi con gli pneumatici, riuscendo anche ad infilare

il rivale per poi girarsi subito dopo e ricedere la testa con anche Zanardini e Tarabelli capaci di sfilare e guadagnare gli ultimi due gradini del podio. Il circuito di casa, e una serie di test invernali hanno premiato lo sforzo di Sorti che nella 3^o Divisione non ha avuto rivali fin dalle qualifiche mettendo la sua Alfa Romeo 156 Jtd davanti a tutti di oltre un secondo e mezzo. Come in qualifica, anche in gara, dopo i primi giri impegnato a controllare gli specchietti complice anche l'ingresso per due giri della Safety per l'insabbiamento di Mazza alla curva due, ha salutato tutti e ha vinto in solitaria. Alle spalle lo spettacolo lo hanno dato il compagno di squadra Danetti, anche lui su una identica 156 jtd del Barbieri Racing, e Tanghetti sulla Bmw M3 E36. I due si sono scambiati più volte posizione non risparmiando qualche sportellata. A mantenere la concentrazione alla fine è stato Tanghetti premiato con la seconda piazza assoluta davanti all'astuto Sanetti che ha saputo tenersi fuori dalla bagarre e assicurarsi punti preziosi in ottica campionato. Occasione sprecata invece per Billo che, complici anche gli pneumatici non in temperatura ha vanificato dopo pochi metri l'ottimo start che lo aveva visto anche davanti a Sorti.

13 GIUGNO 2010

FRANCIACORTA

1^o Divisione	POLE POSITION:	A. Valle Audi TT 1'13.953
	GIRO PIÙ VELOCE:	A. Valle Audi TT 1'14.405
	ASSOLUTA:	A. Valle Audi TT

2^o Divisione	POLE POSITION:	Peloso Volvo S60 1'18.727
	GIRO PIÙ VELOCE:	Montali Bmw 320i 1'18.258
	ASSOLUTA:	Tosini Honda Civic Type R

3^o Divisione	POLE POSITION:	Sorti Alfa Romeo 156 Jtd 1'22.745
	GIRO PIÙ VELOCE:	Sorti Alfa Romeo 156 Jtd 1'22.814
	ASSOLUTA:	Sorti Alfa Romeo 156 Jtd 1'22.745

OFFICIAL PARTNER

M&M

TRADING s.r.l.

consulenze industriali
tecnico-commerciali

**PER INFORMAZIONI CONTATTARE
IL NUMERO 0817626767**



2010





ANCORA DE PASQUALE

Non doveva neanche prendere parte alla gara e alla fine invece è stato il più veloce in qualifica e praticamente irraggiungibile in gara. Giuseppe di Pasquale infila così la sua seconda vittoria consecutiva nella serie monomarca riservata alle piccole Fiat 500 1.4, dopo la convincente affermazione solo tre fine settimana fa a Vallelunga. Nonostante uno start poco reattivo quando viene infilato all'interno dall'arrembante Silvestri, l'esperto vincitore riesce a replicare già sul finire del primo giro quando alla staccata del cavatappi guadagna il punto di corda prima del suo rivale. Il resto della gara è un suo assolo che non viene messo a rischio neanche dall'entrata della Safety car alla decima tornata per la vettura di Paolucci ferma in traiettoria. Se davanti dunque la vittoria non è mai in dubbio è lotta vera per gli ultimi due

gradini del podio. A giocarseli sono in principio in quattro con Giovannetti che però, dopo aver infilato rivetti per la quarta piazza finisce largo al terzo giro rientrando solamente in nona posizione e di fatto rinunciando a velleità di podio. Proprio Giovannetti sembra infatti il rivale più accreditato cronometro alla mano, ma proprio come a Vallelunga l'esperto pilota sembra pagare in termini di concentrazione e costanza con una seconda parte di gara non all'altezza della prima. Si scatena così Amici che dalla sesta posizione in griglia guadagna la quinta piazza proprio ai danni di Giovannetti (sul traguardo sesto) poi anche la quarta e la terza posizione ai danni di Rivetti e Montrucchio facendo registrare il giro più veloce. Vani sono però gli attacchi a Silvestri che, anche nell'ultimo giro l'unico dopo al Safety Car, chiude ogni varco.



13 GIUGNO 2010

FRANCIACORTA

POLE POSITION:

De Pasquale 1'35.265

GIRO PIÙ VELOCE:

Amici 1'35.915

PODIO:

1. De Pasquale
2. Silvestri
3. Amici



POSTIGLIONE E FRASSINETI CONQUISTANO ADRIA

Come da previsioni il meteo incerto ha condizionato la prima gara della Carrera Cup Italia ad Adria. Ad imporsi nella corsa mattutina era il potentino Postiglione, autore anche della pole position. Una partenza movimentata vedeva da subito uscire di scena il pilota di casa e campione in carica, Balzan, centrato involontariamente proprio dal compagno di squadra, Frassinetti. Nel contatto Balzan finiva di traverso la pista, schivato da numerosi concorrenti, ma non da Amos che nulla poteva e urtava la vettura del pilota rodigino che così si trovava con la sospensione anteriore destra fuori uso. Frassinetti, autore di una corsa battagliata con il rivale e corregionale Comandini, chiudeva in seconda posizione finale. A completare il podio di Gara 1 era dunque Comandini, seguito da Passuti che non perdeva occasione per raccogliere altri punti indispensabili in Campionato. Tra gli altri concorrenti, anche Fantini rimaneva fuori dalla corsa proprio nelle battute iniziali a causa di un contatto, mentre Sonvico riusciva a farsi largo nella mischia, chiudendo la gara in una preziosa quinta posizione. Soddisfatti anche gli uomini del team De Lorenzi Racing per il settimo posto del romano Piccioni, che era partito dodicesimo.

Nella Silver Class il gradino più alto del podio trovava per la quinta volta su cinque la firma di Bonacini, che, aiutato dalla pista resa scivolosa dalla pioggia, riusciva a portare la sua 911 GT3 Cup MY 09 in sesta piazza assoluta, a ridosso delle vetture in versione 2010. Secondo Carbone, new entry della Silver Class, mentre in terza piazza per la prima volta quest'anno il comasco Roda. La pioggia battente è stata la vera protagonista di Gara 2, in cui fin dall'avvio, dato in regime di safety car, si inauguravano una serie di testacoda e uscite di pista causate dal fondo stradale davvero allagato. A farne le spese l'emiliano Passuti, che incappava in un aquaplaning proprio sul rettilineo di partenza, senza possibilità di rientrare in corsa. Frattanto si innescava un duello tra Frassinetti e Comandini, con il primo che riusciva a smarcarsi e risalire la classifica fino a portarsi al comando, dove rimaneva fino alla fine. Dopo dieci minuti di gara, con la pioggia resa ancor più fitta dal vento, la safety car faceva nuovamente il suo ingresso in pista per rimanervi fino a quattro minuti dal termine. Andrea Sonvico approfittava della ripartenza a quattro minuti dalla bandiera a scacchi per portarsi terzo. Il pilota di casa, Balzan, dopo il ritiro in Gara 1 si esibiva in una rimonta dalla

diciassettesima posizione (segnando anche il giro più veloce) che lo vedeva quinto al traguardo, dopo numerosi e rischiosi sorpassi. Non perdeva la calma Postiglione, accontentandosi dei punti maturati con la sesta piazza. Ancora una bella prestazione per il trentenne di De Lorenzi Racing, Piccioni, quarto fino a pochi giri dal termine e poi settimo assoluto all'arrivo. Fra le Silver Class, con Bonacini dominatore incontrastato e protagoni-



sta anche della classifica assoluta, il secondo posto finiva nelle mani di Simoni, seguito ancora una volta sul podio da Roda, in grande giornata.

20 GIUGNO 2010		ADRIA
GARA 1	POLE POSITION: Postiglione 1'16.521	POLE POSITION: Carboni n.d.
	GIRO PIÙ VELOCE: Comandini 1'20.274	GIRO PIÙ VELOCE: Balzan 1'31.138
	PODIO: 1. Postiglione 2. Frassinetti 3. Comandini	PODIO: 1. Frassinetti 2. Bonacini 3. Sonvico
GARA 2		

Vittoria in gara 1 per l'alessandrino Necchi perfettamente assecondato dalla BMW M3 E92 curata dalla N Racing, con la quale aveva ottenuto il terzo posto in griglia e poi in gara è riuscito a prendere il comando, usando la sua esperienza soprattutto nelle condizioni difficili sull'umido di inizio gara. Poi forzando il ritmo ed accumulando il vantaggio decisivo con una serie di giri veloci, nella seconda parte di competizione. Seconda posizione per il campione in carica Colciago al volante della Seat Leon TFSI ufficiale di Seat Motorsport Italia. Il pilota di Saronno è scattato bene dalla seconda fila attaccando subito all'interno. Terzo il padovano Ferrato anche lui su BMW M3 E92, con la quale ha duellato con una scatenata Albanese sulla seconda Seat, che in vista del traguardo ha pensato più ai punti in campionato che ad un nuovo podio, soprattutto contro un avversario non costantemente presente nel C.I.T.E.. Quinta piazza per il toscano Bacci che non ha rischiato con un set up a cui doveva ancora prendere le giuste misure. Meloni al sesto posto con la BMW M3 E92, partito bene, non ha rimontato opportunamente dopo la sosta, ha preceduto la versione E46 del poleman papà Walter in coppia con Montanari, autore di una buona rimonta nella seconda parte di gara. Ottava piazza per il veneziano di Milano Daniele Mulacchiè su BMW, che non ha azzardato nelle condizioni difficili di inizio gara. Seconda divisione a Bernasconi/Bertozzi su BMW 320, davanti a Arduini/Gabbiani su Honda Accord alla fine di un altro bel duello. Terzi Coldani/Capelli. In gara 2 il poleman Montanari su ha imposto il suoi



ritmo alla corsa comandandola dal primo all'ultimo giro. Seconda posizione per Necchi che sperava di poter attaccare la vetta nella seconda parte con la sua BMW, ma la strategia non ha dato risultati sperati. Terzo gradino per Bacci entrato nella giusta confidenza bagnato, scattato dalla terza fila, ha saputo attendere e rimontare al momento giusto, lasciando Adria da leader della serie tricolore ACI-CSAI. Ancora Ferrato con la BMW in 4ª posizione davanti a Paolo Meloni che con la sua BMW M3 E92 è stato penalizzato dalla sosta obbligatoria ai box, dopo una partenza non fulminea dalla seconda fila. Sesto e settimo posto per le due Seat di Roberto Colciago e Valentina

Albanese, con il campione in carica che si era portato nelle posizioni di vertice prima della sosta obbligatoria. In ottava piazza un sempre buon protagonista Mulacchiè, abbastanza "cauto" sull'acqua al volante della sua BMW. Grande battaglia in seconda divisione con successo per Ivan Capelli e Marco Coldani grazie all'ottima strategia impostata nella prima parte dall'ex F.1 e all'agilità della Honda Civic Type-R, opera poi continuata e terminata sotto la bandiera a scacchi da Coldani, anche se con qualche imperfezione. Per la seconda piazza un avvincente duello tra Gabbiani/Arduni su Honda Accord e Bertozzi/Bernasconi su BMW, grande agonismo con contatto nelle bat-

tute finale della corsa e conseguente crisi d'assetto per Bernasconi in quale momento alla guida, che ha lasciato il secondo gradino del podio ed i punti che garantiscono una maggiore leadership agli avversari diretti. In entrambe le gare successo in seconda divisione Diesel per il duo veneto formato da Carlo Mursia e Massimo Barbieri che hanno così ipotecato il titolo con l'Alfa 156 diesel, ma già aspettano la nuova Giulietta prima di fine stagione per celebrare il successo proprio nel centenario del Biscione. Nella categoria Cup doppia affermazione per Giorgio Fantilli sulla Alfa 147 Cup.



20 GIUGNO 2010

ADRIA

POLE POSITION:

Montanari Bmw M3 E46 1'29.339

GIRO PIÙ VELOCE:

Necchi BMW M3 E92 1'19.164

PODIO:

1. Necchi BMW M3 E92
2. Colciago Seat Leon TFSI
3. Ferrato BMW M3 E92

GARA 1

POLE POSITION:

Montanari Bmw M3 E46 1'29.423

GIRO PIÙ VELOCE:

Montanari/Meloni BMW M3 E92 1'27.932

PODIO:

1. Montanari/Meloni BMW M3 E92
2. Necchi BMW M3 E92
3. Bacci BMW M3 E92

GARA 2

All'Adria International Raceday si è svolto il secondo appuntamento del Trofeo Castrol Seat Leon Supercopa, la serie monomarca di Seat Motorsport Italia. Emozioni forti in entrambe le corse, con la prima disputata in condizioni d'asciutto e la seconda conclusa dietro la safety car per l'abbondante pioggia che è caduta sul tracciato. Emozioni a raffica sono arrivate dalle due gare del Trofeo Castrol Seat Leon Supercopa. In gara 1 si sono assestate le posizioni solo nelle ultime battute di gara, con vittoria del poleman parmense della Vimotorsport Fumi, davanti allo strepitoso siciliano della L.R.M. Motors Tavano, che ha avuto un lun-

L'ACQUA RIMESCOLA LE CARTE



ADRIA

20 GIUGNO 2010

POLE POSITION:

Fumi 1'23.053

GIRO PIÙ VELOCE:

Saggese 1'23.850

GARA 1

- PODIO:
1. Fumi
 2. Tavano
 3. Iacone

POLE POSITION:

Tavano 1'31.959

GIRO PIÙ VELOCE:

Tavano 1'31.974

GARA 2

PODIO:

1. Tavano,
2. Curti/Baldan
3. Fumi

go testa a testa con l'arrembante abruzzese Iacone, che dopo i sostenuti ritmi tenuti, sul finale è un po' andato in crisi di gomme e freni. Lo stesso driver della PRS Group SpeedRacing ha ammesso di aver azzardato il set up non adatto alla seconda parte di gara. Quarto il giovane varesino Ponti, migliore degli under, che ha animato accese lotte per l'accesso al

podio, dopo la partenza dalla terza fila in 5^a posizione. Quinta piazza per il romano Gentili, autore di una buona rimonta dopo essere scivolato nelle retrovie dopo il via combattuto e difficile, che ha preceduto il concittadino Costantini sempre in lotta per le posizioni alte in una gara dove tutto è cambiato più volte. Al settimo posto l'equipaggio del Team cantarelli formato da Andreola e Rugolo, proprio quest'ultimo è

scattato bene dal via ed ottimo protagonista fin quando al cambio pilota, il debito d'esperienza ha tradito il giovane Andreola superato da alcuni avversari. In gara 2 si è imposto Tavano dopo un serrato duello sotto la pioggia con l'equipaggio della Drive Technology Italia formato dal milanese Stefano Curti in coppia con Baldan, secondi al traguardo davanti a Fumi. Il portacolori Movisport è stato autore di una buona strategia di gara che ha pagato quando la bagarre degli ultimi giri ed un'uscita di pista per molti concorrenti quando ha diluviato sulla pista, hanno dato la svolta finale alla corsa con l'entrata della safety car. Tavano ha sentito un po' la crisi di gomme e freni avvicinarsi nelle ultime battute di corsa, dopo aver tenuto un ritmo sempre alto. A pochi giri dal termine troppa acqua su un tratto

della pista ha provocato degli stravolgimenti in cui è rimasto coinvolto Iacone in lotta per la vittoria per l'intera corsa, per un'uscita di pista alla curva della Canavella che lo ha retrocesso in settima posizione finale. Quarta piazza finale per Costantini, che aveva già lottato a lungo anche col suo compagno di squadra. Il veneto Flaminio ed il biellese Gnerro hanno portato la loro Leon del Team Shade al 5° posto, con il più che convincente giovane piemontese che ha vinto la classifica under, grazie anche all'apporto d'esperienza del veneto nella seconda parte di gara. Sesti Andreola/Rugolo, anche loro protagonisti di accesi duelli per tutta la gara. La bravura dei piloti ha dato spettacolo, poi l'aumento della pioggia ha portato le vetture al traguardo dietro la safety car.

WWW.SULPOL.IT

Produzione di polistirene espanso sinterizzato

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





GARA NUOVA, VINCITORE NUOVO

Una bella giornata di sole ha fatto da cornice alla quarta tappa della Targa Tricolore Porsche a Monza. Il campionato organizzato da Italiamotorsport e Porsche Club Italia in collaborazione con Pirelli è giunto al giro di boa, esprimendo ancora una volta un apprezzabile livello tecnico e agonistico. Con una perentoria affermazione sul circuito monzese, il potentino Vito Postiglione (Petri Corse) si aggiudica la gara del Trofeo GT3 Cup, ed è quindi il quarto vincitore della stagione, dopo i successi di Proietti al Mugello, di Villa a Vallelunga e di Bianconi al Paul Ricard. La vittoria di Postiglione non è mai stata in discussione, ma la gara è stata caratterizzata da diversi episodi degni di nota, come la bella performance di Giorgio Venica (Wheels Racing), terzo e autore della migliore prestazione stagionale. A metà gara Venica ha dovuto cedere la seconda posizione a Fabrizio Bignotti

(Autorlando), che l'ha conservata fino alla bandiera a scacchi. Alle spalle del trio Postiglione, Bignotti e Venica ha terminato Stefano Bianconi (Ebimotors), autore di un'ottima rimonta che l'ha portato dal nono al quarto posto. Dietro Bianconi si è scatenata un'appassionante bagarre per la quinta posizione, che ha visto impegnati Ivan Costacurta (Ebimotors), Federico Borrett (Borrett Motorsport) e Paolo Gaiotto (Antonelli Motorsport), quest'ultimo costretto al ritiro per un testa coda alla Roggia nel corso del giro finale. L'ha spuntata Costacurta, che ha preceduto Borrett, "Gioga", Loris Ruggi e Francesco Giustiniani. In classe Gt3r2 vittoria di Alessandro Lovato (Bonaldi Motorsport), autore di una gara regolare. Dopo quattro tappe Bianconi è il nuovo leader del campionato con 43 punti, e precede di sole due lunghezze Costacurta e di 11 Castellac-

ci, assente a Monza. La lotta per il titolo si fa sempre più serrata e il finale di stagione si preannuncia incandescente, a

tre appuntamenti dal termine. In classe Gt3r2 Lovato (88 punti) consolida il proprio vantaggio su Terenzi (45 punti).


27 GIUGNO 2010
MONZA
POLE POSITION:

Postiglione Porsche 997 1'56.235

GIRO PIÙ VELOCE:

Postiglione Porsche 997 1'56.281

PODIO:

1. Postiglione Porsche 997
2. Bignotti Porsche 997
3. Venica Porsche 997



DOPPIETA VIOLA

Cinque differenti vincitori su sei gare. È lotta "apertissima" nel Challenge Formula Renault 2.0 che continua a proporre nuovi protagonisti. A balzare in testa al campionato, dopo il terzo doppio round di Monza, è stato il 21enne Francesco Frisone, primo all'arrivo di gara 2. Il pilota milanese ha firmato la doppietta per il team Viola Formula Racing che in gara 1 aveva festeggiato il primo successo con Federico Gibbin. Nella classifica scivola terzo Federico Vecchi, che ha chiuso il weekend con un bilancio di un terzo posto conquistato sabato. C'è subito grande lotta al pronti-via di gara 1, con il poleman Scionti e Gibbin che si scambiano più volte la prima posizione nel corso della tornata iniziale. Dietro di loro Vecchi mantiene il terzo posto, pressato tuttavia da Frisone che si rende autore di un ottimo start, passando Pellegrino e Cecchellero. I primi due sembrano subito prendere un leggero margine di vantaggio sul gruppo degli inseguitori con Gibbin al comando. Risale bene intanto Ciccaglioni, che era scattato dalla corsia dei box dopo che i suoi meccanici gli avevano sostituito il motore. Al sesto passaggio Pellegrino transita sesto, avendo perso due posizioni a favore di Frisone e Cecchellero. Si ritira intanto

Castiglione, fermo al decimo giro dopo la seconda curva di Lesmo. Breve sosta ai box negli ultimi cinque minuti per Ettore Bassi, sulla cui monoposto viene sostituito il musetto danneggiato. Le fasi conclusive vedono Gibbin mantenere un paio di secondi di vantaggio su Scionti, a sua volta al sicuro da Vecchi che procede terzo ma più distanziato. In Gara 2 in pole c'è Cecchellero, penalizzato di cinque secondi per taglio di chicane in gara 1 e retrocesso sesto, ma di conseguenza avanzato di una posizione sulla griglia di gara 2 proprio per effetto dell'inversione dei primi sei. Il pilota del Team Torino Motorsport prende il comando davanti a Frisone che passa Pellegrino. Subito fuori dai giochi Vecchi, tamponato nella bagarre del pronti-via. Alla variante Ascari si gira Ciccaglioni e, per evitarlo, Mancinelli finisce a sua volta per insabbiarsi. Nel frattempo risale bene anche Gibbin, che all'inizio della seconda tornata si ritrova davanti al suo stesso compagno di squadra. Ancora un avvicendamento con Scionti che passa in sequenza Frisone e Gibbin e attacca anche Cecchellero. Il veneto tiene giù il piede, ma il romano è più determinato e va al comando. Cecchellero da parte sua viene immediatamente incalzato pure da Gibbin che torna di nuovo se-



condo. Ma intanto dalla direzione gara viene esposto il cartello di drive through per Scionti, Gibbin e Cecchellero, ritenuti colpevoli di avere tagliato la prima chicane. Esce all'Ascari anche Bassi, mentre Marinšek è co-

stretto a parcheggiare la propria vettura lungo il tracciato. Al comando si ritrova Frisone, ormai imprevedibile anche per Pellegrino che taglia il traguardo secondo, seguito a sua volta da Matevz.

26-27 GIUGNO 2010

MONZA

POLE POSITION:

Scionti 1'53.383

GIRO PIÙ VELOCE:

Scionti 1'54.949

PODIO:

1. Gibbin
2. Scionti
3. Vecchi

GARA 1

POLE POSITION:

Cecchellero n.d.

GIRO PIÙ VELOCE:

Scionti 1'54.949

PODIO:

1. Frisone
2. Pellegrino
3. Matevz

GARA 2

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

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

FORD CORTINA LOTUS MK 2



Vendesi Ford Cortina Lotus MK2 anno 1966. Motore Twin Cam Big Valve. Colori originali Lotus. Completa guida a destra, targhe e libretto inglesi preparata all'epoca rarissima. Da restaurare completamente.

Per info: ioana_andreea@libero.it

ALFA ROMEO GT 2000



ALFA ROMEO GT 2000. Anno 1972 Plurivittorioso C.I. Autostoriche - 2 Motori - 2 Cambi - 2 Ponti -16 Cerchi - Ricambi vari.

Vendesi €30.000,00

Info: 06 32 13 942

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 bocchettone 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

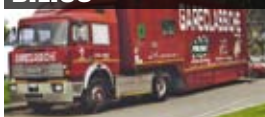
LOTUS ELISE 1.8



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

Per info: lluky@libero.it
Cell.3491683668

BILICO



Vendesi bilico trasporto vetture competizione. Capacità 4 vetture, sponda idraulica 20 QLI Gavoni esterni ed interni. Leaving 4 posti letto, cucina, bagno doccia. Posto letto anche in cabina. Gommato. Motrice Fiat 190 ottimo stato. E. Alfa Romeo France.

Per info: ioana_andreea@libero.it

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

FORD ESCORT MK1



Vendesi Ford Escort MK1 Twin Cam 1968. Parafangone bellissima. Massima preparazione turismo. HTP FIA G1 motore Lotus Big Valve Moreschi. Tutte le omologazioni a richiesta, cambio colotti, 5 marce per pista. Vincitrice Campionato Italiano 1971 E 2008, cerchi minilite asciutto bagnato, unica in Italia.

Per info: ioana_andreea@libero.it

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**



**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

#36 settembre 2010
Prenotazione spazi: 15 giu.
Ricezione materiale: 26 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, Apparati 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
Sassa Roll Bar	6
Ruote Nori	7
Vallelunga Park Hotel	8
Costa Gomme	8
N.T.P.	9
Turatello	11
Modellismo 90	12
Sorridi Editore	15
Nova srl	21
GP Race	49
Scuderia Club 02 Giuliani	51
M&M	53
Auto d'Epoca	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 049.9070323

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 Forlì
Tel. / Fax 0543.550523

Motor Global Research

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

Centro di Guida Sicura ACI-SARA

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

Sandro Munari Guida Sicura S.r.l.

c/o Adria International Raceway - Fraz.
Cavanella Po
45011-Loc. 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**

Abignasego (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

Taneysa 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. 051.727369/051.727171
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 - DR.SCHRICK
LEADER MONDIALE NELLA COSTRUZIONE E
PROGETTAZIONE PER USO STRADALE E RACING.
POSSIBILITA' PICCOLE PRODUZIONI PERSONALIZZATE.
ASSISTENZA TECNICA.
VENDITA DIRETTA.
Tel. 0363/326424
SITO INTERNET www.mad.it - info@mad.it

280 Access. & Compo.Motorsport

Gieffe S.r.l.

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

Motorquality Spa

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

Ntp

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

Oram

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

Orap Snc

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

Tecnauto Srl

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



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

N.T.P.

PROVATE IL MEGLIO!

Eibach
FEDRINI

DELSTEIN

K&K
THE WORLD'S BEST AIR FILTER

BBS

VIA ARTIGIANI, 19 - 39057 APPIANO (BZ)
TEL. 0471 66 35 92 FAX 0471 67 40 41
info@ntp.it - www.ntp.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

Borghi e Saveri S.r.l.

Via Prov.le per Bologna, 28/30
40066 Pieve di Cento (Bo)
Tel. 051. 97536472 / Fax: 051. 973584

Valeo

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

Ansa Sport

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

Devil Bear&Racing

Via Cremona,7 - 24023 Clusone (BG)
Tel. 0346 236794 / Fax: 0346 20755

Cat. Merceologica: impianti di scarico

Bmc Air Filter

Via Roslè, 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

Via Viazza in Sinistra, 2/26

40050 Budrio Fraz. Mezzolara (BO)
Tel. 051/805611

Zerocinque Motorsport

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

Tomcat racing S.r.l.

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

Star Service

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

BMS Scuderia Italia

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

Scuderia Giallo Corse

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

Scuderia Proteam Motorsport S.r.l.

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

Scuderia Grifo Corse

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

Scuderia Bigazzi

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

340 Billici 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

Muru Autoricambi Autoaccessori

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

Patteri Autoaccessori

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

CAMPANIA

Vassura & C. Snc

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

CALABRIA

Vassura & C. Snc

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

PGLIA

Cosentino Accessori

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

460 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 0541/648699
Hotel Re ***

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

Hotel Albergo dei Vicari

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

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

TERZA PARTE

MERCEDES ÜBER ALLES

Nel 1952 la Carrera si è ormai guadagnata un posto tra le grandi gare su strada come la Targa Florio e la Mille Miglia e sono molte le Case costruttrici che decidono di iscrivere squadre ufficiali, grazie anche alle modifiche del regolamento che aprono alla partecipazione di vetture sportive.

Articolata su otto tappe in cinque giorni di gara, la 3a Carrera Panamericana prende il via il 19 novembre 1952. Il percorso è praticamente lo stesso dell'anno precedente, da Sud a Nord con partenza da Tuxtla-Gutierrez e arrivo a Ciudad Juarez, ma questa volta i partenti sono suddivisi in due classi separate: turismo di serie per vetture con almeno quattro posti e sport per auto a due posti. Gli organizzatori hanno preso questa decisione per favorire la partecipazione delle vetture europee sperando di vedere la Carrera inserita tra le prove del campionato mondiale per vetture sport, ma anche per soddisfare le richieste delle Case americane, molto "contra-

riate" dall'idea di dover competere contro auto solo apparentemente a 4 posti come le Ferrari che avevano dominato l'anno precedente. Proprio Ferrari, sulla spinta della vittoria dell'anno precedente, iscrive tramite la Scuderia Guala tre vetture costruite appositamente per l'evento con motore V12 da 4,1 litri e carrozzate da Vignale. Le vetture, denominate 340 Mexico, sono affidate ad Ascari, che ha appena vinto il campionato del mondo conduttori, Villoresi e Chinetti. A sostegno del team ufficiale è iscritto pure Bracco con la berlina 250S con la quale ha appena vinto la Mille Miglia e che, proprio per onorare quella vittoria, è stata ribattezzata 250MM. Della partita è ancora una

volta la Lancia con tre B20 sovralimentate, con carrozzeria in alluminio e linea del tetto ribassata, affidate a Bonetto, Cabianca e Maglioli. Dalla Francia arrivano due Gordini roadster per Behra e Manzoni. Si tratta di vetture con motore da 2,2 litri relativamente poco potenti ma leggerissime e proprio la leggerezza e agilità sono i loro punti di forza. Quelle che riscuotono maggiore attenzione sono però le tre 300SL con le caratteristiche portiere ad ali di gabbiano iscritte dalla Mercedes che, ritornata in forze nelle competizioni automobilistiche, proprio con quelle vetture aveva debuttato alla Mille Miglia conquistando il secondo posto dietro alla Ferrari di Bracco e si era classificata prima e seconda alla 24 Ore di Le Mans. Sotto la guida del leggendario Alfred Neubauer la squadra tedesca era arrivata in Messico con notevole anticipo per consentire ai piloti di provare il percorso, portando 10 veicoli e 23 persone per l'assistenza delle tre vetture da competizione (due coupé e un roadster) affidate rispettivamente a Kling/Klenk, Lang/Grupp e Fitch/Geiger. Taruffi, che aveva rifiutato di correre per Ferrari perché quest'ultimo voleva che contribuisse alle spese della trasferta, è comunque della partita alla guida di una Oldsmobile 88 messaggi a disposizione dalla General Motors. Già la prima tappa, è ricca di sorprese. Ascari distrugge la macchina dopo poche decine di chilometri mentre le Mercedes sono attardate da problemi ai pneumatici che perdono pezzi di battistrada costringendo a continue sostituzioni. Kling e Klenk sono poi vittime di un curioso incidente: mentre procedono ad oltre 210/km/h sono colpiti da una "caracara", una specie di avvoltoio che sfonda la parabrezza e

ferisce leggermente Klenk. I due riprendono la gara ma poco dopo anche il lunotto posteriore va in frantumi per la pressione dell'aria. Kling conclude comunque la tappa in terza posizione dietro a Bracco e al sorprendente Behra con la Gordini. Un Senatore messicano che aveva sentito per radio dell'incidente di Kling, immediatamente organizza la spedizione di un nuovo parabrezza e lunotto con un aereo privato da Mexico City a Oaxaca. Il parabrezza viene montato e vengono installate anche otto barre verticali di protezione per evitare il ripetersi di un simile inconveniente. Nel corso della seconda tappa, da Oaxaca a Puebla, Behra è purtroppo vittima di una rovinosa uscita di strada e riporta serie ferite. Bracco passa al comando della gara mentre Villoresi vince la tappa e la successiva, da Puebla a Mexico City mentre Taruffi è primo nella classe turismo di serie. Nella quarta tappa, da Mexico City a León è ancora Villoresi il più veloce con Bracco sempre leader. La gara di Villoresi però finisce durante la quinta tappa, da León a Durango, per un guasto al distributore e a questo punto Kling lancia il suo attacco al leader Bracco facendo segnare il miglior tempo nella sesta tappa e riducendo il distacco dal rivale a solo otto minuti. Durante la settima tappa, da Parral a Chihuahua, il valoroso Bracco è costretto ad abbandonare per un guasto al motore mentre era ancora al comando con oltre tre minuti di vantaggio su Kling e dopo aver condotto la gara per oltre 2.000 km. Con il suo ritiro le Mercedes salgono al primo e secondo posto e Kling e Klenk concludono vittoriosi a Ciudad Juárez, alla fine dell'ottava e ultima tappa, dopo aver percorso gli ultimi 370 km alla media di 217 km/h e con oltre 30 minuti di vantaggio su Lang e Grupp. Terzo è Chinetti con l'unica Ferrari Mexico superstita davanti alla Lancia di Maglioli, quarto dopo la squalifica della Mercedes di Fitch e Geiger per aver ricevuto assistenza esterna nel corso della settima tappa.

La Mercedes di Kling/ Klenk all'arrivo a Oaxaca, alla fine della prima tappa. Il viso insanguinato di Klenk e il parabrezza sfondato testimoniano la violenza dell'impatto dopo "l'incontro ravvicinato" con il "caracara".



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

**21-22-23-24
ottobre 2010**

Salone Internazionale per
appassionati e collezionisti.

Auto e moto d'epoca è il più
importante mercato d'Italia.

Segreteria organizzativa: Intermeeting Srl
Tel. 0039.049.7386856 - Fax 0039.049.9819826

**21 ottobre Preview - Anteprima
con ingresso esclusivo su invito
o con acquisto di Preview Ticket
(escluso settore Ricambi e Modellismo)**

orario 10.00 / 18.00

Per informazioni contattare
la Segreteria Organizzativa o visitare il sito
www.autoemotodepoca.com

**AUTO
MOTO
D'EPOCA
FIERA DI PADOVA**

www.autoemotodepoca.com



PadovaFiereSpa

Con il patrocinio di:

Auto d'Epoca
MOTORI, RICAMBI E ACCESSORI



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

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.

