

**ABBIAMO PROVATO LA PICCOLA DI CASA SEAT:
LA IBIZA FR UNA MACCHINA DAVVERO SORPRENDENTE
CON UN BUON MOTORE E CAMBIO DSG**

6 ORE MAGICHE



- Abbiamo incontrato Adrian Newey in occasione della 6h di Misano
- Viaggio alla Toro Rosso per capire la strada per la F1... degli ingegneri
- Tutti i resoconti di gara di luglio di tutti i principali campionati 2010

36

WWW.ZRMAG.COM

SETT.10

XX^o **6**ore Vallelunga

NOVEMBER
20TH - 21ST **2010**

SILVER CUP **TOURING CARS**



GOLD CUP **GT CARS**



info: tel. +39 06.45441335 / fax. +39 06.45441336
info@gruppoperoni.it www.gruppoperoni.it

organiser: 
GRUPPO Peroni
RACE



A pagina 42 intitolo il race report della Formula Aci Csai Abarth "Autoscontro". In effetti alcuni dei giovani e arretranti piloti impegnati in questa formula propedeutica sembra che in occasione della prova di Imola abbiano messo da parte il buon senso, e siano tornati al periodo del Luna Park e dell'autoscontro. Nonostante un accurato e prolungato briefing pre-gara, tutti i buoni propositi sono svaniti una volta chiusa la visiera. Alcuni incidenti non sono assolutamente giustificabili con errori di inesperienza ed è stato solo puro caso che nessuno si sia fatto davvero male per di più in un tracciato come quello "cittadino" di Imola dove i muri sono molto vicini all'asfalto. Ritengo che questo sia un'altra faccia della medaglia del discorso di passione e cultura del motorsport. Sta ai padri, agli ingegneri e ai commissari di gara tirare le orecchie e far capire che per il desiderio, di arrivare ad ogni costo, per la voglia di guadagnare anche solo una posizione non bisogna spegnere il cervello. Forse è

proprio qui la differenza fra un talento e un incosciente. E se i padri quando dovranno mettere mano al portafogli forse un pensiero ce lo faranno, probabilmente anche chi è preposto a giudicare dovrebbe anche arrivare a sospendere la licenza. Unica consolazione viene dalle scocche italianissime della Tatuus che hanno svolto egregiamente il loro lavoro.

Venendo a questo numero che ci dà il benvenuto dopo il break estivo vi consiglio di dare un'occhiata al servizio fatto in Toro Rosso, soprattutto se volete sapere la strada migliore per arrivare in F1 ma al di fuori dell'abitacolo. Non poteva di certo mancare il resoconto dell'appuntamento classico dell'estate con la 6h di Misano dove abbiamo avuto anche l'occasione di scambiare due parole con Adrian Newey. Un vero signore.

Giulio Rizzo

18 VIS A VIS CON NEWEY

Il mondo della F1 pieno di gente inarrivabile? Non è il caso di Newey che sempre disponibile e sorridente ha scambiato due parole con noi in occasione della 6h di Misano.

20 LA LUNGA NOTTE DI MISANO

6 Ore di sfida con il cronometro per la classica endurance che ha visto al via 24 equipaggi, sei più del 2009. Che ci sia una inversione di tendenza?

26 TORO ROSSO FACTORY

A Faenza ci hanno aperto le porte della Toro Rosso. Abbiamo cercato di capire quanta tricolore c'è in Toro Rosso e quale la strada per arrivare in F1 da ingegneri.

32 PICCOLA BESTIA

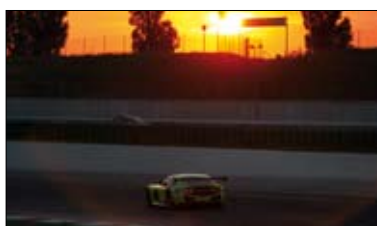
Due settimane a bordo della Seat Ibiza FR. Una piacevole sorpresa. Una vettura divertente, moderna e con un potenziale sportivo che non tradisce il Marchio.

41 RACE REPORT

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

66 ZR STORIE

Carrera Parte IV. La gara del '53 fra leggenda e tragedia. In campo anche Lancia e Lincoln.



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 Allegretti, Riccardo Imperio

ART DIRECTOR:

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

FOTO:

Foto Morale, Fastclick, Actualfoto, Fotoforchini, Sportformula, Foto Signori, Elle Emme, Foto Cavalieri, FotoSpeedy, Giovanni Beretta

CONCESSIONARIA PER LA PUBBLICITÀ:

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

PUBBLICITÀ CLASSIFICATA:

press@gruppoperoni.it

STAMPA:

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



Questo periodico è associato all'Unione Stampa Periodica Italiana.

scatto

Circuito: Misano World Circuit
Campionato: 6h Misano
Giorno: 17 Luglio 2010
Team: G-Private Racing
Piloti: P.Ortlieb M.Sagmeister
P.Pfefferhoth

Fotografo: Gabriele Sabbatini
FOTOSPEEDY
Macchina fotografica: Canon Eos 50D
Lunghezza focale: 200 mm
Tempo: 1/40Sec - ISO 200





CIAO KLAUS

Ad inizio luglio, per una tragica fatalità è venuto a mancare Klaus Trettl famoso in Italia e in Europa per la NTP. Su richiesta della famiglia pubblichiamo la seguente lettera.

Venerdì 2 luglio è improvvisamente mancato Klaus Trettl, titolare della NTP. Nato ad Appiano (Bolzano) 66 anni fa, pilota gentleman negli anni Ottanta su vetture Turismo e Sport Prototipo, Trettl, nel 1989 aveva fondato la NTP importatrice per l'Italia dei marchi Eibach, Bilstein, K&N e BBS.

In 20 anni di attività questa azienda ha raggiunto i vertici del mercato dei componenti aftermarket per l'auto, risultando in breve il top distributore europeo, fuori dei confini tedeschi, dei prodotti per l'assetto Eibach e Bilstein. Un leader diventato partner tecnico e fornitore in primo equipaggiamento di molti modelli del gruppo



Fiat e di alcune supercar realizzate da Ferrari, Maserati e Lamborghini, Case con le quali collaborava intensamente testando sul campo la messa a punto dei nuovi modelli. Professionalità e conoscenza tecnica riversate anche nel campo del Motorsport, dove i suoi assetti rendevano vincenti vetture di prestigiosi monomarca e team impegnati nelle categorie Formula, Sport, Turismo e GT.

Tutto il team N.T.P. specialmente la Famiglia Trettl ringrazia i tanti che le sono vicini e vogliamo sottolineare che il progetto di Klaus continuerà a crescere.

Grazie

Team N.T.P. srl

E Famiglia Trettl

Già a partire dalla prova CITS di Misano è stato istituito il Premio Trettl che sarà assegnato al migliore equipaggio del weekend in ciascuno dei prossimi appuntamenti con il Campionato Italiano Turismo di Serie.

NIENTE SPORT A VALLELUNGA

Gia da quest'anno alla 6h di Vallelunga non saranno più ammesse le vetture Sport di qualunque tipo. La 6h di Vallelunga giunta nel 2010 alla sua XX Edizione e in programma il weekend del 20-21 novembre sarà dunque riservata esclusivamente alle vetture GT (Gold Cup) e alle vetture Turismo e Silhouette (Silver Cup). Dopo infatti il successo registrato a Misano in occasione della 6h in Notturna e, al fine di livellare le prestazioni delle vetture e quindi incentivare una più corposa partecipazione di vetture Turismo in molti casi in passato dissuasi dal partecipare proprio per la presenza delle vetture Sport, è stato deciso di escludere questa tipologia di vettura, proprio in linea di quanto già avviene sempre più spesso anche in Europa. Il Regolamento sarà dunque in tutto e per tutto simile a quello della 6h di Misano, seconda prova generale per una mini serie che nel 2011 vedrà in calendario tre appuntamenti di durata. Ai classici appuntamenti di Misano e Vallelunga se ne aggiungerà un terzo ad inizio anno sempre sulla distanza di sei ore, che si terrà in alternativa o a Monza o al Mugello.

PRIMA PER FREDALI

Quarto appuntamento con l'Historic Challenge 700. Alla prova fatta segnare in qualifica da Santarsieri per soli 65 millesimi su Roberto Fredali, entrambi su Fiat 500 Giannini, in gara è proprio Fredali che si assicura la vittoria comandando fin dallo spegnersi del rosso con Santarsieri out al terzo



giro quando era in seconda posizione. Sul podio, dietro il pilota romano, Mascolo e Emanuele Fredali primo fra quelli con vetture Ex Gruppo 2. Weekend da dimenticare invece per il Messinese Anastasi fermato da problemi meccanici in qualifica e in gara quando a cedere è il motore. **[G.R.]**

Campionato Italiano Autostoriche 2010

Si ringraziano piloti, meccanici, sponsor e amici

club02@libero.it • Tel. 335 7014561

via Gazzotti 331 - Modena - www.campionatoautostoriche.it

CHALLENGE E LURANI A MISANO



Due gare entusiasmanti con i primi due divisi rispettivamente da soli sei decimi nella prima gara e da poco più di tre decimi in gara due. Il Challenge Formule Storiche, organizzato dalla GPS Classic di Tommaso Gelmini, si sta dimostrando uno dei più bei campionati per vetture storiche. Un unico soggetto protagonista in entrambi i duelli, Piero Tonetti, al volante dell'affidabile Brabham BT6 che ha ottenuto rispettivamente un secondo ed un primo posto. A contender-

gli la palma del migliore, in gara uno, il giovane svizzero Christoph Burkhardt con la Lotus 22, vincitore, e poi ritirati in gara due, ed il bresciano Bruno Ferrari, in continua crescita con la sua Branca F. Junior, dimostratosi estremamente grintoso e voglioso di occupare il gradino più alto del podio. Proprio Ferrari ha ottenuto il terzo posto in gara uno, dove è stato penalizzato da una seconda marcia che non voleva saperne di restare dentro, distaccato di tre secondi, mentre in gara due è stato lo sviz-

zero Marc Amez-Droz, a salire sul gradino più basso, con un distacco di poco più di sette secondi. Tra le vetture a motore anteriore, doppietta di Tazio Taraschi con la vettura di famiglia, che ora balza anche al primo posto assoluto del Challenge, seguito proprio dal suo acerrimo avversario, il bresciano Angiolino Baiguera, che con la Stanguellini, pur crescendo, manca ancora del feeling giusto per dare la zampata vincente. La lotta per la vittoria assoluta, è stata caratterizzata da un susseguir-

si di staccate al limite, di quasi contatti, ma senza mai toccarsi. Questo lo spirito che ha caratterizzato il Challenge Formule Storiche anche nelle giornate disputate a Misano nel fine settimana del 17-18 luglio. La manifestazione era valida anche per il trofeo FIA Lurani e ha richiamato in Romagna diversi concorrenti stranieri. Tra questi anche l'organizzatore del Trofeo FIA Lurani, Duncan Rabagliati. Ventidue i concorrenti presenti, ma diciannove partiti. Il primo colpo di scena arriva dal pilota californiano (USA) John Delane, leader del Trofeo FIA Lurani che rompe un pistone della sua Lotus 18 durante le prove libere del venerdì. Durante le prove ufficiali invece la rottura dei rispettivi differenziali ha costretto al forfait, Francesco Zadotti con la Tenco F3 e Patrizia Sbardolini con la Merlyn F. Junior. Le due gare si sono dimostrate molto calde, in sintonia con la temperatura dell'ambiente e dell'asfalto. Le vetture protagoniste nei piani alti della classifica già in prova avevano mostrato di equivalersi nelle prestazioni. Differenti però i comportamenti tenuti nelle diverse sezioni del circuito con la vettura di Tonetti particolarmente veloce sul diritto. "In gara uno, dichiara il pilota, la presenza di olio mi ha impedito nei due punti dove guadagnavo di più, di fare le staccate opportune. Inoltre poi un vettura lenta non ci ha visto in un doppiaggio, mantenendo la propria traiettoria centrale. Io sono andato a destra e Burkhardt a sinistra passandomi poi con una traiettoria azzardata". Lo svizzero, a fine gara uno si lamentava invece di alcuni problemi al motore e della possibile tenuta in gara due. Aveva ragione, visto che si è dovuto ritirare proprio per la rottura del propulsore, quando occupava la terza piazza. Da segnalare il giro veloce di Tommaso Gelmini in gara uno e di Piero Tonetti in gara due. Non si sono schierati nella seconda manche Gelmini, Franco Beolchi e Stefano Rosina, noto gentleman driver impegnato in diverse categorie, entusiasta dell'ambiente del Challenge Formule Storiche che non mancherà di frequentare in futuro. (A.S.)



TORNA IL TROFEO D'INVERNO GRUPPO PERONI RACE

Dieci anni dopo l'ultimo analogo campionato, il Trofeo sarà articolato su quattro prove fra gennaio e marzo sui circuiti di Vallelunga (16 gennaio), Adria (6 febbraio), Franciacorta (27 febbraio), Varano (13 marzo). Metà anno è anche tempo di programmi e di pensare alla stagione futura. Il Trofeo sarà aperto a tutte le vetture GT, Turismo, Storiche, Formula e Sport, con queste ultime tre che avranno uno schieramento a parte per motivi di sicurezza. Sull'unica giornata di domenica il programma con qualifiche al mattino e gara al pomeriggio. Nel pomeriggio del sabato le verifiche tecniche e sportive, e le prove libere. Saranno

ammesse tutte le classi per le vetture GT e Turismo come da Regolamento di appartenenza, le Sport Nazionali e tutte le monoposto fino a due litri di cilindrata. Il campionato sarà l'occasione buona di familiarizzare ed effettuare test con la vettura con la quale si prenderà parte alla stagione agonistica riducendo al minimo i costi. Sarà anche l'occasione giusta per team e preparatori di verificare il proprio lavoro e avvicinare nuovi clienti. Per incentivare la partecipazione dei piloti, ai migliori classificati nelle classifiche Turismo e Gt che hanno preso parte a tutti e quattro gli appuntamenti, sarà garantita la gratuità dell'iscrizione al Coppa Italia 2011. **[G.R.]**

UNA NUOVA DIVISIONE NEL CITE 2011?

Venerdì 23 luglio, al Mugello nel weekend del Cite, i team manager impegnati nel campionato sono stati invitati ad una riunione con Aci Sport per valutare le possibili modifiche da apportare al Regolamento in ottica 2011. Nella riunione tenuta presso l'hospitality Seat, a cui erano presenti Seat, Zero-cinque, W&D e Bacci, si è discusso sulla possibilità di inserire una Classe o Divisione intermedia dove far rientrare vetture con motore di stretta derivazione di Serie ma con possibilità di adottare un cambio sequenziale sulla



falsa scia delle Leon in allestimento Long Run sulle quali Seat farà salire i vincitori della Supercopa. In questa nuova classe potrebbe rientrare anche la Ford Focus RS che attualmente è inserita in 1° Divisione insieme con le più potenti BMW e Seat. **[G.R.]**



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

AVON
TYRES

DUNLOP

MICHELIN

YOKOHAMA

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

Tel. 0424.502162 - Fax. 0424.502163

www.norigomme.it info@norigomme.it

PROVE GENERALI PER LA FOCUS RS

In occasione dell'appuntamento del Cite di fine luglio al Mugello in pista ha debuttato la Ford Focus RS del Team Vaccari affidata a Simone di Mario. La vettura ha preso parte tuttavia esclusivamente alle prove libere del venerdì, vero e proprio shake down per la vettura finita in of-



Foto: Signori



Foto: ELLE EMME

ficina solo la sera precedente. Solo una cinquantina i chilometri percorsi da Di Mario preoccupato, più che dalla ricerca del tempo, dal verificare il corretto funzionamento generale. Buone le risposte fornite dal mezzo

con solo alcune noie elettroniche da verificare. L'obiettivo è quello di debuttare in gara sempre al Mugello ma a ottobre quando il Cite farà di nuovo tappa sul tracciato toscano. [G.R.]



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

LA SOLIDARIETA' ARRIVA IN AUTO

L'ultima domenica di ottobre 2010 all'Autodromo di Vallelunga sarà presente uno stand della Fondazione Italiana Verso il Futuro ONLUS che esporrà le bellissime serigrafie numerate in tiratura limitata a cento copie, aventi come soggetto modelli d'epoca di Alfa Romeo. Il ricavato dalla vendita delle serigrafie sarà interamente devoluto a sostegno dei progetti e delle attività della Fondazione che opera dal 1997, senza fini di lucro per la realizzazione di case famiglia per persone con sindrome di Down ed altre disabilità; per assicurare loro una adeguata soluzione abitativa ed affettiva anche quando non ci sono più i genitori. Le case sono situate

in appartamenti di civile abitazione, in quartieri centrali di Roma, ben collegati con il territorio in modo da fornire facili opportunità di spostamento e di inserimento nel quartiere e nella città. Nelle case vivono persone con sindrome di Down ed altre disabilità di età compresa

tra i 35 ed i 62 anni, seguiti da operatori ed educatori che gestiscono, insieme con gli ospiti, le attività di vita quotidiana, con l'obiettivo di sviluppare e mantenere le capacità di autonomia, rispettando le caratteristiche individuali in un contesto di gruppo. Al momento la Fondazione

è impegnata nei lavori di adeguamento della "Casa Liliana" -recentemente donata situata tra i boschi degli Altipiani di Arcinazzo. Sostieni il progetto con una donazione: IBAN IT76U03359001600100000003148.



L'autore Alberto Sala, Professore di Disegno e Storia dell'Arte ora in pensione, grande estimatore del marchio Alfa ha una spiccata predilezione per le vetture storiche. Espone alla mostra permanente presso la Luzzago Classic Car di Brescia. Sostiene da anni la Fondazione ed ha fattivamente collaborato all'apertura di una delle nostre case.



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.





la matita DI NARDI

..Bernie, a seguito dei fatti accaduti, credo che alcune regole per la Safety Car debbono essere riviste...

Doveva entrare orall
Deve far passare il doppiato!!
Deve accendere i lampeggianti!!

Signori..!!
Dove sono le chiavi della macchina??



Fernando, due parole sulla gara di oggi...

SC.....
Solo Confusione!!!
Altro che Safety Car...



SPECIALISTA IN PNEUMATICI D'EPOCA

VENDITA E ASSISTENZA TECNICA PER COPERTURE RACING



YOKOHAMA - AVON
DUNLOP-TOYO
MICHELIN



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

Vallelunga Park Hotel

ristorante • bar • hotel

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

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

Tel.: +39.06.90.77.445/+39.06.9015.10.08
sms reservation line: 329.10.80.626
hotel@vallelunga.it - www.vallelungaparkhotel.com



basta con il solito parcheggio notturno!

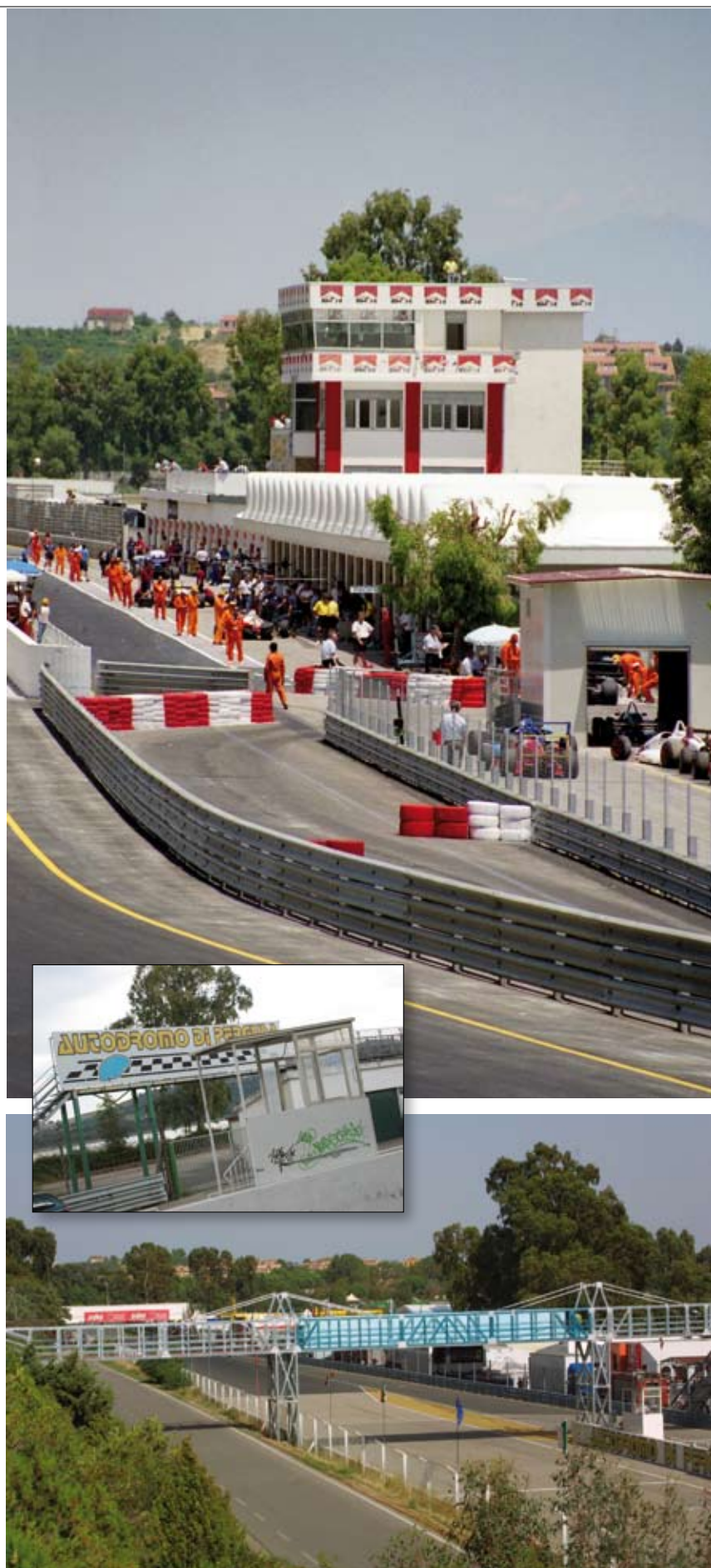


QUALE FUTURO PER PERGUSA?

Una storia che dura mezzo secolo, traguardo che l'autodromo di Pergusa ha celebrato due anni fa. Il velocissimo "anello" siciliano inaugurato nel 1958, giunge oggi ad un bivio. Precipitare definitivamente nell'oblio o tornare a risorgere. Da quando, alla fine del 2004, la FIA vi ha imposto l'effettuazione di alcuni lavori, in particolare quelli riguardanti la famigerata variante Schumacher (praticamente priva di una vera via di fuga), il circuito che si snoda intorno al lago noto alla mitologia per il ratto di Proserpina è tornato ad essere un'oasi per varie specie di uccelli migratori. Eppure, per diverso tempo, l'autodromo ennese ha ospitato diverse gare internazionali: dalla F.3000 al Mondiale GT. Ma bisogna andare ancora indietro nel tempo per comprendere il valore dell'impianto. Risale infatti al dopoguerra l'istituzione del Premio Pergusa, una gara che all'epoca si disputava su un circuito di 14 chilometri. La partenza veniva data dal capoluogo di provincia, nella centralissima piazza San Francesco. Da qui si proseguiva in direzione del bivio Sant'Anna, interessando una parte delle strade statali 117 bis e 121. Vennero effettuate sette edizioni, prima che venisse utilizzato per la prima volta il tracciato permanente, all'epoca un velocissimo semi-ovale. Ad assumere maggiore prestigio fu il Gran Premio del Mediterraneo, che dal 1962 al 1965 ospitò la Formula 1, pur senza la validità di campionato del mondo. Il primo ad imporsi fu Lorenzo Bandini, con la Ferrari 156. Poi toccò all'inglese John Surtees, sempre al volante di una monoposto di Maranello. Nel biennio successivo la vittoria andò alla Brabham del pi-

lota svizzero Jo Siffert. Nel contesto dello stesso Gran Premio del Mediterraneo, da allora in avanti si corse la gara del Campionato Europeo di Formula 2, a cui nel 1985 subentrò appunto la F.3000. Tra i piloti che hanno corso a Pergusa bisogna citare Jim Clark, Emerson Fittipaldi, Jochen Rindt, Jackie Stewart. Fino ad arrivare ai più recenti Jacques Villeneuve, che al volante di un'Alfa Romeo 33 di Gruppo N nel 1988 vi fece il suo esordio nel Campionato Italiano Velocità Turismo, e al ferrista Giancarlo Fisichella, primo nel Gran Premio Pergusa di F.3 edizioni '93-'94.

Oggi l'autodromo, come si diceva, avrebbe tutte le carte in regola per tornare in piena attività. In una recente ispezione svolta a fine aprile dalla Commissione Sicurezza e Circuiti della CSAI, il tracciato è stato ritenuto praticamente idoneo per ospitare le gare nazionali. Pochi sono i lavori necessari e riguarderebbero in particolare la riasfaltatura di alcuni limitati tratti della pista (come quello del rettilineo principale), la sistemazione dei cartelli segnalatori e del semaforo e parte della cordolatura. Il tutto a fronte di una spesa che, come ha dichiarato l'attuale presidente Mario Sgrò, si aggirerebbe complessivamente intorno agli 80.000 euro. Interventi definiti di ordinaria manutenzione. Più consistente la cifra richiesta per effettuare i lavori richiesti dalla FIA, obbligatori per dare il via libera alle manifestazioni internazionali. In questo caso si discute di quattro/cinque milioni di euro, ma c'è da dire che l'Ente che gestisce l'autodromo disporrebbe già di un progetto approvato il 21 settembre del 2009 in seguito ad





un'ulteriore visita ispettiva delle parti competenti, oltre che di un accesso al mutuo presso il Credito Sportivo. Ciò che in uno e nell'altro caso blocca tuttavia la procedura - sostiene Sgrò - è unicamente la burocrazia. «Ho chiesto la modifica dello statuto dell'Ente che reputo inadeguato a quelli che sono i progetti che possono fare rinascere l'autodromo di Pergusa. Lo statuto mi deve mettere in condizioni di mettere in atto nuove attività. Mi deve consentire di coinvolgere organizzatori privati,

non per la gestione dell'autodromo, ma degli eventi. Angelo Sticchi Damiani ha garantito il rilancio di Pergusa; crede nella presidenza e nel suo gruppo». Per la cronaca i soci dell'Ente Autodromo Pergusa sono Provincia e Comune di Enna (al 40 per cento ciascuno), l'Acì di Enna, che starebbe giocando un rapporto determinante con la Csaì, e la Camera di Commercio. Su un altro fronte va anche raccolto il parere di Antonio Marasco, presidente di Acì Sport, emotivamente coinvolto nella vi-

cenda in quanto anche presidente dell'Automobile Club Palermo. «Mi chiedo perché dobbiamo guardare solo agli autodromi all'estero, quando abbiamo una realtà che con poco potrebbe diventare il primo e unico autodromo a svolgere attività da Roma in giù. Da parte nostra mettiamo a disposizione tutto il nostro supporto burocratico per trovare una soluzione e tornare ad inserire al più presto l'autodromo di Pergusa nei calendari sportivi». Su Facebook sono persino nati diversi gruppi

da parte di appassionati siciliani e non soltanto. "Autodromo di Pergusa Vivi Enna" è quello che conta più sostenitori (quasi cinquemila). Intanto il mese di luglio, che annualmente era quello della collocazione abituale del Gran Premio del Mediterraneo che ad ogni edizione contava decina di migliaia di spettatori assiepati lungo le colline circostanti, ancora una volta è passato senza il rombo dei motori. L'attesa è paziente e la speranza l'ultima a tramontare.



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

TURATELLO

TECNO INCONTRA IL DD2

In casa Tecno le novità sono all'ordine del giorno. Ultimo nato dalla Casa costruttrice con sede vicino a Torino il telaio pensato appositamente per il motore Rotax DD2. Il nome è "Mec-Bel", che suona molto internazionale, ma in realtà è piemontese, e si-

gnifica "solo bello". Omologato dalla Rotax per il proprio campionato, deriva dal telaio KF di ultima omologa di cui ha preso tutte le caratteristiche salienti, compreso il "direction slider" che permette la veloce regolazione della convergenza e il sistema che consente di

modificare indipendentemente l'angolo di camber e di caster. Il nuovo modello va a rendere ancora più completa la gamma della Tecno, che ha



voluto soddisfare le tante richieste arrivate ultimamente, specie dal mercato nordamericano.

IAME E LA FESTA INTERNAZIONALE DEL MOTORE X-30

È stato il Circuito di Lavelanet, in Francia, a ospitare la 2ª edizione del Trofeo Internazionale Bruno Grana, gara riservata ai piloti che partecipano, nella propria nazione, ai Campionati X30 Challenge, monomarca che utilizzano i motori Parilla X30. Due le categorie presenti: la X30 con ben 88 piloti e la Gentleman (30

presenze). 8 i Paesi rappresentati per 4 Continenti; assente, giustificata, l'Italia, in cui la lame ha introdotto la categoria X30 quest'anno e, quindi, solo dall'anno prossimo potrà mandare piloti al Trofeo Bruno Grana. Per la cronaca, a fare bottino pieno nella categoria X30 è stato il belga Vermeylen (telaio Tecno) che ha vinto tutto, dalle

qualifiche alle 5 manche fino alla finale. Tra i gentleman protagonista l'australiano Mitchener (DR), a parte il brivido in prefinale quando un'acquazzone improvviso ha favorito l'incredibile rimonta dal 16° posto di Dupras. In finale, però, Mitchener ha ristabilito le gerarchie andando a vincere con autorità. Soddifazione in casa lame: "Abbiamo

assistito a un evento straordinario - ha commentato Filippo Fagnani, membro del Consiglio di Amministrazione lame - L'alto livello dei piloti coinvolti testimonia la bontà del progetto X30 che attira sempre più concorrenti da ogni angolo del Mondo. Ci tengo a ringraziare il circuito di Lavelanet, la commissione sportiva e tecnica, i nostri agenti, il personale tecnico lame e tutti i piloti iscritti per la passione e la dedizione che hanno dimostrato, contribuendo a rendere questo evento unico e indimenticabile".

TALLONIERE MONDOKART

Puntuali come l'estate, arrivano da Mondokart Racing, il fornitissimo negozio alle porte di Milano, novità interessanti per tutti gli appassionati. A essere state presentate da poco sono le nuove talloniere Silver, in alluminio, adattabili a qualunque tipo di telaio. Rifinitura in alluminio sabbato. Prezzo: 29,00 euro (I.V.A. inclusa) la coppia. Per informazioni: www.mondokart.com; info@mondokart.com



VITTORIE GIAPPONESI



Giappone, terra di conquista per i colori italiani. Nel quarto appuntamento corso dell'All Japan Championship a Tsumagoi è stato il gruppo Birel a fare la parte del leone. In KF2, 4 piloti si sono classificati nei primi 6: la vittoria è andata a Tsuboi (Super Winforce-lame), mentre Ono (RK-BMB) ha ottenuto il 3° posto e la pole position in qualifica, Kubo (RK-BMB) il 5° e

Matsubara il 6°. Tra i giovani della Cadet la Birel ha monopolizzato il podio, vincendo con Takahashi (telaio Birel C 28) seguito da Sato (RK) e Suzuki (Spirit). Successo anche nell'FS 125 che si corre con motore X30 lame, dove a primeggiare è stato il pilota del team Quintarelli, Turbo Asahi. Nel quinto appuntamento dell'All Japan Championship a Sugo, invece, è stata la Tony Kart a dare spettacolo: il racing team legato alla Casa italiana ha conquistato la vittoria in gara-1 con Sasaki e con lo stesso pilota ha ottenuto il 2° posto in gara-2. Il successo è stato completato dal risultato complessivo della squadra, capace di piazzare ben 6 Tony Kart motorizzati Vortex RAD nella top ten.

VIGANÒ VA CON LA RK

Ancora notizie dal fronte piloti da casa Birel: il via della AWSK World Series ha infatti confermato quanto annunciato dalla casa di Lissone, ovvero il passaggio di Matteo Viganò dal team Birel-MGM alla squadra ufficiale RK (Robert Kubica) che utilizza motori BMB. Alla base dell'operazione la diversa organizzazione che un evento come la WSK World Series, divisa su tre Continenti, comporta, e la volontà dello stesso Viganò di trovare nuovi stimoli e incontrare nuovi partner tecnici. Soddifazione da entrambe le parti per l'accordo e l'inizio della nuova avventura, mentre il grazie di Matteo va soprattutto a Mauro Pozzi, titolare della MGM con cui il pilota ha dato vita a un sodalizio durato diversi anni.

ROK CUP 2010

Gianni Morbidelli sarà della partita con il Rok. Un altro ex F1, professionista di grande valore che si è innamorato della Rok ed è disposto a mettersi in gioco senza paura.

A SETTEMBRE SI ASSEGNA IL TITOLO DELLA ROK CUP ITALIA. SUL CIRCUITO 7 LAGHI DI PAVIA I MIGLIORI SPECIALISTI ED I

CAMPIONI DEI TROFEI DI AREA SI SFIDANO IN UNA GARA CHE VALE UNA STAGIONE. IL KARTING NAZIONALE ENTRA NEL VIVO CON UNO DEI MONOMARCA PIU' INTERESSANTI ED APPASSIONANTI. IL 4 E 5 SETTEMBRE LA ROK VIVRÀ UNO DEI MOMENTI CLOU DELLA SUA STAGIONE, SUL CIRCUITO INTERNAZIONALE DI CASTELLETTO DI BRANDUZZO (PV) SI CORRE LA ROK CUP ITALIA 2010.



Per la gara che assegna il titolo tricolore su prova unica scenderanno in pista i migliori piloti nazionali, i Rokker che hanno da poco vinto il titolo di area, i campioni in carica ed i tanti piloti che vogliono sfidarsi in uno dei palcoscenici kartistici di maggior risalto degli ultimi anni. Ricordiamo che il titolo si assegna da due anni, anche se il monomarca by Vortex compie i nove anni di attività!

Tra i driver da segnalare c'è il

campione in carica Gabriele Volpato, ancora nella Junior Rok, Lorenzo Caponi, vincitore del titolo Super Rok nel 2008 ed ancora oggi tra i favoritissimi. Altro top driver che sarà della partita è Alessandro Vantini, bi Campione Internazionale e fresco vincitore del girone Nord Ovest. Scenderà in pista anche Daniele Basiliotti che sul tracciato pavese ha vinto il titolo Junior nel 2008. L'evento Rok Cup Italia si articolerà in due giornate, con i piloti impegnati nelle

prove di qualifica sin dal sabato mattina. Le manche che si svolgeranno a seguire permetteranno di selezionare i finalisti delle quattro classi impegnate nella Rok Italia. Come premio è previsto che i campioni accedano gratuitamente alla finalissima mondiale di categoria, programmata dal 14 al 17 ottobre sul circuito South Garda di Lonato (Brescia), inoltre i primi classificati si aggiudicheranno motori e materiale tecnico messo in palio dai partner, Vortex in primis, Bridgestone, Dell'Orto e Sparco.

I PRIMI RESPONSI DEI GIRONI DI ZONA

Alcuni verdeti della pista sono già arrivati, i gironi Lazio-Campania e Nord Est hanno assegnato i loro titoli (al momento di andare in stampa devono concludersi i gironi del Centro e Nord Ovest).

I campionati di area sono stati

combattutissimi, ogni singola gara ha messo in mostra nuovi piloti e si è arrivati all'ultima gara per avere i vincitori. Tra le gare finali che hanno battuto ogni record di emozioni c'è l'ultimo round del girone Nord Est, disputatosi ad Ala di Trento. In

un concitato finale, in pochi giri, i tre contendenti Bonetti, Gnudi e Villa sono stati per qualche istante campioni. Sotto la bandiera a scacchi è stato Alberto Villa a spuntarla sui bravi avversari. Arrivi in volata sono stati anche quelli della Juniro Rok, con Bensi vincitore del Nord Est su Corberi e quello tra Murzilli e Caponi nell'ultimo round del girone Lazio-Campania. Alla fine l'ha spuntata Caponi.

I campioni del Nord Est. In basso a destra (in senso orario) Alberto Villa (Rok), Luca Pitton (Super), Gabriele Bensi (Junior Rok) e Brandon Grimaldi (Mini Rok). Per ogni campione di zona è assegnato in premio un voucher che garantisce la possibilità di gareggiare all'International Final Rok spesati dalla Vortex.



Foto di gruppo per i Campioni dell'area Lazio-Campania. Da destra (in senso orario) Marco Galieti (Mini Rok), Alberto Agresta (Junior Rok), Andrea Elia (Rok) e Lorenzo Caponi (Super).

Albo d'oro Rok Cup Italia

anno 2009 - Circuito Internazionale Viterbo

Categoria	Pilota
ROK	Luca Bagattino
SUPER ROK	Simone Cianconi
JUNIOR ROK	Gabriele Volpato
MINI ROK	Gigi Calafato

anno 2008 - Circuito Internazionale Sette Laghi (Pavia)

Categoria	Pilota
ROK	Fabrizio Avondo
SUPER ROK	Lorenzo Caponi
JUNIOR ROK	Daniele Basiliotti
MINI ROK	Antonio D'Angelo

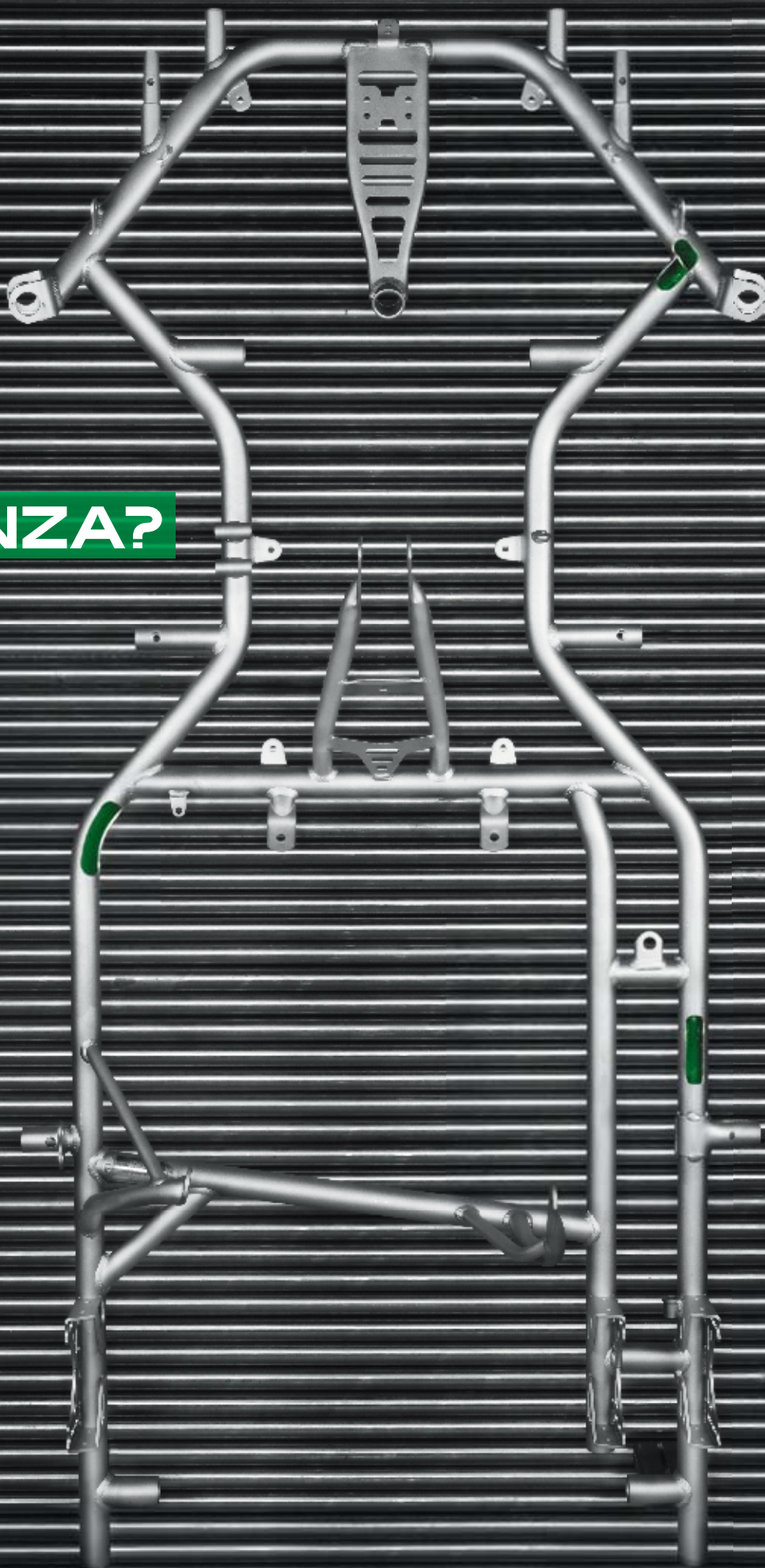


COSA FA LA DIFFERENZA?

Secondo Tony Kart per realizzare un telaio vincente servono tre cose. **QUALITÀ:** l'acciaio utilizzato viene fatto produrre specificatamente con caratteristiche meccaniche e chimiche ben precise e deve superare severe prove di certificazione. **PRECISIONE:** la piegatura dei tubi avviene mediante macchinari a controllo numerico che riducono al minimo lo stress che il materiale subisce durante le lavorazioni. **INFALLIBILITÀ:** per la saldatura vengono impiegati robot che annullano le possibilità d'errore e consentono la realizzazione di telai identici, dal primo all'ultimo.

Questo, secondo Tony Kart, fa la differenza.

Tony Kart  Made in Italy



TONY/KART
www.tonykart.com

VIS A VIS CON MR. NEWEY

NON C'È NIENTE DA DIRE. PIÙ LE PERSONE SONO GENIALI, AFFERMATE E COLTE, PIÙ SONO DISPONIBILI, UMILI E DISPOSTE AD ASCOLTARE.

IN OCCASIONE DELLA CLASSICA D'ESTATE DELLA 6H DI MISANO ABBIAMO SCAMBIATO DUE PIACEVOLI CHIACCHIERE CON NEWEY.

Briefing per partecipanti alla 6 ore di Misano: seduto tra gli altri piloti ad ascoltare attentamente le raccomandazioni del Direttore di gara c'è Adrian Newey, il geniale ingegnere progettista delle Red Bull che stanno dominando il Campionato Mondiale di F1. Newey è anche un pilota esperto e appassionato che ha più volte partecipato a gare endurance in Italia e, al termine del briefing, gli chiediamo se può concederci una breve intervista. Acconsente con un sorriso e risponde pazientemente alle nostre domande in un inglese assolutamente privo di inflessioni, tipico di una persona colta.



L'abbiamo visto più volte partecipare a gare endurance in Italia. Cos'è che nelle gare endurance attira di più lei che è uno dei progettisti di F1 più famosi e anche - bisogna dire - di maggior successo?

AN Mi è sempre piaciuto partecipare a rally di durata e a gare per vetture storiche. Ho partecipato con la Jaguar alla Mille Miglia, al Le Mans Classic, al Goodwood Festival of Speed e ad altri eventi simili, quasi sempre con il mio caro amico Joe Macari. Proprio lui, qualche tempo fa, mi propose di partecipare alla 6 Ore di Vallelunga. Inizialmente avevo qualche reticenza ma poi ho apprezzato l'esperienza, fra l'altro mi sono pure classificato secondo assoluto. Soprattutto quello che apprezzo maggiormente è correre con un amico e, in genere, l'atmosfera di queste gare di durata che è competitiva ma allo stesso tempo amichevole e rilassata. Ho già partecipato due volte alla 6 ore di Vallelunga e questa è la mia seconda 6 Ore di Misano an-



allarghi anche in settori non di loro specifica competenza, magari attraverso una specifica rotazione fra i reparti.

Un' ultima domanda. Si parla tanto di formule propedeutiche, se le fosse affidato il compito di progettare una vettura di formula per giovanissimi piloti partendo da un foglio di carta bianca, su cosa appunterebbe la sua attenzione. Cilindrata, aerodinamica, pneumatici o cos'altro?

che se è la prima da quando il senso di marcia è stato invertito. Devo dire che mi piace molto. E' un tracciato completamente diverso.

La sua vettura è preparata secondo il regolamento 24H Special. Ha partecipato anche a gare della serie VIN in Germania o altrove?

AN No, le mie uniche esperienze sono state quelle in Italia e, d'altra parte, gli impegni in F1 non lasciano molto tempo a disposizione.

Cambiamo argomento. Chi, tra i giovani ingegneri nel mondo della F1, secondo lei potrà essere il suo successore?

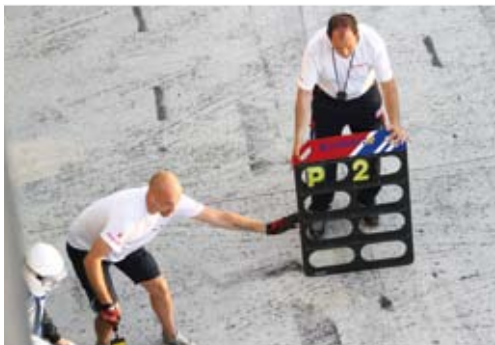
AN È difficile rispondere. Adesso in ogni team di F1 ci sono ingegneri di pista, ingegneri meccanici, ingegneri aerodinamici, ingegneri della dinamica della vettura e la loro specializzazione diventa sempre più spinta. Io ho avuto la fortuna di entrare nel mondo della F1 quando un ingegnere si doveva occupare di tutto e in un team c'erano 20/30 ingegneri. Ero l'unica di una generazione che doveva occuparsi di tutti. Adesso, ad esempio, alla Red Bull -che è proporzionalmente un piccolo team - sono impiegati 150 ingegneri, ognuno con una specializzazione ben precisa anche se noi cerchiamo di fare in modo che la loro esperienza si

AN Penso che quattro ruote siano un ottimo punto di partenza! A parte gli scherzi, penso che il costo sia l'aspetto più importante, per evitare che si facciano strada solo i piloti che possono contare su consistenti risorse economiche.

Dovrebbe essere una vettura le cui prestazioni non siano funzione diretta dei soldi che si possono investire e che consenta al giovane pilota di sviluppare la sua sensibilità nell'individuare cosa, nel comportamento della vettura, deve essere modificato. Faccio un esempio banale. La vettura ha sottosterzo ma di cento e più cose che si possono modificare per far andare la vettura più forte magari solo una è quella giusta. Ecco dovrebbe essere facile da comprendere e da mettere a punto. In questo caso però diventa ancora più importante il rapporto che deve instaurarsi tra il pilota e il suo ingegnere e, per questo motivo, un unico ingegnere che segue più piloti di un team non è la soluzione ideale. Ogni pilota che aspira a diventare professionista dovrebbe avere il "suo" ingegnere e il rapporto tra i due dovrebbe essere basato sulla reciproca approfondita conoscenza e fiducia. Soltanto così il pilota può essere certo che le sue osservazioni saranno tenute in considerazione dall'ingegnere e questi, da parte sua, saprà interpretare al meglio le sensazioni del pilota e individuare le soluzioni ottimali per il "suo" pilota.

A CURA DI GIULIO RIZZO. FOTO: ACTUALFOTO, FOTO SPEEDY

LA LUNGA NOTTE DI MISANO





SOLO DUE MESI FA PARLAVAMO DELLA "CRISI" CHE SEMBRAVA ATTANAGLIARE LE CORSE DI DURATA IN PARTICOLAR MODO IN ITALIA. POI, ANDANDO A SFOGLIARE L'ELENCO ISCRITTI ALLA 6H DI MISANO CI RENDIAMO CONTO CHE AL VIA SI SONO PRESENTATI 24 EQUIPAGGI CONTRO I 18 DEL 2009. NON SONO CERTO LE 50 VETTURE DEL 2006, MA CONSIDERANDO IL TREND ANNUALE È UN RISULTATO DI TUTTO RISPETTO SOPRATTUTTO ALLA LUCE DI ALCUNE CONCOMITANZE IMPORTANTI COME LA PROVA DELLA LMS A PORTIMAO, E IMPEGNI RAVVICINATI COME LA 24H DI SPA E I CAMPIONATI ITALIANI AL MUGELLO DI FINE LUGLIO, CHE HANNO INEVITABILMENTE TOLTO PILOTI E TEAM (E SOLDI).

Dal caldo torrido che ha caratterizzato la gara con picchi anche di 70° negli abitacoli è il duo della Ebimotors che ne esce matatore. I professionisti Emanuele Busnelli e Fabio Babini, sfruttano l'ottima 997 RSR messa a disposizione dalla Ebimotors per dominare la classica estiva. Con loro in pista molti volti conosciuti delle gare di durata nazionali degli ultimi anni e anche qualche pilota professionista. Guest star il progettista Guru della F1 Adrian Newey che seppure a corto di preparazione fisica ha saputo difendersi egregiamente nel confronto con il cronometro.

QUALIFICHE

Fin dalle qualifiche si intuisce il potenziale della vettura poi vincitrice con la Porsche 997 RSR di Babini/Busnelli che detta legge. Il veloce equipaggio della Ebimotors ha confermato i pronostici facendo tuttavia segnare il miglior tempo in qualifica solo nell'ultima parte dei quarantacinque minuti a disposizione. A lungo in testa, e appaiata in prima fila al via in gara, la Corvette Z06 di Perazzini/Armetta/Cioci (Scuderia 22) che dopo i problemi di elettronica patiti nelle libere del venerdì ha mostrato in pista di essere molto veloce. Alle loro spalle, in se-

conda fila la F430 in allestimento Cup della Vittoria Competizioni (Gay/Orts/Mediani) sei decimi avanti alla seconda GT2 iscritta, la 996 RS di Ben/Pigoli/Dragone. Conclude la top five la migliore delle tre 997 GT3 della Austriaca G Private Racing. Sesto tempo e pole virtuale fra le vetture turismo, per la M3 E92 4.0 della Promotor Sport con il collaudato duo Conte/Zanin per l'occasione in coppia con Cremonesi. La sfida di Raggruppamento si annuncia serrata con subito alle loro spalle le due M3 della Duller Motorsport, e le due Megane in allestimento Trofeo della Oregon Team supportate da Renault Sport. Tutte le ventiquattro vetture iscritte saranno dunque in griglia. Risolti pertanto i problemi meccanici palesati nelle libere anche sulla Leon Supercopa (motore) della BD Racing (Moccia/Busnelli/Carlucci) e sulla Ginetta G50 (differenziale) della Renauer Motorsport.

PARTENZA

La gara si apre all'insegna del duo vincitore con Babini che dalla pole prende la testa della corsa seguito da Mediani che brucia Perazzini sulla Corvette Z06 GT3. Perazzini, in equipaggio con Armetta e Cioci, riesce però prontamente a replicare





e a riconquistare la seconda piazza. I primi colpi di scena arrivano però ancora prima, dalla pit lane, da dove prende il via la Leon Supercopa di Moccia/Busnelli/Carlucci e la M3 E92 di Macari/Newey che riesce a risolvere i problemi di alimentazione quando sono già trascorsi quasi cinque minuti di gara. Alle spalle del terzetto di testa si piazza la 996 RS di Dracone/Ben/Pigoli incalzata dalle due Megane Trophy del Oregon, dalla migliore 997 della G Private Racing e dalle M3 V8 di Zanin e M3 3.2 di Cappellari. E' proprio la M3 V8 della Promotor Sport, fra quelle di testa, la vettura più veloce, capace di agguantare la terza piazza provvisoria



intorno al quarantesimo minuto di gara quando ai box rientra Perazzini che inaugura la finestra dei primi cambi pilota, anticipata per tutti per il forte caldo. Si sgrana anche il gruppo degli inseguitori con la 997 di Peham/Schmitter costretta ad una sosta extra ai box per la rottura del supporto della leva del cambio poi rapidamente sostituita.

PRIMA ORA

Ulteriore colpo di scena proprio in prossimità della prima ora quando Cremonesi, da poco subentrato a Zanin, perde il controllo della M3 V8 all'ultima



curva finendo violentemente contro le barriere. Per lui e per i suoi compagni di equipaggio gara finita, ed ingresso della Safety Car per il gruppo costretto a passare per la corsia box per facilitare le operazioni di soccorso al pilota, poi ricoverato per una vertebra fratturata, e di recupero della vettura. Il pilota sarà ricoverato a Riccione e costretto ad almeno 45 giorni di riposo assoluto. In testa il forcing di Armetta prima e Cioci poi, riportano la Corvette in seconda piazza con Orts terzo e Ben quarto. Prova consistente del trio Cappellari/Calderari/Ineiken che si porta in quinta piazza, prima fra le vetture Turismo della Silver Cup, davanti alle Megane dell'Oregon Team. La sostituzione della frizione sulla 330i della Zerocinque fa scivolare nelle retrovie, e fuori dalla lotta per l'assoluta, il trio Cacciari/Carlini/Dalla Pozza.

SECONDA ORA

A due terzi di gara nuovi scossoni fra le vetture di testa con proprio la Corvette costretta al ritiro per un problema ai freni prima e meccanici poi. Rottura del motore anche per la vettura leader fra i diesel: la 335 del Millenium Team (Peroni/Mannino/Ferrari). La rottura della cinghia della pompa dell'acqua costringe poi ad una sosta extra la 996 Rs di Pigoli/Ben/Dracone che al rientro in pista scivola in quattordicesima piazza. In testa, dietro i leader solitari, torna la F430 Cup con la Megane di Barthyani/Monfardini/Bontempelli che sembra avere la meglio per la supremazia di raggruppamento con la E46 di Cappellari/Calderari/Ineichen. Undicesima piazza per la M3 E92 di Macari/Newey che continua il suo recupero dopo la partenza ad





handicap. La leadership fra le vetture diesel passa a Acri/Benassi/Manzini (Alfa Romeo 156 2.0 Jtd) che danno vita ad un serrato duello con la 147 2.0 Jtd dei compagni di squadra Andreola/Scarpellini/Semeraro.

TERZA ORA

A metà gara, col calare del sole e delle temperature, ancora tutto aperto per gli ultimi due gradini del podio con sette equipaggi in tre giri e con le soste ai box per i rifornimenti che rimescolano continuamente i valori in campo. Da questa sfida esce la 996 Rs nuovamente ai box sempre per problemi di temperatura. A soli due giri da queste vetture, sale il duo Newey/Macari nonostante lo scoppio del



pneumatico anteriore sinistro per una toccata in fondo al rettilineo proprio con la 996 RS abbia imposto una sosta extra. Racchiuse nello stesso giro, dopo tre ore di gara anche la 320 di Rinaldi/Bellin, autori di una prova impeccabile, e le Leon Supercopa di Negrotti/Vinella/Brigliadori e Moccia/Busnelli/Carlucci con la classifica finale che premierà Negrotti/Vinella/Brigliadori.





E ADESSO?

Con l'appuntamento di Misano consegnato agli almanacchi il prossimo appuntamento per le competizioni di durata in Italia è per un'altra 6h, quella di Vallelunga a fine Novembre. Sarà la XX Edizione e dopo il successo di piloti e pubblico del 2009 quando fu impreziosita da campioni come, fra gli altri, Bruni, Cioci, Aguas, Kauffmann, Bertolini, Naspetti, Belicchi, Pirro i fratelli Piccini, dall'esordio assoluto in pista di Valentino Rossi e dalla presenza di Adrian Newey, anche l'edizione 2010 si prospetta decisamente ricca. A differenza delle passate edizioni non saranno più ammesse tuttavia le vetture Sport che spesso hanno dissuaso una maggiore presenza fra le vetture Turismo e Gt. La Serie sarà dunque riservata esclusivamente a queste vetture dove ci saranno anche le silhouette come le Megane Trophy che, dopo il successo registrato a Misano, torneranno in forze con l'iscrizione anche di altri team già impegnati nella omonima Serie Europea. Per il 2010 si pensa invece ad una miniserie di tre appuntamenti tutti sulla distanza delle sei ore, senza obbligo per le squadre di iscrizione a tutti gli appuntamenti e senza costi di iscrizione al campionato. Si partirà da Monza dove si potrebbe usare una accattivante nomina come quella della 1000 Km (in alternativa si pensa al Mugello), per poi confermare gli appuntamenti di luglio e novembre a Misano e Vallelunga.

QUARTA ORA

Quarta ora amara per la Duller Motorsport con il duo Macari/Newey che, fiaccato dal caldo, getta la spugna proprio a metà gara, e per la E46 di Cappellari costretta ad una sosta fuori programma per un cavo attorcigliato attorno ad un semiasse. Poca fortuna anche per la G Private che a causa di un semiasse prima, e per noie al cambio poi, perde due vetture nella lotta per le prime posizioni. Ritiro per la veloce Leon Supercopa di Mamè/Zanardini senza idroguida fin dai primi giri.

QUINTA ORA

Alla soglia dell'ultima ora di gara il vantaggio dei leader sale a otto giri con la F430 della Vittoria Competizioni sempre davanti alle due Megane che a loro

volta guidano il raggruppamento delle vetture turismo. Sono proprio queste due ad animare gli ultimissimi minuti con la vettura di Monfardini/Bontempelli/Barthyan che vede sfumare la terza piazza assoluta, e la prima di Raggruppamento, a cinque minuti dalla conclusione quando un problema elettrico dilapida il vantaggio di due giri sui compagni di squadra con il sorpasso decisivo che arriva proprio all'ultima tornata. Fra i Diesel, la sfida tutta in famiglia Barbieri Racing si conclude con la 156 jtd di Aciri/Benassi/Manzini davanti di due tornate alle 147 Jtd di Semeraro/Andreola/Scarpellini.





TORO MADE IN ITALY

HA SEDE A FAENZA, PERSONALE E MANAGEMENT SONO ITALIANISSIMI, LA SUA STORIA PARLA, NEANCHE A DIRLO, ITALIANO, HA CAPITALI AUSTRIACI, UN PILOTA SVIZZERO ED UNO SPAGNOLO. E' LA SCUDERIA TORO ROSSO. SIAMO ANDATI ALLA SCOPERTA DI UNA PARTE TUTTA ITALIANA DELLA F1 INCONTRANDO FIGURE CHIAVE DELLA SCUDERIA, QUALI IL TEAM MANAGER GIANFRANCO FANTUZZI, IL RESPONSABILE DELL'AERODINAMICA NICOLÒ PETRUCCI E FABIANA VALENTI, QUEST'ULTIMA BOSS DELLA COMUNICAZIONE. OK, AVEVAMO PROMESSO DI NON PARLARE DI F1 ED INFATTI L'OBIETTIVO È QUELLO DI CAPIRE COME SI PUÒ ARRIVARE AL TOP, MA NON COME PILOTI, COME TECNICI. CON I NOSTRI INTERLOCUTORI ABBIAMO TRACCIATO L'IDENTIKIT DELLA SQUADRA ITALIANA, AFFRONTANDO TEMI NON CONVENZIONALI QUANDO SI PARLA DI F1, SCOPRITE IL MONDO DI TORO ROSSO.

Franz Tost, austriaco, Team Principal tiene in mano i pulsanti del comando della Toro Rosso. Sul lato destro del grande tavolo ovale si vede il Team Manager Gianfranco Fantuzzi che gioca a scacchi con il Chief Engineer Laurent Mekies. Domina la scena dall'alto, nel quadro, il Direttore Tecnico l'ing. Giorgio Ascanelli. All'estrema sinistra (alla lavagna) il Chief Designer ben Butler.

LA TORO ROSSO

Il 2010 rappresenta un momento importante nella storia del team, le F1 nascono totalmente nella factory di Faenza. La Scuderia si è dimostrata, nel corso di questi anni, una formidabile palestra per giovani tecnici e professionisti di valore che svolgono la loro attività con successo nel motorsport.

La Scuderia nasce nel 2006, anno in cui Red Bull decide di dar vita ad un secondo team di F1 per portare al debutto i giovani talenti cresciuti nel vivaio del suo "Junior Team Young Driver Programme".

Sebastian Vettel dimostra l'efficacia di questa idea e porta alla Toro Rosso la vittoria nel Grand Premio di Monza del 2008.

Tra i giovani piloti cresciuti alla scuola Red Bull c'è anche l'italiano Vitantonio Liuzzi.

Oggi a portare in gara le vetture italiane sono i talentuosi Sébastien Buemi e Jaime Alguersuari.

Con la stagione in pieno fermento il Team Manager Gianfranco Fantuzzi ci riserva un pò del suo prezioso tempo e ci svela aspetti poco conosciuti di un team di F1.

"Sino a qualche anno fa, quando siamo nati, eravamo circa il 95% di italiani, poi siamo cresciuti rapidamente ed oggi, nel settore dei compositi in particolare, abbiamo assunto molti lavoratori inglesi. Questi sono degli specialisti nella lavorazione del carbonio, non sono persone che apportano un know how all'azienda, sono dei meri esecutori di cui ci avvaliamo nel periodo di picco, durante il campionato. Ancora oggi il 90% dei dipendenti della Toro Rosso sono italiani, gli stranieri si contano sulle dita di una mano. Ci sono ancora tanti "Minardi", circa un centinaio. Le altre 160 persone che si sono aggiunte successivamente sono tutte italiane. Ricoprono ruoli diversi, si occupano delle macchine utensili, sono progettisti-disegnatori."

Vi affidate a personale britannico per i compositi perché in Italia non ci sono scuole che insegnano questo tipo di lavorazioni?

"C'è a Maranello la scuola Ferrari, ma è ad indirizzo motoristico, il laminatore si impara a farlo sul campo, lavorando."



Reparto prototipazione, uno degli ultimi spazi acquistati dalla squadra Faentina. Dal 2006, anno dell'acquisizione della Minardi da parte della Toro Rosso, la squadra è cresciuta in modo esponenziale passando da meno di 80 dipendenti agli oltre 240 di oggi.

GIANFRANCO FANTUZZI

TEAM MANAGER SCUDERIA TORO ROSSO

Gianfranco Fantuzzi, 50 anni di Montale (Modena), nato e cresciuto in un posto in cui i motori sono il pane.

Nel 1976 approda in Ferrari, dove parte come meccanico. Dopo il diploma prosegue la sua scalata ed è nominato tecnico per la sperimentazione delle vetture di serie.

Il 1989 segna l'approdo di Fantuzzi in F1, sempre con la Ferrari, entra a far parte della squadra corse, come ingegnere di pista, ruolo che ricopre sino al 1993.

Sul finire degli anni 90 Fantuzzi lascia la Ferrari alla volta di Faenza, per lavorare in Minardi. La parentesi faentina è solo il preludio per l'approdo in Toyota. In Germania Fantuzzi arriva nel 2001 e vi resta con incarichi manageriali sino al 2006, l'anno dopo torna nella sua Emilia, a Faenza, per dar vita al neonato progetto austro-anglo-italiano, la Toro Rosso.

Oggi Gianfranco Fantuzzi è Team Manager della squadra italiana, incarico che ricopre con successo dal 2008.



è proprietaria del 100% della squadra, noi riceviamo ogni anno un budget che gestiamo con libertà molto ampia, secondo le esigenze della squadra. Ad esempio, avevamo bisogno della galleria del vento e ce la siamo comprata, in Inghilterra. Questa galleria entrerà a pieno regime dalla prossima stagione, o meglio, la vettura 2011 sarà studiata anche con l'ausilio della nostra nuova galleria. Avremo personale locale ma il responsabile è un italiano di Monza, Nicolò Petrucci."

Ci hai detto che dalla nascita di Toro Rosso, avvenuta nel 2006, sino ad oggi la vostra forza umana è più che raddoppiata e, soprattutto, non impiegate più il know-how Red Bull Racing. Fate la vettura completamente in casa ed avete incrementato l'apporto di particolari figure professionali?

"Ci servono tanti disegnatori, tanti ingegneri, tanto personale in grado di utilizzare le macchine utensili, abbiamo preso persone che lavorano i compositi ed incrementato il controllo della qualità. Paradossalmente abbiamo ridotto il numero dei meccanici a causa dell'eliminazione dei test."

L'Italia non ha una scuola di telaisti, salvo qualche figura sporadica. Siamo sempre stati più portati verso la componente motoristica. Perché?

"Perché non abbiamo una scuola aereo spaziale all'altezza degli altri paesi, tutti gli ingegneri aerodinamici e le tecnologie dei compositi provengono dall'aerospazio. Se guardiamo le altre categorie, togliendo la F1, come la GP 2, la Formula Renault, la Indycar, si assomigliano un po' tutte, la F1 è qualcosa di diverso, un po' fuori dallo standard. E' sperimentazione allo stato puro."

Quanto siete legati, all'interno della famiglia Red Bull, con "Red Bull Racing Formula One Team"?

"Noi con Red Bull Racing non abbiamo più niente a che fare, siamo costruttori e proprietari del progetto, il telaio ce lo progettiamo e realizziamo nella nostra sede, non ci sono più rapporti di nessun tipo con Red Bull Racing. Con loro, comunque, condividiamo alcune attività accessorie tipo la stampa ed il marketing ad esempio, che sono centralizzati. Anche all'interno del paddock abbiamo la stessa hospitality ed il catering. Dalla Red Bull Austria, che



La Scuderia ha tra le sue fila uomini chiave della F1, il Team Manager Fantuzzi, l'aerodinamico Petrucci ed il carismatico responsabile tecnico, l'ing. Giorgio Ascanelli. Tra le tante persone che lavorano in Toro Rosso Fabiana Valenti ha una bella storia, di quelle che meritano di essere raccontate. Una donna italiana in F1, responsabile della comunicazione. Non potevamo farcela sfuggire ed abbiamo chiesto a Fabiana di spiegarci alcuni aspetti del suo lavoro all'interno del colosso Red Bull, autentico modello in fatto di comunicazione e brand marketing.

"E' capitato per caso, sai quando fai la cosa giusta nel momento giusto. Per pagarmi gli studi linguistici all'Universita' di Bologna lavoravo a tempo determinato per la posta ma pur avendo la possibilità di entrare a lavorare nell'ente a tempo indeterminato, decisi di provare a cercare un lavoro più consono ai miei studi. Per caso venni a sapere che la Minardi F1 cercava una centralinista che parlasse tedesco - pur pensando da appassionata dello sport: "e' impossibile...la formula 1...proprio io? Feci la domanda e una settimana dopo iniziai a lavorare in Minardi. Ho fatto: centralino, ufficio



logistico, segreteria, amministrazione e poi stampa. Per fortuna i manager di allora mi diedero l'opportunità di dimostrare le mie capacità (cosa assai più difficile in realtà più grandi). In poche parole, non avevo mai pensato di entrare in Comunicazione e soprattutto, di entrare a far parte di questo mondo, ma sono ben contenta di averlo fatto. Tutte

le esperienze nei reparti precedenti mi danno ora l'opportunità di conoscere e parlare del team in maniera più consapevole."

Quali sono gli aspetti più difficili e quali quelli più entusiasmanti e divertenti del tuo lavoro?

"Tutti i lavori che prevedono un contatto diretto con l'esterno al team possono risultare difficili. Trovare le parole giuste al momento giusto non sempre e' la cosa più semplice del mondo. E' indispensabile la predisposizione ai rapporti umani, che possono richiedere tanta pazienza e a volte grande diplomazia. Non c'e' niente di particolarmente difficile nel mio lavoro. Forse il tanto viaggiare non permette di coltivare al massimo la vita privata. Questo forse può risultare difficile, ma la passione aiuta tanto! Inoltre, ci siano molte cose entusiasmanti. La gestione dei piloti, il conoscere tante persone diverse, lavorare per Red Bull - un ambiente giovane, dinamico, un po' pazzo, al limite - vivere la Formula 1 che tanti possono solo vedere in TV. Tutto questo rende il mio lavoro entusiasmante. Mi ritengo una privilegiata nel divertirmi mentre lavoro!"

Come svolgi il tuo lavoro in rapporto alla "casa madre" Red Bull?

"La casa madre ci indica le linee guida, ma ci lascia relativamente indipendenti di gestire l'ufficio stampa come meglio crediamo. Il reparto comunicazione di Toro Rosso fa parte del gruppo Marketing Red Bull F1, gruppo che prevede l'utilizzo di sinergie importanti fra i due team F1, mantenendo comunque ognuno la propria identità in maniera indipendente."

Daresti alcune "istruzioni per l'uso" a tutte le ragazze che vogliono intraprendere il tuo lavoro?

"Difficile dare consigli...sicuramente le lingue sono indispensabili in Formula 1, poi il resto si può certamente imparare sul campo."



"Noi siamo un mondo un po' a parte e conoscere il vero motorsport, vale a dire le altre categorie, non fa male, partire dalle categorie piccole è una bella esperienza secondo me."



Venerdì 16 luglio ore 13:02, il lavoro è frenetico intorno alle monoposto di Alguersuari e Buemi, non c'è tempo per una pausa, tutto deve essere pronto per l'invio del materiale alla volta di Hockenheim, prima della doppia trasferta (Germania-Ungheria) che precede la pausa estiva del mondiale di F1.

Come scegliete gli uomini giusti?

"Tramite i curriculum, che arrivano all'ufficio personale, alcune di queste persone si conoscono perché l'ambiente è piccolo. Solitamente preferiamo chi già conosciamo. L'azienda ha avuto bisogno di fare un grande passo in un tempo molto ridotto, di conseguenza abbiamo assunto personale con esperienza. Adesso sarebbe il momento di assumere delle persone giovani, da formare. I giovani vedono il mondo in maniera diversa, sono più aperti alle novità, sono più creativi, ma è un lusso poterli formare."

Nel 2007, anno in cui fu acquisita la Minardi e si trasformò in Toro Rosso, si parlò anche di un possibile trasferimento del team in Austria?

"Ci furono queste voci, ma qua dentro questa possibilità non è mai stata valutata e considerata. Tanto è vero che sin dal primo momento abbiamo acquisito degli spazi perché eravamo un po' stretti. Sono poi

stati fatti degli altri investimenti sul territorio faentino. E' giusto parlare di noi come squadra italiana in Italia. Mi piacerebbe che smettessero di parlare di team "B" o junior team, perché non siamo un'emanazione della squadra inglese. Solo per fare un esempio: facciamo i meeting in italiano, i report sono in italiano."

Hai parlato di una Toro Rosso più che raddoppiata nell'arco di 4 anni. Questa crescita quanto pensi potrà proseguire ed in che misura?

"A tal proposito va detto che negli ultimi anni tutti i team di F1 hanno fatto grandi sforzi per ridurre i costi, tra le prime cose sono stati tagliati i test, che sono un grandissimo costo. L'altra è stato il raggiungimento di un accordo che si chiama RRA (Research - Restrictment - Agreement) che vincola le varie squadre a non superare una certa soglia di spesa, un rapporto tra numero di dipendenti e budget. Noi ci stiamo avvicinando alla nostra soglia, quindi le assunzioni da adesso in avanti saranno limitate."



Il reparto compositi è dotato di autoclave per la realizzazione di ogni singola componente della F1. In Toro Rosso le vetture vengono progettate, realizzate e sviluppate. Tecnologie, esperienza e professionalità consentono di produrre il 100% delle F1 nella factory faentina.



L'ingegner Nicolò Petrucci, monzese, responsabile del settore aerodinamica alla Toro Rosso, già valido progettista in Ferrari, McLaren e Toyota, focalizza con la lucida prospettiva dell'ingegnere le peculiarità dei tecnici italiani.

NICOLO' PETRUCCI

"I tecnici italiani sono da sempre fantasiosissimi e molto ben preparati tecnicamente. La loro passione per la competizione tecnica e' pari solo a quella degli anglosassoni. Nessuno ci insidia in quanto ad entusiasmo, iniziativa e capacità di risolvere i problemi più disparati. Pensiamo solo a quante soluzioni innovative sono state introdotte da auto da corsa italiane. Ne posso citare una su tutte: la Ferrari. La Ferrari fu' la prima ad introdurre gli alettoni.

Nelle categorie dove si ha libertà di progettazione il costruttore o e' italiano od inglese. Gli anglosassoni sono più pragmatici, sono dotati



di mentalità più pratica, i loro sforzi sono diretti all'applicazione. Si comportano sempre in regola con il massimo spirito corporativo. Le scuole italiane forniscono una preparazione tecnica e scientifica di base senza eguali. Se dovessi chiedere qualcosa in più alle scuole italiane: vorrei che dessero anche la possibilità di far più esperienza pratica."

"Per lavorare nel mondo delle corse ci vuole molta passione, spirito di sacrificio ed una grande propensione per il lavoro di gruppo. Una squadra di Formula Uno ha anche qualche inevitabile aspetto militare, nella massima necessità di disciplina e rigore. Lasciatemi finire con un detto che gli inglesi ricordano sempre. La parola inglese TEAM può essere intesa come l'abbreviazione di "Together Effort Achieve More" (L'impegno comune raggiunge obiettivi più grandi)".

Hai conosciuto i settori più racing di aziende come Ferrari, Minardi, Toyota ed ora rivesti un ruolo chiave in Toro Rosso. Sulla base della tua "pesante" esperienza, dai qualche buona dritta, per iniziare con il piede giusto, ad un giovane che vuole tuffarsi nell'affascinante mondo delle corse.

"E' difficile, in tanti mi hanno fatto questa domanda, ma non c'è una strada standard per tutti. Direi per prima cosa di prendere almeno una laurea breve, il diploma oggi inizia ad essere un po' stretto. E' difficile però essere assunti subito da un team di F1, ci sono tante piccole squadre che possono fare al caso di chi è alle prime armi. Quindi consiglieri di partire da delle categorie propedeutiche. Un meccanico che ha una buona esperienza in GP2 o Renault inizia a diventare facilmente integrabile anche in un team di F1. Noi siamo un mondo un po' a parte e conoscere il vero motorsport, vale a dire le altre categorie, non fa male, partire dalle categorie piccole è una bella esperienza

secondo me. I giovani devono usare l'informatica di base, il foglio di calcolo, internet, l'e-mail e, soprattutto, devono sapere parlare inglese. Anche se si è in una squadra italiana come la Toro Rosso, quando ci si raffronta con fornitori esterni si deve saper parlare in inglese. Oggi si fa fatica a trovare ragazzi che vogliono fare motorsport, io ci andavo gratis, quando ero in Ferrari, a fare le gare e come me altri della mia generazione. Questo aspetto è ancor più evidente, ad esempio, in Germania quando ero in Toyota facevo fatica a trovare dei ragazzi per lavorare nei week end, lontano da casa. Ragazzi svegliatevi."

Dalla Toyota sei tornato nella tua Emilia per fare il Team Manager in Toro Rosso.

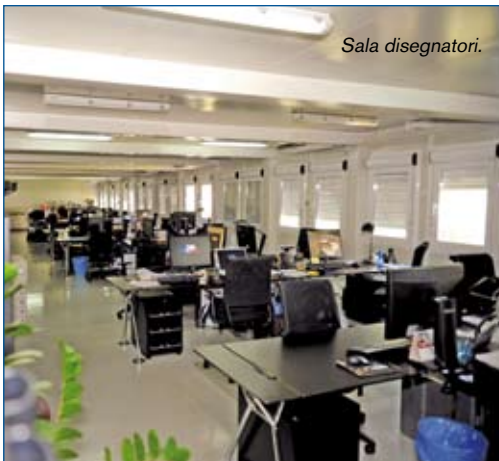
"E' stata una delle ragioni per cui sono venuto in Toro Rosso, per fare questo lavoro, il team manager. Appena sono venuto qua, in Toro Rosso, ho fatto il direttore generale, poi mi sono occupato di produzione. Sono fortunato perché lo stesso mestiere l'ho

visto da tante prospettive diverse, da meccanico, da ingegnere, da capo logistica, da team manager."

Hai trascorso tanto tempo lavorando gomito a gomito con personaggi che hanno fatto la storia della F1 e delle corse.

"Harvey Postlethwaite, per i compositi, fu veramente un maestro. Quello è stato un bel periodo ed una tra le più belle esperienze lavorative che ho vissuto quella del laminatore, mi piaceva da morire, era un qualcosa di talmente innovativo per noi, all'epoca, che ogni giorno facevo una scoperta, per cinque anni ho imparato ogni giorno." "Altre figure chiave, tra i piloti, Ivan Capelli, ho avuto un bellissimo rapporto con lui, è un signore, per un anno abbiamo lavorato insieme in Ferrari, è stato sfortunato. Si è trovato, purtroppo, nel periodo più sbagliato. Ove Anderson era una persona di un carisma illimitato, aveva una gran voglia di fare il motorsport e aveva il pregio di sapersi godere la vita, lui è stato un maestro di vita più che di lavoro."

Sala disegnatori.



Il reparto "controllo qualità" riveste un ruolo molto importante in un team di F1.



L'ing. Giorgio Ascanelli (al centro) parla con i suoi uomini in occasione dell'ultimo GP di Montecarlo. Il Direttore Tecnico vanta già esperienze vincenti in Ferrari, McLaren e Maserati. A sinistra l'ing. Mekies.

TESTO E FOTO: RICCARDO IMPERIO

PICCOLA BESTIA

L'ARMA DELLA RISCOSSA SEAT IN CAMPO EUROPEO PASSA PER LE RUOTE DELLA IBIZA. LA PICCOLA, COMPLETAMENTE RIFATTA SI PRESENTA NEL TOSTISSIMO PANORAMA DEL SEGMENTO "B" CON TUTTI GLI ATTRIBUTI PER RITAGLIARSI UNO SPAZIO INTERESSANTE. LA DSG 1.4 DA 150CV DA NOI PROVATA, GIÀ NELLA SIGLA, DENOTA IL SUO RANGO DI SPORTIVA NELLA FAMIGLIA IBIZA



Da anni la Casa Spagnola, parte del Gruppo Volkswagen, strizza l'occhio alla sportività. La Leon ha saputo ritagliarsi in queste stagioni un ruolo di assoluta protagonista vincendo in tutto il mondo nel Mondiale Fia e convincendo con la Serie Europea e con quelle

nazionali. In Italia poi la filiale nazionale ha raccolto successi e titoli nel Cite con Colciago e Albanese. In Casa Seat si è deciso di trapiantare il DNA sportivo anche nel segmento B con la Ibiza che presenta ben tre versioni sportive: la FR da noi provata, la Cupra e la Bocanegra con le ultime due che hanno a disposizione 30 cv in più. Per tutte il collaudato

sistema DSG. Difficilmente vedremo la Seat promuovere monomarca con queste vetture, con tutte le risorse dirottate sulla Serie Europea e sulle Serie Nazionali con anche il progetto WTCC fortemente ridimensionato. A ben vedere però ci sarebbe un campionato che potrebbe fare al caso suo e di cui noi abbiamo già parlato negli scorsi numeri...



*In alto: La plancia sobria della DSG su cui stacca deciso il grintoso volante in pelle rifinito con cuciture rosse.
In basso: Il concept "Arrow Design" guida lo stile della nuova Ibiza con forme equilibrate e gradevoli*

INTERNI

All'interno ad accoglierci c'è un raffinato volante "tagliato sotto" in pelle, rifinito con sottili cuciture rosse e marchiato "FR", segni questi dell'imprinting sportivo del modello. Dalle razze orizzontali fanno capolino i paddles cromati del cambio DSG. Il volante, al tatto, denota un'ergonomia accentuata, aspetto che con il trascorrere dei chilometri

si farà apprezzare. I sedili anteriori avvolgono ottimamente e contengono senza opprimere, garantendo una seduta piacevolmente sportiva. Trovare la miglior posizione di guida non è un problema, neanche per gli extra long, i sedili sono regolabili anche in altezza, così come è regolabile in profondità ed altezza il volante. Il design degli interni, escludendo il guizzo del volante, non pre-

senta colpi di testa particolari, è comunque sobrio ed equilibrato. La leva del cambio automatico DSG è incorniciata da una placca in materiale lucido, al pari della radio e del clima. Alla pulizia compositiva degli interni corrisponde una efficace e razionale distribuzione di tutti i comandi. Pulsanti e leve

sono collocati con un razicinio tutto tedesco, re-taggi, certamente, dell'influsso Volkswagen. I sedili sono rivestiti con un tessuto di buona qualità denominato "Road", un bracciolo centrale non ci sarebbe stato male, così come qualche porta oggetti in più sarebbe stato utile. All'anteriore si ha un'ottima abitabilità, il posteriore è meno spazioso, anche se grazie alle 5 porte della versione testata non vi sono problemi di accessibilità. Il bagagliaio è spazioso e ben fruibile in ogni angolo, grazie ad un incavo privo di modanature ed sporgenze varie, piccolo neo il dislivello tra piano di carico e piano di apertura del portellone posteriore. La Ibiza FR, caratteristica non comune, soprattutto per vetture di questa categoria, monta la ruota di scorta "intera".

DESIGN

Lo stile della vettura è frutto del lavoro diretto da Luc Donckerwolke, il papà dell'affascinante Lamborghini Gallardo si è calato perfettamente nel contesto Seat ed ha dato vita a forme interessanti con questa Ibiza. La morfologia della piccola di Martorel è equilibrata ed ha peculiarità tutte sue, elementi stilistici che la rendono distinguibile nel "mucchio". Un aspetto questo che assegna un punto a favore alla voce "personalità" della vettura. A dare grinta alla Ibiza contribuiscono i due teorici che sferzano il laterale della vettura. Due fendenti attraversano in modo convergente i lati della vettura, originandosi dai fanali, anteriori e posteriori; questi danno corpo a parafranghi e portiere con piglio ed eleganza. Questi elementi fanno sentire la loro presenza in modo convincente anche sul frontale, andando a culminare nella grintosa calandra. Gradevole è il posteriore, anche se meno aggressivo del frontale. Proprio davanti la griglia nera a nido d'ape che fa respirare motore e freni anteriori è un ulteriore segno distintivo del fatto che ci troviamo in presenza di una piccola fuori dalle comuni. "FR" il logo-simbolo che distingue le versioni sportive di Ibiza e Leon campeggia discreto sul fronte e sul posteriore. Nell'insieme l'Ibiza FR 1.4 rende il meglio nel 3/4, ha personalità ed equilibrio con i cerchi da 17", dotati di razze artigiane che chiudono un pacchetto ben riuscito.



Il volante, "tagliato" in basso, è caratterizzato nella parte inferiore dal marchio FR.



I Sedili posteriori ribaltabili con lo schema 2/3 rivestiti con il tessuto "Road" e rifiniti con cuciture rosse.

TELAIO

Il pianale della Ibiza è un'anteprima assoluta, la spagnola è stata la prima vettura del gruppo ad impiegare la nuova piattaforma, quella, per intenderci, che costituirà l'asse portante di tutte le piccole del gruppo Volkswagen. Proprio le dimen-



Il comando del cambio DSG posto dietro al volante. Si è rivelato efficace e preciso in ogni condizione.

TECNOLOGIA COSTRUTTIVA

Sin dal momento in cui il reparto di progettazione Seat si è mosso per dar vita alla nuova Ibiza, lo ha fatto avvalendosi di programmi di simulazione piuttosto avanzati. Metodo che ha consentito di raggiungere due importanti traguardi: contenere i costi ed accorciare i tempi di gestazione. L'Ibiza è stata

ideata e finita in "soli" 23 mesi, un vero record. La massima razionalizzazione del processo di progettazione e degli standard adottati per la sua catena di montaggio (è costruita in Spagna) hanno permesso l'innalzamento della qualità di assemblaggio.

FR è il marchio distintivo dei modelli sportivi di casa Seat.



I doppi artigli dei cerchi in lega "Saga" da 17", montati di serie su questo modello.



La "S" Seat nasconde la maniglia di apertura del portellone posteriore.



sioni più generose del nuovo pianale hanno permesso un incremento delle misure della vettura, oggi più larga del precedente modello (3cm avanti e 3,5cm posteriormente) e dotata di un passo più lungo di 7mm. La realizzazione di una scocca ex novo ha portato con sé l'utilizzo di acciai ad alta resistenza, questo a tutto vantaggio della riduzione di peso (47 kg meno del precedente modello) ed un incremento delle prestazioni meccaniche complessive della scocca stessa. Le nuove geometrie del pianale hanno imposto una profonda revisione delle sospensioni, oggi completamente rifatte, con le McPherson anteriori ed il ponte semirigido posteriore.

MOTORE e CAMBIO

4 cilindri biturbo con basamento in alluminio e 4 valvole per cilindro da 1.390 cc. di cilindrata con alesaggio/corsa 76.5/75.6. Rapporto di compressione è 10.0 capace di erogare una potenza pari

a 150 cv (110 kW) a 5.800 giri. Coppia massima 220 Nm a 4.500 giri. Iniezione TSI con immissione Euro 5 (secondo gli ultimi standard europei). Il cambio è il moderno DSG a sette rapporti, dotato di software che ne consente un ampio e versatile uso sia nell'uso.

PROVA

Sedendosi al volante si trova agevolmente la misura, la gamma di regolazioni del sedile e del volante permettono di sentirsi subito a proprio agio. La posizione è incassata e l'aspettativa di trovarsi di fronte ad una piccola grintosa cresce subito. L'emotion anche alla guida c'è. L'Ibiza è sincera e facile da capire, non ha comportamenti estremi né tantomeno imprevedibili. La frenata è potente e lo sterzo ha una buona precisione, anche se personalmente lo avrei preferito un filo più diretto. Il pedale del freno di dimensioni generose ha un dislivello marcato rispetto all'acceleratore ed è opportuno prendere le

IBIZA FR 1.4 TSI 150 CV DSG

DIMENSIONI E MISURE ESTERNE/INTERNE

Lunghezza mm	4.072
Larghezza mm	1.693
Altezza mm	1.424
Passo mm	2.469
Carreggiata ant. e post. mm	1.449/1.441
Volume bagagliaio l	284
Capacità del serbatoio carburante l	45
Dischi freno ant.	
Auto ventilanti diametro/spessore mm	288/25
Dischi freno post. Diametro/spessore mm 232/9	
Dischi ruote da	7 j x 17
Pneumatici	215/40 R17

PRESTAZIONI

Velocità massima Km/h	211
Accelerazione 0-100Km/h sec	7.8

PREZZO

€19.450 Chiavi in mano



misure prima di tuffarsi nel misto con brio. Il cambio, che lo si usi nella versione automatica "D" (meno esasperata) o "S" (sportiva), è preciso e rapido. Quando si passa al "G", in manuale, lascia il segno per la rapidità in scalata. L'assetto non è estremo e concede qualcosa al confort con una taratura delle sospensioni non esasperata, resta il fatto che la FR sul misto trasmette emozioni e si lascia guidare, non

si ha mai l'impressione che sia Lei a condurre il gioco, con il posteriore che reagisce in modo progressivo, tutto è sotto controllo grazie ad un leggero e rassicurante sottosterzo. Bella e fluida la spinta del piccolo millequattro biturbo volumetrico, soprattutto quando lo si fa girare in alto è un godimento per orecchie e prestazioni. Ai bassi regimi la rumorosità interna è ottima, soltanto quando si spinge al meglio il 1.4

la FR non brilla per silenziosità. L'uso autostradale evidenzia la buona versatilità della Ibiza FR, a suo agio anche nelle lunghe percorrenze. Con il cruise control si macinano chilometri senza rendersi conto che si è alla guida di una piccola e grinta della FR

perette di togliersi delle soddisfazioni giocando con l'effetto sorpresa che turba molti "piloti da autostrada". Anche nel traffico l'Ibiza passa l'esame, con il cambio automatico e l'Hill Holder ci si disimpegna agevolmente anche in città. Nelle manovre e sullo stretto i sensori posteriori danno una mano, ma la visibilità non manca e tutte le manovre sono agevoli. Ovviamente il miglior terreno per raggiungere "l'emotion" resta, indiscutibilmente, il misto.

SICUREZZA

I sistemi di sicurezza non mancano nella dotazione di serie e sono tutti utili e graditi, ad iniziare dall'ABS ed ESP. Quest'ultimo assieme al TCS (Traction Control System) ed al sistema di controllo della pressione degli pneumatici da un contributo globale alla sicurezza attiva della vettura. L'impiego di acciai ad alte prestazioni ha contribuito anche all'incremento degli standard di sicurezza passiva della vettura. Gli airbag frontali ed addominali sono integrati, nella versione provata, da quelli a tendina.

SE FOSSE PISTA

Facciamo un piccolo sforzo di immaginazione e figuriamoci la DSG 1.4 con roll-bar, sedile racing, cinture a sei punti, assetto e slick. L'esercizio non

Nel misto la Ibiza FR spara le sue migliori cartucce. Sincera nelle reazioni e con un sottile sottosterzo i 140cv sono sicuramente da "emoción"





I fendinebbia ed i fari sono AFS "Adaptive Frontlights System", cioè il raggio di illuminazione dei proiettori segue l'andamento della strada.

è poi così impegnativo perché l'Ibiza DSG ha un'indole tale che immaginarcela sui circuiti italiani nel CITS non è poi così improbabile. La potenza a disposizione è già buona ma i 30cv in più disponibili sulla Cupra o sulla Bocanegra sarebbero facilmente raggiungibili operando esclusivamente sull'elettronica. Con l'aggiunta di uno scarico Gruppo N si potrebbero sfiorare i 200cv, la soglia attualmente raggiunta dalle principali protagoniste del Campionato. Dalla sua avrebbe il peso e sicuramente il cambio Dsg che permette cambiate precise e efficaci riducendo anche la manutenzione della trasmissione. Viste le ottime prestazioni che la cugina Leon FR sta sparando chissà che nel variegato schieramento del CITS non scenda nella mischia qualche Ibiza, magari con il Rosso Emotion.



NON È MAI TROPPO TARDI

Ci si può scoprire piloti anche da grandi. Cesari a quasi 40 anni ha scoperto di avere il piede giusto e adesso non ha proprio voglia di fermarsi.

Iniziare a 37 anni e scoprire subito di avere il "piede" giusto. Mauro Cesari ha trascorso una vita tra i motori, nell'autofficina del padre. Ma l'opportunità di debuttare in pista è arrivata tardi... forse troppo. Un destino forzato anche dalle limitate disponibilità economiche. Poi il primo test a Magione, con il team Parretta, al volante di un'Alfa 33 alla fine del 2006 ed il nuovo record del circuito. L'incredulità del pilota spoletino e quella del preparatore umbro, che non riusciva a spiegarsi come venissero fuori certi tempi utilizzando delle traiettorie anomale, disegnate secondo una logica al limite delle leggi fisiche. Del resto per Cesari si trattava della "prima volta". Da lì a breve la decisione di prendere parte l'anno seguente al monarca riservato alle vecchie berline del Quadrifoglio. Un esordio segnato dal titolo e poi, nel 2008, ancora un successo nel Trofeo Barchetta, conquistando più

di 900 punti sui 1000 disponibili. Quindi l'idea di tentare una nuova avventura nella Superstars: vetture estremamente potenti ed impegnative anche per il peso e le dimensioni. Tre gare in quello stesso anno: a Magione, Varano e Valencia, con la BMW M5 della Caal Racing. Nel 2009 la prima stagione completa, sempre con una "super-berlina" bavarese schierata dalla squadra di Corrado e Luca Canneori. Risultato: il titolo della Senior Car e quattro podi (secondo ad Adria e terzo a Portimão, Mugello e Kyalami). Tra i suoi avversari Gianni Morbidelli, Pierluigi Martini e Andrea Chiesa. Scusate se è poco... Quest'anno il passaggio alla Motorsport con la 550i, ma anche tanti ritiri (si scoprirà per un problema strutturale di assemblaggio cambio-motore). Su 12 gare, solo tre volte è riuscito a tagliare il traguardo. Tanta amarezza e alla fine la scelta di concludere la stagione con

la Chrysler 300C della MRT by Nocentini, una vettura che lo ha subito impressionato per i tanti cavalli e, al contempo, la semplicità di guida. L'accordo riguarderà anche il 2011. «Ho scelto di continuare con la Superstars perché ritengo che sia un campionato in crescita e sono convinto che diventerà una serie mondiale, sulla scia della Superbike. - ha commentato Cesari - Mi era



stata prospettata da un mio sponsor la possibilità di correre nella Nascar, ma ho deciso di non cambiare». L'impegno con la nuova vettura prende il via da Varano. Ma nel frattempo il pilota umbro è stato chiamato ad assumerne un altro ancora più importante: quello di convolare a nozze con la sua bella Marianna.

stata prospettata da un mio sponsor la possibilità di correre nella Nascar, ma ho deciso di non cambiare». L'impegno con la nuova vettura prende il via da Varano. Ma nel frattempo il pilota umbro è stato chiamato ad assumerne un altro ancora più importante: quello di convolare a nozze con la sua bella Marianna.



MAURO CESARI

Data di nascita: 12/6/69

Luogo di nascita: Spoleto (PG)

Prima gara: 2007 Trofeo Alfa 33

Prima vettura: Alfa Romeo 33

Circuito preferito: Spa-Francorchamps

Bevanda preferita: Coca Cola

Cibo preferito: pasta

Bionde o brune: ...ricce

Hobby: enduro, snowboard, subacquea, vela...

La mia macchina: BMW M3

Un grazie a... all'autodromo di Magione, che mi ha fatto scoprire l'automobilismo.

Se solo... Avessi iniziato prima.



A CURA DI DARIO LUCCHESI. FOTO: ACTUALFOTO

LA LADY NEL CHALLENGE

Laura ha 22 anni ma già da cinque si misura con i colleghi sulle monoposto Renault. Quando andar in macchina è sinonimo di libertà.

Laura Polidori, 22 anni, è l'unica "lady" del Challenge Formula Renault 2.0. Carattere deciso, in pista veloce e costante, la giovane ragazza di Aprilia è alla sua quinta stagione in monoposto. Una passione, quella per le corse, che ha avuto contagiato dal papà che a otto anni l'ha messa per la prima volta su un go-kart. Il debutto nella 60 Mini. Poi il passaggio nella 100 Junior e quindi, nel 2005, l'esordio nel campionato tricolore riservato alle Tatuus 2 litri. Solo due gare e poi lo "stop" nel 2006, per riprendere due anni dopo partecipando a tutta la serie svizzera. Quindi, nelle due stagioni seguenti, alcune partecipazioni nel "Light" e all'inizio del 2010 la decisione di rientrare dalla porta principale nel campionato della Fast Lane Promotion. Nell'appuntamento inaugurale, sulla pista di Imola (la sua preferita), un

decimo posto. A Vallelunga, in gara-2, il nono piazzamento finale conquistato dopo avere lottato a denti stretti con i suoi colleghi. Poi la battuta d'arresto, in occasione del terzo round di Monza, per una forte influenza che l'ha costretta a dare appunto forfait, tornando alcune settimane dopo a Misano. Il team è quello di famiglia, la LP Motorsport, con la gestione tecnica di Maurizio Faccendini. Niente podi, fino ad ora, ma un bilancio sicuramente positivo per Laura, che non ha mancato una sola volta di tagliare il traguardo. Lei ambisce ad ottenere presto un risultato importante. Le corse, insieme alla musica e alle amicizie, fanno parte integrante della sua vita. «Ricordo quando sono salita per la prima volta su un kart proprio come se fosse ieri. - sostiene Laura - La sensazione di liberà che provai, mista all'adrenalina per la velocità, mi

lasciò un segno indelebile. Un'eredità che mi porto ancora oggi appresso». Il prossimo obiettivo, come lei stessa ammette, è di puntare al successo e confermare la propria presenza per il 2011 nel campionato di Formula Renault, non senza un'opzione per le ruote coperte che in futuro potrebbero rappresentare una valida alternativa per la sua carriera.



LAURA POLODORI

Data di nascita: 27/1/1988

Luogo di nascita: Aprilia (LT)

Prima gara: 1998 60 Minikart

Prima vettura: Formula Renault 2.0

Circuito preferito: Imola

Bevanda preferita: succo di ananas

Cibo preferito: lasagne

Biondi o bruni: bruni, come il suo ragazzo

Hobby: musica e palestra

La mia macchina: Mini Cooper

Un grazie a... mamma e papà.

Se solo... Avessi avessi un budget più sostanzioso.



GORDON CUT&MADE

Novità assoluta della stagione Murphy and Nye 2010 è Cut&Made: la collezione dall'anima fortemente artigianale, che coinvolge tutti i sensi, una vera e propria esperienza multisensoriale. Qui la giacca Gordon.

POWER BALANCE

Il Power Balance è basato sull'idea di ottimizzare il flusso di energia del corpo. L'ogramma è disegnato per risuonare e rispondere all'energia emanata dal corpo. Disponibile con cinturino in silicone o stoffa e in versione pendente.



SANDALO ATTRACTIVE

L'estate è quasi finita ma i sandali della collezione estate 2010 della Hogan sono sempre uno status symbol. Qui il Sandalo Attractive con zeppa realizzato in tessuto tecnico con inserti in vernice a contrasto.

DOLCE E GABBANA LIGHT BLU

Light Blue racchiude i sapori, la freschezza e i profumi del Mediterraneo, in una boccetta classica in vetro satinato con tappo blu.



BRASILE BLACK PACK

Sono stati eliminati i colori vivaci giallo/verde per i quali il paese è noto ma ne è stato messo in risalto uno: l'oro.

TIDES EXUMA

A rendere unico Tides™ Exuma®, infatti, oltre al design originale e accattivante, è l'inserimento nel quadrante dell'esclusiva lancetta a forma di Tridente: unico indicatore con brevetto mondiale in grado di indicare, oltre all'alta o alla bassa marea, lo slack tides in cui le correnti sono praticamente assenti, il momento migliore per effettuare le immersioni.

race report

42 CAMP. ITALIANO F. ACI CSAI ABARTH

48 CAMPIONATO ITALIANO PROTOTIPI

54 COPPA ITALIA

43 CAMP. ITALIANO F.3

49 FIVE HUNDRED CUP

56 CAMPIONATO ITALIANO AUTOSTORICHE

44 CAMPIONATO ITALIANO GT

50 CAMP. ITALIANO TURISMO DI SERIE

58 SUPERSTARS SERIES

46 CAMP. ITALIANO TURISMO ENDURANCE

52 CHALLENGE FORMULA RENAULT 2.0

59 PORSCHE CARRERA CUP

47 SEAT LEON SUPERCOPA

53 CLIO CUP



AUTOSCONTRO



Il terzo round del Campionato Italiano Formula ACISAI Abarth, Trofeo Michele Alboreto, corsosi ad Imola, si chiude con le vittorie di Riccardo Agostini in gara 1 e Brandon Maisano in gara 2. Quando si spengono i semafori rossi di gara 1 Agostini parte senza esitazioni, De Beer sembra poter conservare la seconda posizione, ma alla Variante Tamburello subisce l'attacco di Maisano. Agostini infligge subito un distacco superiore ai 2 secondi, mentre alle sue spalle è bagarre per il quarto posto con Cunill alle prese con Gilardoni, Zimin, Bacci, Marciello e Defendi. Al terzo passaggio Bacci supera Zimin che si ritrova a difendere la settima posizione da Marciello. Il pilota italo-svizzero è scatenato ed al quarto passaggio alla Rivazza prova l'attacco, ma

finisce per tamponare il rivale terminando la sua corsa nelle vie di fuga raggiunte con un volo spettacolare, ma senza conseguenze per il pilota. Nella stessa tornata finisce anzitempo la gara anche Defendi che mette fuori gioco anche Moscato, mentre a portarsi alle spalle di Bacci è Niederhauser che dopo le scintille che lo hanno preceduto guadagna la settima posizione. Sotto la bandiera a scacchi Agostini festeggia la sua prima vittoria, condita anche dal giro più veloce e da un distacco di quasi 7 secondi sulla più vicina concorrenza, composta da Maisano e De Beer. Taloni chiude invece 14esimo e primo per la classifica del Trofeo Nazionale CSAI. Al via di gara 2, con la griglia stilata nelle prime otto posizioni per ordine inverso ai risultati delle qualifiche,

04 LUGLIO 2010

IMOLA

POLE POSITION:

Agostini 1'47.248

GIRO PIÙ VELOCE:

Agostini 1'47.850

PODIO:

1. Agostini
2. Maisano
3. De Beer

GARA 1

POLE POSITION:

Bacci n.d.

GIRO PIÙ VELOCE:

Guerin 1'49.106

PODIO:

1. Maisano
2. Agostini
3. Gilardoni

GARA 2



Bacci, Zimin e Cunill si involano nell'ordine in testa al gruppo inseguiti da Colombo, Gilardoni, Maisano, Agostini e De Beer nelle prime otto posizioni. Al quarto passaggio alla Tamburello Zimin riesce ad infilare Bacci, ma il fiorentino risponde alla staccata suc-

cessiva riguadagnando la testa della gara. Al quinto giro Maisano riesce a superare Gilardoni, mentre in testa Bacci riesce a difendersi da Zimin che poi viene sorpreso da Cunill e Maisano prima di finire la gara al sesto giro per un contatto con Heche. Al settimo giro brutto incidente alla Tam-

burello quando Cunill riesce a sopravvivere Bacci in rettilineo, ma il fiorentino, nel tentativo di ristergli, finisce per toccarlo con il risultato che le due monoposto, di fatto agganciate, impattano violentemente contro le protezioni esterne. Dopo l'ingresso della safety car e la successiva bandiera rossa dopo tre tornate la gara viene conclusa in anticipo attraverso l'esposizione della bandiera rossa con Maisano vincitore, davanti ad Agostini e Gilardoni.

TRE VINCITORI IN QUATTRO PROVE



Doppio appuntamento nel mese di luglio per la F3 italiana. Ad ospitare le prove due autodromi di prestigio come Imola e Mugello. A Imola a trionfare sono Daniel Mancinelli e Stephane Richelmi. Il primo in Gara 1 parte subito forte e conduce il gruppo fin sotto la bandiera a scacchi nonostante i ripetuti attacchi dello scatenato Cesar Ramos grande protagonista di entrambe le gare dove chiude nella scia dei rispettivi vincitori e siglando in entrambe le occasioni il giro più veloce. La vittoria di Richelmi in gara 2, dopo il quarto posto in gara 1, arriva al termine di una rincorsa alle posizioni di vertice da parte del

pilota monegasco che dopo le prime tornate riesce a superare il duo del Prema, Caldarelli e Liberati, in quel momento secondo e primo e che terminano poi quarto e sesto dopo aver a lungo lottato con il finlandese Krohn, terzo al traguardo. Primo podio stagionale in gara 1 per il belga Vervisch costretto al ritiro in gara 2 per un contatto con Campana. Al Mugello prova di forza di Andrea Caldarelli che, dopo il dominio nelle prove libere del venerdì e la pole position conquista la vittoria ed il giro più veloce nella prima gara del weekend. A debita distanza dal pilota pescarese ha concluso al secondo posto Mancinelli che, con i punti incamera-



04 LUGLIO 2010

IMOLA

POLE POSITION:

Mancinelli Dallara F308 FPT 1'41.994

GIRO PIÙ VELOCE:

Ramos Dallara F308 FPT 1'42.891

PODIO:

1. Mancinelli Dallara F308 FPT
2. Ramos Dallara F308 FPT
3. Vervisch Dallara F310 FPT

GARA 1

POLE POSITION:

Caldarelli Dallara F308 FPT n.d.

GIRO PIÙ VELOCE:

Ramos Dallara F308 FPT 1'43.411

PODIO:

1. Richelmi Dallara F308 FPT
2. Ramos Dallara F308 FPT
3. Krohn Dallara F310 FPT

GARA 2

25 LUGLIO 2010

MUGELLO

POLE POSITION:

Caldarelli Dallara F308 FPT 1'43.721

GIRO PIÙ VELOCE:

Caldarelli Dallara F308 FPT 1'44.851

PODIO:

1. Caldarelli Dallara F308 FPT
2. Mancinelli Dallara F308 FPT
3. Buttarelli Dallara F308 FPT

GARA 1

POLE POSITION:

Liberati Dallara F308 FPT n.d.

GIRO PIÙ VELOCE:

Buttarelli Dallara F308 FPT 1'45.973

PODIO:

1. Richelmi Dallara F308 FPT
2. Campana Dallara F308 FPT
3. Buttarelli Dallara F308 FPT

GARA 2

ti, conserva la leadership di Campionato davanti a Ramos, (quarto). Sventolano per la prima volta in questa stagione solo bandiere tricolori sul podio grazie all'ottimo terzo posto conquistato da Buttarelli peraltro lanciatisi in testa nei primi giri con una partenza

fulminante. Start decisivo in gara 2 dove Richelmi brucia tutti dalla terza casella in griglia. Alle sue spalle il compagno di squadra Campana e Buttarelli, di nuovo sul terzo gradino del podio ed autore del giro più veloce dopo essere partito solo settimo.

MESE INFUOCATO



Due le prove a luglio per il Gt Italiano con il gran caldo che ha caratterizzato entrambi gli appuntamenti di Imola e Mugello. In Gara 1 a Imola, Cirò-Rugolo (Ferrari F 430) si sono imposti nella classe GT2 davanti alle simili vetture di Moncini-Montermini e dei compagni di squadra Garofano-Cadei. La gara si decideva in apertura quando alla quarta tornata il propulsore della Porsche di Lietz andava in fumo spianando la strada alle vetture di Maranello. Fra le GT3 vittoria per il duo Audi Albuquerque-Bonanomi davanti ai compagni di squadra Capello-Giraudi e al duo Bontempelli-

Caccia. In questo caso la gara si decideva proprio all'ultimo giro con Bonanomi che, dapprima aveva la meglio sul suo compagno di squadra Giraudi, e poi alla Rivazza prendeva definitivamente la testa della gara dopo un testa coda di Caccia. Sul traguardo il pilota lecchese precedeva Giraudi mentre Caccia si doveva accontentare del terzo posto finale. Nuova vittoria per Rugolo-Cirò anche in Gara 2 dove hanno preceduto Mugelli-Palma e Valentini-Dalle Stelle. Con Montermini subito out al primo giro la vittoria sembrava cosa fatta per il duo Cadei-Garofano in testa fin dallo start.

La rimonta rabbiosa di Cirò si concretizzava la 21^a passaggio quando riusciva ad infilare Garofano che solo tre giri dopo, forse per un errore di concentrazione

ne finiva nella sabbia scivolando giù dal podio. In GT3 affermazione di Lavo-Gattuso (Ferrari F 430) davanti a Roda-Leitz (Porsche GT3R) e Caccia-Bontempelli



04 LUGLIO 2010

IMOLA

GT2-GT3

POLE POSITION:

 Lietz **Porsche 991 GT3 R** 1'44.120

GIRO PIÙ VELOCE:

 Garofano **Ferrari F430** 1'46.146

PODIO

1. Rugolo/Cirò **Ferrari F430**
2. Moncini/Montermini **Ferrari F430**
3. Garofano/Cadei **Ferrari F430**

GT CUP

POLE POSITION:

 Mastronardi **Porsche 997 Cup** 1'49.388

GIRO PIÙ VELOCE:

 Amaduzzi **Ferrari F430** 1'51.764

PODIO

1. Mapelli/Mancini **Ferrari F430**
2. Amaduzzi/Cerati **Ferrari F430**
3. Trentin/Merendino **Ferrari F430**

Gara 1

GT2-GT3

POLE POSITION:

 Cadei **Ferrari F430** 1'44.494

GIRO PIÙ VELOCE:

 Cadei **Ferrari F430** 1'46.602

PODIO

1. Rugolo/Cirò **Ferrari F430**
2. Mugelli/Palma **Ferrari F430**
3. Valentini/Dalle Stelle **Ferrari F430**

GT CUP

POLE POSITION:

 Sanna **Lamborghini Gallardo** 1'51.032

GIRO PIÙ VELOCE:

 Sanna **Lamborghini Gallardo** 1'52.057

PODIO

1. Sanna/Stancheris **Lamborghini Gallardo**
2. Mancini/Mapelli **Ferrari F430**
3. Fratti/Caffi **Porsche 997 Cup**

Gara 2

(Ferrari F 430). Molto bella la gara con almeno cinque equipaggi che si sono dati battaglia per tutta la durata della gara. La penalizzazione per la vittoria di gara 1 ha estromesso l'Audi di Albuquerque-Bonanomi mentre un principio di incendio ha posto fine alle velleità di De Lorenzi-Borghini. Nella gara della classe GT Cup, Mapelli-Mancini (Ferrari F 430) sono saliti sul gradino più alto del podio davanti ai due equipaggi della Scuderia La.Na., Cerati-Amaduzzi e Trentin-Merendino (Ferrari F 430). Mastronardi al via non aveva problemi a confermare la pole conquistata in prova, portandosi subito al comando davanti a Mapelli, Amaduzzi e Caffi. era proprio la lotta per la prima posizione a caratterizzare le fasi centrali della gara con Mapelli che all'undicesimo passaggio aveva la meglio su Mastronardi. Anche Amaduzzi approfittava dell'occasione, ma in ingresso curva si toccava con Mastronardi permettendo a Caffi di scavalcare entrambi. Al 13° giro Amaduzzi riprende-



va la seconda posizione, consegnando la vettura al suo compagno di squadra Cerati alle spalle di Mancini, subentrato a Mapelli, e davanti a Fratti. Quest'ultimo, però, tre giri più tardi doveva abbandonare per la rottura del propulsore, lasciando a Trentin la terza posizione davanti ad Sanna in grande rimonta. Ma anche il pilota della Mik Corse era costretto al ritiro poco dopo per un problema alla trasmissione. A dominare in gara 2 con le vetture Cup, nello stesso schieramento delle GT2 e GT3, Sanna/Stancheris avanti sin dal via con la Lamborghini Gallardo al secondo successo stagionale precedendo Mapelli e Caffi. Ben trentasei gli equipaggi la

via Mugello per il record stagionale. Nella prima gara riservata alle classi GT2-GT3, la vittoria nella classe maggiore è andata a Cioci-Perazzini (Ferrari F 430), davanti a Montermini-Moncini (Ferrari F 430) e Dalle Stelle-Valentini (Ferrari F 430), mentre le due Audi R8 LMS hanno ottenuto una splendida doppietta nella GT3 con Capello-Giraudi e Albuquerque-Bonanomi, precedendo la Ferrari F 430 di Gattuso-Lavio. A passare per primo sotto al traguardo era però Moncini, ma la direzione corsa decideva di penalizzare il pilota della Villorba Corse di 10" per un contatto proprio fra le due vetture di testa che aveva permesso

25 LUGLIO 2010

MUGELLO

GT2-GT3

POLE POSITION:

Cioci Ferrari F430 1'51.406

GIRO PIÙ VELOCE:

Garofano Ferrari F430 1'53.965

PODIO

1. Cioci/Perazzini Ferrari F430
2. Montermini/Moncini Ferrari F430
3. Capello/Giraudi Audi R8 LMS

GT CUP

POLE POSITION:

Mastronardi Porsche 997 Cup 1'56.332

GIRO PIÙ VELOCE:

Ferraris Ferrari F430 1'59.928

PODIO

Gara 1

1. Fornaroli/Villa Porsche 997 Cup
2. Mastronardi/Formilli Fendi Porsche 997 Cup
3. Sanna/Stancheris Lamborghini Gallardo

GT2-GT3

POLE POSITION:

Cirò Ferrari F430 1'52.065

GIRO PIÙ VELOCE:

Rugolo Ferrari F430 1'54.413

PODIO

1. Roda/Lietz Porsche 991 GT3 R
2. Rugolo/Cirò Ferrari F430
3. Mugelli/Palma Ferrari F430

GT CUP

POLE POSITION:

Mapelli Ferrari F430 1'57.474

GIRO PIÙ VELOCE:

Mapelli Ferrari F430 1'59.406

PODIO

Gara 2

1. Mapelli/Mancini Ferrari F430
2. Baccani/Bellini Porsche 997 Cup
3. Cerruti/Ferraris Ferrari F430

a Moncini di scavalcare Perazzini. A vincere in gara due è la Porsche GT3R di Roda-Lietz, davanti alle due Ferrari F 430 di Rugolo-Cirò, primi della GT2, e di Mugelli-Palma. L'equipaggio Dalle Stelle-Valentini (Ferrari F 430) ha occupato il terzo gradino del podio nella GT2, mentre nella GT3 alle spalle dei piloti dell'Autorlando

hanno concluso Gattuso-Lavio (Ferrari F 430) e Albuquerque-Bonanomi (Audi R8 LMS). È Proprio Lietz il mattatore della gara capace di rimontare e sorpassare al 24° giro, all'esterno alla San Donato, Rugolo. Nella Gt Cup vittoriosa per Villa-Fornaroli (Porsche 997) e Mapelli-Mancini (Ferrari F 430).



POKER DI VALLI

Come per gli altri Campionati Italiani anche per il CITE tour de Force estivo con due prove in tre settimane. Si parte da Imola dove Gara 1 è terreno di conquista di Roberto Colciago che, al volante della Seat Leon TFSI che lo accompagna ormai da tre

stagioni, ha la meglio sulla compagna di squadra Valentina Albanese e sul veneziano di Milano Daniele Mulacchiè, autore di una bella gara con la BMW M3 E92, con la quale ha avuto qualche brivido verso metà gara per un rischioso testacoda. Una serie di rotture

ha invece falciato le altre M3 con fuori nell'ordine il poleman Necchi (semiasse), Bacci (incidente), Meloni (radiatore). Quarta piazza per Bagnasco giunto felice ma sfinito sotto la bandiera a scacchi con la BMW M3 E46. Quinta posizione per l'ottimo veneto di Seat Motorsport Italia Luca Trevisiol al volante della Seat Leon in versione Log Run, con la quale ha innescato sin dal via un avvincente duello con la gemella dell'esperto campano Luigi Moccia. In settima posizione con la leadership in seconda divisione ha concluso l'impegnativa gara il sammarinese Valli, già autore del primo tempo in qualifica con la BMW 320, risultata la vettura da battere sin dalle prove libere. A gioire in gara due è Paolo Meloni che ha saputo attendere la metà gara e prendere il comando nella delicata fase delle soste ai box obbligatorie. Meloni ha poi amministrato accuratamente il vantaggio non abbassando mai la soglia d'attenzione soprattutto nei confronti della diretta inseguitrice Valentina Albanese. Nuovamente terzo l'ottimo Daniele Mulacchiè a completamento di un week end che lo ha visto il splendida forma. Colpi di scena sin dal via per la seconda gara del Campionato Italiano Turismo Endurance. Non si è schierato il campione in carica e vincitore di gara 1 Roberto Colciago. In Seconda Divisione nuova sfida a tutto campo fra Valli, poi vincitore e la Accord di Arduini/Gabbiani. Terzo il duo Pasquinel-

li/Finco. E' di nuovo Paolo Meloni a vincere in terra toscana riprendendo da dove aveva lasciato a inizio mese. In questa circostanza il suo rivale è Colciago con il quale duella per tutta la gara. Ancora out il poleman Necchi con la velocissima quanto fragile Bmw M3 E92. Terzo sul podio un inossidabile e mai domo Walter Meloni, altro portacolori W&D che con la versione E46 della BMW M3, ha attaccato sin dalle prime battute risalendo la corrente dalla settima posizione. Sfortuna per il fiorentino Andrea Bacci rallentato dal cedimento di una sospensione della BMW M3 E92 nelle prime battute. Anche la seconda divisione è stata generosa di emozioni con una nuova vittoria del sammarinese Stefano Valli su BMW 320 davanti alle vetture gemelle di Bertozzi/Bernasconi e Conte. Bacci si ripaga della sfortuna di Gara 1 nella seconda gara del fine settimana dove è il primo a tagliare il traguardo. Alle sue spalle nuovamente Colciago che sul finire di ogni gara paga più degli altri problemi di gomme e freni. Nuovo terzo gradino del podio per Walter Meloni. In Seconda divisione podio fotocopia di Gara 1 dove Valli corona il suo luglio da protagonista inanellando la quarta vittoria consecutiva. Unica differenza la terza posizione all'appannaggio di Zanin compagno di squadra di Conte. Titolo Diesel matematicamente assegnato al duo Barbieri/Mursia di nuovo protagonisti indiscussi.

04 LUGLIO 2010

IMOLA

POLE POSITION:

Necchi Bmw M3 E92 1'50.479

GIRO PIÙ VELOCE:

Necchi Bmw M3 E92 1'51.592

PODIO:

1. Colciago Seat Leon TFSI
2. Albanese Seat Leon TFSI
3. Mulacchiè BMW M3 E92

GARA 1

POLE POSITION:

Necchi Bmw M3 E92 nd

GIRO PIÙ VELOCE:

Necchi Bmw M3 E92 1'52.193

PODIO:

1. P. Meloni BMW M3 E92
2. Albanese Seat Leon TFSI
3. Mulacchiè BMW M3 E92

GARA 2

25 LUGLIO 2010

MUGELLO

POLE POSITION:

Necchi Bmw M3 E92 1'57.225

GIRO PIÙ VELOCE:

P. Meloni BMW M3 E92 1'59.978

PODIO:

1. P. Meloni BMW M3 E92
2. Colciago Seat Leon TFSI
3. W. Meloni BMW M3 E46

GARA 1

POLE POSITION:

Colciago Seat Leon TFSI 1'57.553

GIRO PIÙ VELOCE:

Necchi Bmw M3 E92 1'59.115

PODIO:

1. Bacci BMW M3 E92
2. Colciago Seat Leon TFSI
3. W. Meloni BMW M3 E46

GARA 2

4 VINCITORI PER 4 GARE



Sui 4.909 metri del "Enzo e Dino Ferrari" di Imola, teatro del terzo appuntamento stagionale una vittoria a testa per il poleman Simone Iacone e per Pedalà/Rangoni. Sul podio di gara uno sono saliti anche Pedalà e Rangoni, e il compagno di squadra del vincitore Stefano Costantini. In gara due il podio è stato completato ancora da Costantini che ha preceduto Iacone. L'alfiere del Team PRS Group SpeedRacing ha vinto grazie ad un ritmo assai elevato e ad una perfetta strategia di gara completata con la scelta del miglior momento per la sosta obbligatoria ai box. Per Iacone nelle ultime battute i doppiaggi sono divenuti una difficoltà poiché più complicati del previsto, inconveniente che non ha permesso al vincitore di abbassare la guardia, se non dopo la bandiera a scacchi, per via di un Rangoni pronto ad approfittare di qualunque incisione. In gara 2 in pole position il veneto Jody Andreola affiancato da Simone Pellegrinelli, seconda fila per il parmense Fumi ed il laziale Tramontozzi. Al semaforo verde Fumi fa pesare l'esperienza e si infila alle spalle di Andreola passando Pellegrinelli indeciso alle prime curve, grande bagarre al Tamburello con vari piloti coinvolti

tra i quali il leader Andreola, Ponti e Mancini. Fumi approfitta ancora e si porta in testa davanti al giovane Tramontozzi partito in seconda fila. Al 3° giro Pedalà si porta sotto Tramontozzi e lo passa, stessa cosa fa Cirò. Fumi accusa una crisi d'assetto e non vuole vanificare tutto. Al 4° giro Pedalà passa Fumi e guadagna subito vantaggio, sorpasso anche per Cirò su Fumi che inizia a lamentare problemi. All'inizio del 7° giro Pedalà si gira al tamburello e scivola 4°, ne approfitta Cirò che prende la testa della corsa davanti a Fumi che si ritrova di nuovo secondo davanti ad un sempre più arretrante Costantini. Cirò arriva lungo esce sulla sabbia e rientra con fatica portandosi ai box, ma sarà per lui il ritiro per guasto meccanico. Al 14° giro Iacone perde la seconda piazza scivolando in 4^a, che conquista Costantini dietro a Rangoni e davanti a Fumi. Al 16° giro Costantini si avvicina pericolosamente a Rangoni, mentre Fumi deve pensare agli attacchi di Iacone che cerca il podio, precedendo il compagno di squadra Pellegrinelli. Alla tornata successiva Iacone si pota a ridosso di Fumi e l'attacco va a buon fine così l'alfiere della PRS sale nuovamente sul podio. Dopo aver dominato tutte le prove del

04 LUGLIO 2010		IMOLA	
GARA 1	POLE POSITION: Iacone 1'58.641	GARA 2	POLE POSITION: Andreola n.d.
	GIRO PIÙ VELOCE: Pedalà 1'59.753		GIRO PIÙ VELOCE: Pedalà 1'59.417
	PODIO: 1. Iacone 2. Pedalà/Rangoni 3. Costantini		PODIO: 1. Pedalà/Rangoni 2. Costantini 3. Iacone
25 LUGLIO 2010		MUGELLO	
GARA 1	POLE POSITION: Tavano 2'02.308	GARA 2	POLE POSITION: Saggese n.d.
	GIRO PIÙ VELOCE: Iacone 2'03.856		GIRO PIÙ VELOCE: Rugolo 2'05.496
	PODIO: 1. Tavano 2. Cirò/Milani 3. Tramontozzi		PODIO: 1. Iacone 2. Fumi 3. Costantini

venerdì e la qualifica Tavano si impone in Gara 1 dove comanda fin dal via vincendo sul duo Cirò/Milani e su Tramontozzi staccati di quasi dieci secondi.

In gara 2 a gioire è Iacone, quarto vincitore diverso nelle quattro gare disputate a luglio, che grazie al suc-

cesso torna in testa alla classifica generale. L'abruzzese è scattato dalla 16^a posizione per via di alcuni problemi in gara 1 ed è stato autore di una rimonta spettacolare e di un pizzico di fortuna nel finale. Seconda piazza per il parmense Franco Fumi, e terza per Stefano Costantini.



UBOLDI TORNA AL SUCCESSO

Davide Uboldi ha portato la sua Norma con motore BMW da 3000 cc. Alla vittoria nella sesta gara del Campionato Italiano Prototipi che si è svolta nell'ambito del 5° ACI-CSAI Racing Week End. Il pilota comasco della Uboldi Corse, autore del miglior giro in 1'50"321, è scattato male dalla pole position ed è stato costretto ad una bella rimonta ai danni del bolognese Marco Jacoboni, partito

bene dalla seconda fila con la Lucchini Alfa Romeo curata da Audisio & Benvenuto. Il pilota bolognese nei primi giri ha usato le ottime doti velocistiche della sua biposto di classe CN4, ma al sesto giro un deciso attacco del vincitore all'arrabbiata è stato per lui incontestabile. Nello stesso punto all'8° giro è il bresciano Ivan Bellarosa su Wolf GB08 a superare Jacoboni e portarsi in seconda posizione. Il driver dell'Ave-

lon Formula è apparso molto veloce soprattutto sul dritto, grazie agli accorgimenti aerodinamici adottati sulla biposto americana spinta da motore Honda da 2000 cc., che è risultata particolarmente bilanciata ed agile soprattutto nei tratti misti. Quarto a ridosso del podio il vicentino Franco Ghiotto che ha apprezzato le migliori della Norma M20 EVO BMW della WRC, ma le

stese non sono bastate ad attaccare la vetta, anche se il ritmo del veneto è stato molto costante. Bella lotta per la seconda posizione in classe CN2 tra il rientrante e convalescente bolognese Walter Margelli su Lucchini Honda ed il pugliese Aldo Romano su Norma Honda. Margelli ha sbagliato in partenza perdendo la quarta posizione, poi verso metà gara ha accusato un calo di motore

che lo ha privato di qualunque ambizione, anzi facilitando l'attacco di Romano che ha così portato la sua Norma al 5° posto finale, davanti alla Lucchini dell'emiliano. Settimo posto per il pilota di Concorezzo Marco Maria Visconti costante sin dalle prove libere e soddisfatto del l'aumentato feeling con la Wolf GB08 Honda Avelon Formula. Alle spalle del lombardo si è inserito il forlivese Jacopo faccioni, che pazientemente coglie risultati sempre più incoraggianti dallo sviluppo della Picchio Light Honda. Nono il bravo vento Marco Biffis con la crescente Radical APM Honda, che ha saputo ben attaccare il calabrese Vita su Lucchini BMW, poi il romano Claudio Francisci che al volante della Lucchini BMW ha allentato il ritmo nelle ultime battute, chiudendo 10° una gara molto faticosa. Purtroppo Vita ha perso la top ten per un guasto all'alimentazione in vista della bandiera a scacchi.

25 LUGLIO 2010 **MUGELLO**

POLE POSITION:

Uboldi Norma M20 BMW 1'47.736

GIRO PIÙ VELOCE:

Uboldi Norma M20 BMW 1'50.321

PODIO:

1. Uboldi Norma M20 Bmw
2. Bellarosa Wolf GB08
3. Jacoboni Lucchini Alfa Romeo





LARGO A QUEI QUATTRO

Doppia gara per il quarto appuntamento 2010 della Five Hundred Cup per l'occasione a Misano nel lungo weekend della 6h in notturna. Ben diciotto, record stagionale, le piccole Fiat 500 1.4 schierate in pista. Come previsto, molto vicini in qualifica tutti i migliori occasionalmente in griglia insieme ai colleghi del Campionato Italiano Turismo di Serie. I due campionati hanno infatti condiviso la pista in occasione sia delle qualifiche che della Gara. Il regolamento simile per quanto riguarda l'allestimento vetture ha reso infatti possibile la coabitazione senza particolari problemi. A spuntare il miglior crono è Daniele Di Amato, meno

di due decimi più rapido di Rivetti, e 0.257 più di Loconte. Alle loro spalle Giovannetti davanti al sorprendente Longo. Debutto incoraggiante per la giovane Manuela Prinzi secondo pilota in "rosa" della Serie insieme a Silvia Sellani. PE rlei in gara prestazioni in crescendo.

In Gara 1, nella bagarre del primo giro subito out Rivetti e Silvia Sellani con Silvestri il più deciso e abile nel conquistare la testa della corsa. Alle sue spalle l'autore della pole Di Amato che al terzo giro, primo dopo il restart per la Safety Car necessaria all'avvio di gara, infila il rivale. Nella sfida di testa si infila anche Giovannetti che si porta in scia Amici. I quattro davanti forma-

17-18 LUGLIO 2010

MISANO

POLE POSITION:

Di Amato 2'18.678

GIRO PIÙ VELOCE:

Giovannetti 2'17.430

PODIO:

1. Di Amato
2. Giovannetti
3. Silvestri

GARA 1

POLE POSITION:

Trenta n.d.

GIRO PIÙ VELOCE:

Di Amato 2'17.082

PODIO:

1. Silvestri
2. Amici
3. Di Amato

GARA 2

che Gara 2

no così un trenino girando sugli stessi tempi e cercando di superarsi a vicenda. Al settimo giro l'attacco decisivo ai fini del podio di Giovannetti che così si assicura la piazza d'onore. Sono sempre loro quattro a contendersi an-

dove a spuntarla è Silvestri davanti ad Amici, Di Amato e Giovannetti. Come in Gara 1 quando i quattro avevano tagliato il traguardo con un distacco inferiore ai due secondi, soli 3,4 secondi li hanno divisi in Gara 2.





A CURA DI GIULIO RIZZO. FOTO: SIGNORI



LEONE DI UN LEON

Doppietta della debuttante Leon FR TFSI della Five Hundred Team nel terzo appuntamento del Campionato Italiano Turismo di Serie. Per il suo equipaggio composto da Carboni e Sensi anche il Premio Klaus Trettl, Trofeo al miglior equipaggio del weekend in onore del noto preparatore, fra i primi a credere nel campionato, scomparso tragicamente ad inizio luglio. In Gara 1, disputata sabato pomeriggio, dopo la pole della mattina è sempre la Leon Fr di Sensi la protagonista. Nonostante un avvio poco brillante con Pigozzi (Leon Fr tdi) e Ceccato (Mini Cooper S) capaci di affiancarlo, Sensi riesce a difendere la leadership e a condurre la gara dal primo all'ultimo giro. Sono però proprio Pigozzi e Ceccato i protagonisti in avvio quando un contatto fra i due pone fine alla loro gara già alla prima esse. L'ingresso della Safety Car non intacca la leadership che anche al restart riesce subito a riprendere metri preziosi. Chi invece

si fa sorprendere è Nember (Mini Cooper S) che proprio poco dopo il traguardo viene infilato dalla vettura gemella di Andrea Sellani che conquista la seconda piazza provvisoria. Dietro, il resto del trenino Mini con le Coopers S di Nicoli, Ghione, Marino e Castronovo poi in quest'ordine a fine gara. Alle loro spalle nuovo duello stagionale fra le due Suzuki Swift e la Kia Pro Ceed. A spuntarla questa volta è Ciccarone. Ultimo sussulto a due minuti dalla conclusione quando la bandiera rossa per olio in pista pone fine alla gara. Con le prime otto posizioni di Gara 1 invertite in griglia, Gara 2 è fin da subito movimentata con Carboni, subentrato a Sensi, che impiega un solo giro per portarsi in testa. Alle sue spalle bel-

17-18 LUGLIO 2010		MISANO
GARA 1	POLE POSITION: Carboni/Sensi Seat Leon FR 2'01.468	POLE POSITION: De Pasquale Kia Pro Ceed Dci n.d.
	GIRO PIÙ VELOCE: Sensi Seat Leon FR 2'03.258	GIRO PIÙ VELOCE: Carboni Seat Leon FR 2'01.586
	PODIO: 1. Sensi Seat Leon FR TFSI 2. Nember Mini Cooper S 3. Nicoli Mini Cooper S	GARA 2 PODIO: 1. Carboni Seat Leon FR TFSI 2. Pigozzi Seat Leon FR TDI 3. Nicoli Mini Cooper S

la sfida fra le due Mini Cooper S del Gruppo Piloti Forlivesi affidate a Gori e Nicoli e la identica vettura della Roal Motorsport con Baroncini al volante. A pagare dazio è proprio Baroncini che dopo una toccata alla Curva della Quercia rientra lentamente ai box. Dalle retrovie buona rimonta di Pigozzi

(Leon Fr tdi) che alla quinta tornata raggiunge l'ultimo gradino del podio dietro Nicoli e solo tre giri dopo riesce a portare l'affondo che gli vale la seconda posizione assoluta. Dalla sfida per le prime posizioni esce di scena Gori penalizzato con un Drive Through dalla Direzione Gara per condotta antisportiva.





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.





LOTTA A DUE

Frisone-Vecchi "allo specchio". Gira e rigira, cambia l'ordine ma non la sostanza. Una vittoria ed un secondo posto a testa per il portacolori della CO2 Motorsport ed il pilota del Viola Formula Racing nel quarto appuntamento del Challenge Formula Renault 2.0 che è andato di scena sulla pista di Misano. Bilancio in parità alla fine di un weekend che ha confermato anche i nomi di Federico Scionti ed Antonino Pellegrino, entrambi sul gradino più basso del podio. Federico Vecchi ha interrotto un digiuno che durava dal primo round di Imola, quando aveva messo a segno un allarmante "uno-due". Il reggiano è stato il più veloce nelle prove di qualifica, ma in gara 1 ad avere il migliore spunto iniziale è stato proprio Scionti, che è subito

riuscito a prendere il comando. Ottimo anche l'avvio di Francesco "Frizzo" Frisone, risalito da quinto a terzo dopo pochi metri. Al secondo giro il milanese ha avuto anche ragione di Vecchi con un sorpasso alla curva della Quercia e si è lanciato all'inseguimento del battistrada, passando successivamente in testa alla corsa. Dietro di lui Scionti, penalizzato da un deflettore danneggiato e quindi con evidenti difficoltà aerodinamiche, si è dovuto poi arrendere anche a Vecchi. Quarto ha concluso invece Vittorio Ghirelli, al suo debutto sulla seconda monoposto della One Racing, squadra tra le cui fila ha raggiunto per l'occasione il fratello Edolo. In gara 2 a partire in pole per l'inversione delle precedenti sei posizioni è stato Jaka Marinšek. Lo sloveno

17 - 18 LUGLIO 2010		MISANO
GARA 1	POLE POSITION: Vecchi 1'37.609	POLE POSITION: Marinsek n.d.
	GIRO PIÙ VELOCE: Cecchellero 1'39.340	GIRO PIÙ VELOCE: Gibbin 1'36.681
	PODIO: 1. Frisone 2. Vecchi 3. Scionti	PODIO: 1. Vecchi 2. Frisone 3. Pellegrino
GARA 2		

ha tuttavia commesso un errore nelle fasi iniziali, lasciando strada a Pellegrino e Frisone, autore del sorpasso su Ghirelli "Junior" e Scionti. All'ottavo giro il lombardo si è quindi portato al comando. Gli ultimi giri hanno visto Vecchi farsi sempre più minaccioso e, dopo essere subentrato a

Pellegrino, riuscire a prendere la testa della corsa. Punti importanti per Andrea Cecchellero (autore del giro più veloce in gara 1) che ha chiuso quarto, con Scionti quinto e Federico Gibbin sesto, in grande risalita dalla penultima fila dello schieramento e bravo a fare segnare anche il miglior crono.





SEMPRE RICCIARINI

Una vittoria e un secondo posto. Cristian Ricciarini non lascia ma raddoppia e si conferma leader della Clio Cup Italia. Per il pilota toscano un weekend quasi perfetto, quello che è andato di scena a Misano. Ma lo è stato ancora di più per la Composit Motorsport: davanti a tutti in qualifica con Ronnie Marchetti (per il marchigiano si è trattato della prima pole nel monomarca della Fast Lane Promotion), quindi il successo con il campione in carica in gara 1 e la conferma con Giancarlo Lenzotti in gara 2. Potrebbe sembrare la cronaca di un fine settimana "monotematico", eppure il quarto dei sei doppi appuntamenti della serie tricolore ha messo in evidenza, ancora una volta, il nome di Nicola Rinaldi. Per il portacolori della Go Race un terzo posto sempre in gara 1 che gli

ha consentito di non perdere del tutto il contatto dalla vetta classifica in cui attualmente occupa la quarta posizione. Il "volto giovane" del Santamonica è stato quello di Federico Gioia, figlio del più esperto Luciano e anche lui in forze alla squadra romana che fa capo ad Antonio Iachetti. Il potentino classe 1989, ha messo a segno un settimo ed un sesto posto, consolidando il proprio vantaggio sia tra gli Esordienti che nella classifica Junior. Parlando di come si sono svolti i "fatti", al primo via Marchetti si è subito portato al comando seguito da Ricciarini, Daniele Perfetti e Rinaldi. Alla prima esse Emanuele Balestrero è finito per toccarsi con la vettura dell'inglese Jeff Smith (settimo), che ha avuto la peggio. Al settimo giro Perfetti ha dovuto lasciare strada tanto a Rinaldi che a Lenzotti. Tutto rego-

17 LUGLIO 2010		MISANO
GARA 1	POLE POSITION: Marchetti 1'55.561	POLE POSITION: Zanini n.d.
	GIRO PIÙ VELOCE: Ricciarini 1'54.883	GIRO PIÙ VELOCE: Ricciarini 1'55.354
	PODIO: 1. Ricciarini 2. Marchetti 3. Rinaldi	PODIO: 1. Lenzotti 2. Ricciarini 3. Perfetti
GARA 2		

lare fino a tre tornate dal termine, quando anche Ricciarini ha superato Marchetti alla curva del Tramonto andando così ad apporre il suo terzo sigillo della stagione. In gara 2, con i primi otto invertiti sullo schieramento, a scattare davanti a tutti è stato Stefano Zanini, in breve tuttavia

passato da Perfetti e Lenzotti. È stato quest'ultimo in seguito a portarsi al comando, con Ricciarini che ha a sua volta avuto la meglio sullo stesso Perfetti chiudendo definitivamente secondo. Da segnalare in gara 2 anche l'ottima rimonta di Fabrizio Ongaretto (BDS Corse), risalito scattato 21. e alla fine decimo.



CONFERME PER MONTALI E SANETTI



Questo appuntamento per il Coppa Italia 2010 in pista nel ricco weekend della 6h di Misano. Due gli schieramenti di partenza con ben 45 vetture in quello chella 1 e 2 Divisione e oltre 20 in quello della 3 Divisione. Nel primo non c'è l'autore della Pole Antonelli ieri in serata retrocesso in ultima posizione per velocità in corsia box e che ha preferito non prendere il via. In pole c'è così Mengozzi (Porsche 996 RS) che però viene subito infilato da Borrett (Porsche 997 GT3 Cup) partito in maniera esemplare. Un contatto fra Mengozzi e Rossi (Porsche 997 GT2) pone fine alla gara del secondo e fa perdere due posizioni al primo. Mengozzi non si da per vinto e a suon di giri veloci capitalizza la sua rimonta al quinto passaggio conquistando la testa della corsa. Alle sue spalle bella gara anche delle Porsche 997 di Zuliani e Consoli che si portano a ridosso di Borrett che ha problemi al cambio, con solo Zuliani tuttavia capace di passare e di assicurarsi il secondo gradino del podio. Serrata sfida anche in 2 Divisione dove la vittoria arride di nuovo a Montali (Bmw 320) che recupera una cattiva partenza passando in cinque giri Tarabelli (Renault Clio) e Plateusi (Bmw 320i) poi scivolato in quinta

posizione per un errore alla curva del Carro. Il podio di Divisione si completa così con Pugliese (Lotus Elise) e Morretti (Alfa Romeo 147). Particolarmente concitate le prime fasi di gara della 3^a Divisione dove l'autore della pole Gunnella (Bmw 330d) viene "bruciato" da Billo (Pegeout 206 Rc) e Sanetti (Honda Civic Type R) con quest'ultimo che riesce a prendere il comando. Un contatto a centro gruppo già alla prima curva impone l'ingresso della Safety Car durante la quale Gunnella, Billo, Sorti e Lessio non mantengono le posizioni e al restart sono penalizzati con un drive through poi commutato ai primi tre in una penalità di 25" per impossibilità di comunicare entro la fine della gara la decisione a tutti e quattro. All'uscita della Safety car i più aggressivi sono Billo e Gunnella capaci anche di scavalcare Sanetti che conscio delle penalità imposte non oppone resistenza. A prendere bandiera per primo è



così proprio Gunnella poi scivolato in seconda posizione alle spalle di Sanetti. Terzo Lessio (Opel Astra Gsi).

così proprio Gunnella poi scivolato in seconda posizione alle spalle di Sanetti. Terzo Lessio (Opel Astra Gsi).

18 LUGLIO 2010

MISANO

1^o Divisione	POLE POSITION: Mengozzi Porsche 996 RS 1'43.113
	GIRO PIÙ VELOCE: Mengozzi Porsche 996 RS 1'43.113
	ASSOLUTA: Mengozzi Porsche 996 RS

2^o Divisione	POLE POSITION: Montali Bmw 320i 1'50.844
	GIRO PIÙ VELOCE: Montali Bmw 320i 1'50.817
	ASSOLUTA: Montali Bmw 320i

3^o Divisione	POLE POSITION: Gunnella Bmw 330d 1'59.133
	GIRO PIÙ VELOCE: Curti Seat Leon MK1 1'57.702
	ASSOLUTA: Sanetti Hinda Civic Type R

OFFICIAL PARTNER

M&M

TRADING s.r.l.

consulenze industriali
tecnico-commerciali

**PER INFORMAZIONI CONTATTARE
IL NUMERO 0817626767**



2010





A CURA DI GIULIO RIZZO. FOTO: FOTOFORCHINI, SPORTFORMULA



935 PIGLIATUTTO

Autoritaria prova del trio Sordi/Sordi/Giovannini alla 2 Ore Classic "Memorial Angelo Rossi". L'equipaggio del Team Mediolanum su Porsche 935 ha dominato la prova vincendo con un giro di distacco sul duo Giribaldi/Moreschi (Chevron B16), trionfatori nel 1° Raggruppamento, e con due tornate sulla 911 Rsr di Marsella/Bucci. Quarto Tarabini (Porsche 911 3.0) vincitore del 2° Raggruppamento. Tutto esaurito per la prima gara di durata del Tricolore Autostoriche

targata ancora Gruppo Peroni Race con ben 51 vetture verificate sulle 54 iscritte con un parco macchine di assoluto livello. In qualifica la differenza la fa la bravura di Zardo che in equipaggio con Casoni e Nicodemi sulla performante De Tomaso Pantera, stacca di oltre due secondi l'equipaggio poi vincitore e la 911 Rsr di Rizzuto/Guagliardo. Solo un turno di qualifica invece per la Ford Gt40 di Spagna/Casoni Enea costretta poi a fare da spettatrice in gara per problemi meccanici che non le hanno

18 LUGLIO 2010

MISANO

2 ORE CLASSIC
"MEMORIAL ANGELO ROSSI"
POLE POSITION:

Casoni/Nicodemi/Zardo De Tomaso Pantera 1'47.075

GIRO PIÙ VELOCE:

Sordi/Sordi/Giovannini Porsche 935 1'47.930

1° RAGGRUPPAMENTO:

Giribaldi/Moreschi Chevron B16

2° RAGGRUPPAMENTO:

Tarabini Porsche 911 3.0

3° RAGGRUPPAMENTO:

Sordi/Sordi/Giovannini Porsche 935



neanche successo di schierarsi. Fortunatamente la domenica si apre all'insegna di una sorpresa per tutti gli equipaggio con un leggero vento, cielo coperto e temperature in pista abbordabili e lontane dai 40° registrati al sabato. Al via la De Tomaso riesce a mantenere la testa della corsa con alle spalle subito l'arrembante 911 di Rizzuto/Guagliardo capace a conquistare la prima posizione già al secondo giro. Partenza non felice invece per Sordi, settimo al primo giro ma già fra i primi tre cinque giri dopo. Al quarto giro ecco il primo colpo di scena con la De Tomaso protagonista in qualifica mestamente ritirata dopo aver perso anche il cofano posteriore. La gara si decide tuttavia al quindicesimo giro quando i momentanei leader sono costretti anche loro ad alzare bandiera bianca e a lasciare strada

libera alla 935 sempre in testa per tutto il resto della gara ad eccezione di una breve finestra dopo la prima sosta, quando sono stati fra i primi a rientrare, a favore del duo Marsella/Bucci poi di nuovo protagonisti nel finire di gara. A metà gara infatti, con la sosta per il rifornimento, i due finiscono in settima posizione dando inizio ad una avvincente rincorsa poi coronata con la terza piazza assoluta. A fine gara classifiche condizionate dalle decisioni dei commissari sportivi che penalizzano tre equipaggi per la non corretta sosta per il rifornimento previsto nel tempo minimo dei dieci minuti. A pagarne maggiormente le spese è Malaguti (Davrian MK VII) che vede trasformarsi la vittoria di raggruppamento in un terzo posto. Verga/Grassetto e Nanni Costa/Dall'Olmo gli altri equipaggi penalizzati.

VUOI RINGRAZIARE I TUOI **SPONSOR**
PER LA STAGIONE APPENA CONCLUSA?

**VUOI FESTEGGIARE CON LORO
I TUOI RISULTATI?**

PRENOTA LA TUA PAGINA SU
ZR A SOLI 400 EURO!



Gruppo Peroni Race. Via Cardinal de Luca, 1 - 00196 Roma
tel. 0645441335 - 3939104840 - fax. 06 45441336 - press@gruppoperoni.it



SORPRESA PORSCHE

Una bella giornata di sole ha fatto da cornice alla quarta tappa della Targa Tricolore Porsche a Monza. Il campionato organizzato da Italamotorsport 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

25 LUGLIO 2010

MUGELLO

POLE POSITION:

Giovanardi Porsche Panamera S 1'59.777

GIRO PIÙ VELOCE:

Biagi BMW M3 E92 2'01.725

PODIO:

1. Giovanardi Porsche Panamera S
2. Morbidelli BMW M3 E92
3. Ferrara Mercedes C63 AMG

GARA 1

POLE POSITION:

Cappellari BMW M3 E92 n.d.

GIRO PIÙ VELOCE:

Chevrolet Lumina CR8 2'02"403

PODIO:

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

GARA 2

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 pun-

ti, e precede di sole due lunghezze Costacurta e di 11 Castellacci, 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).





BONACINI GIÀ CAMPIONE

Gara 1 ha perso già prima dell'avvio uno dei protagonisti, con l'autore della pole Frassinetti che parcheggiava la sua 911 Gt3 Cup ai box dopo il giro di ricognizione a causa della rottura del semiasse posteriore sinistro. Via libera per Massimo Monti, che ha eseguito una corsa senza sbavature, segnando anche il giro più veloce in gara. Per il bolognese l'ultimo successo nella Carrera Cup Italia risaliva al 2008, proprio sulla pista toscana del Mugello. Alle sue spalle Alessandro Balzan ha mantenuto la seconda posizione con costanza, mentre ci sono stati vari avvicendamenti per il terzo gradino del podio. Vito Postiglione ha scalzato con un sorpasso deciso Andrea Sonvico, autore di un'ottima partenza dalla sesta piazza. Ancora una densa lotta tra Max Fantini e Sonvico, che ha ceduto la quarta posizione al reggiano solo all'ultimo giro. Sesto posto per Christian Passuti (Antonelli Motorsport). Gara finita in anticipo per Angelo Proietti (Erre Esse - Antonelli Motorsport), incappato in un testacoda senza possibilità di rientrare in pista quando viaggiava in ottava posizione. Duello in Silver Class fra Gianluca Carboni e Alessandro Bonacini, rimasto invischiato fra concorrenti più lenti dopo una partenza non brillante. Per lui la ri-

monta decisiva su Carboni - frattanto passato in testa alla Silver, è avvenuta al nono giro. Gianluca Roda (Erre Esse - Antonelli Motorsport) ha firmato un terzo posto.

In Gara 2 dominio fin dal via di Christian Passuti. Il pilota bolognese a semaforo verde ha infatti superato subito Stefano Comandini e il poleman Alessandro Bonacini. Buono anche lo scatto di Max Fantini che si è portato in seconda posizione dove è rimasto fino all'ottavo giro. Solo una distrazione del reggiano alla Casanova-Savelli ha permesso ad Alessandro Balzan di superare Fantini e diventare secondo, mentre Andrea Sonvico ha viaggiato indisturbato in quarta posizione fino al traguardo. Notovole la rimonta di Alex Frassinetti scattato dall'ultima fila: già al primo passaggio il romano si trovava in nona posizione, dalla quale ha iniziato un bel duello per risalire alla cima, fino a quando non si è visto costretto ad un altro ritiro per lo sgonfiamento di uno pneumatico dopo un'uscita sui cordoli. Intensa la lotta tra il vincitore di Gara 1, Massimo Monti e il leader della classifica provvisoria, Vito Postiglione per la quinta posizione, poi finita in mano al potentino. Nella Silver Class Alessandro Bonacini ha ottenuto al Mugello, con la certezza della matematica, il titolo del-

25 LUGLIO 2010		MUGELLO
GARA 1	POLE POSITION: Frassinetti 1'54.823	POLE POSITION: Bonacini n.d.
	GIRO PIÙ VELOCE: Monti 1'57.797	GIRO PIÙ VELOCE: Postiglione 1'57.788
	PODIO: 1. Monti 2. Balzan 3. Postiglione	PODIO: 1. Passuti 2. Balzan 3. Fantini

la categoria riservata alle 911 GT3 Cup MY 08-09: in gara non ha mancato di centrare l'ennesima vittoria, lasciando a

Gianluca Carboni il bis del secondo posto e il terzo gradino del podio al rientrante Emanuele Busnelli.



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

FIAT 850 T.S.



Pronta gara con HTP e passaporto.

Vendesi € 6.000,00

Cell. 338.5089221

FIAT ABARTH OTS 1000 REPLICA-T.C.



Pronta gara con HTP e passaporto.

Vendesi € 12.000,00

Cell. 338.5089221

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

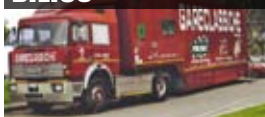
LOTUS ELISE 1.8



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.

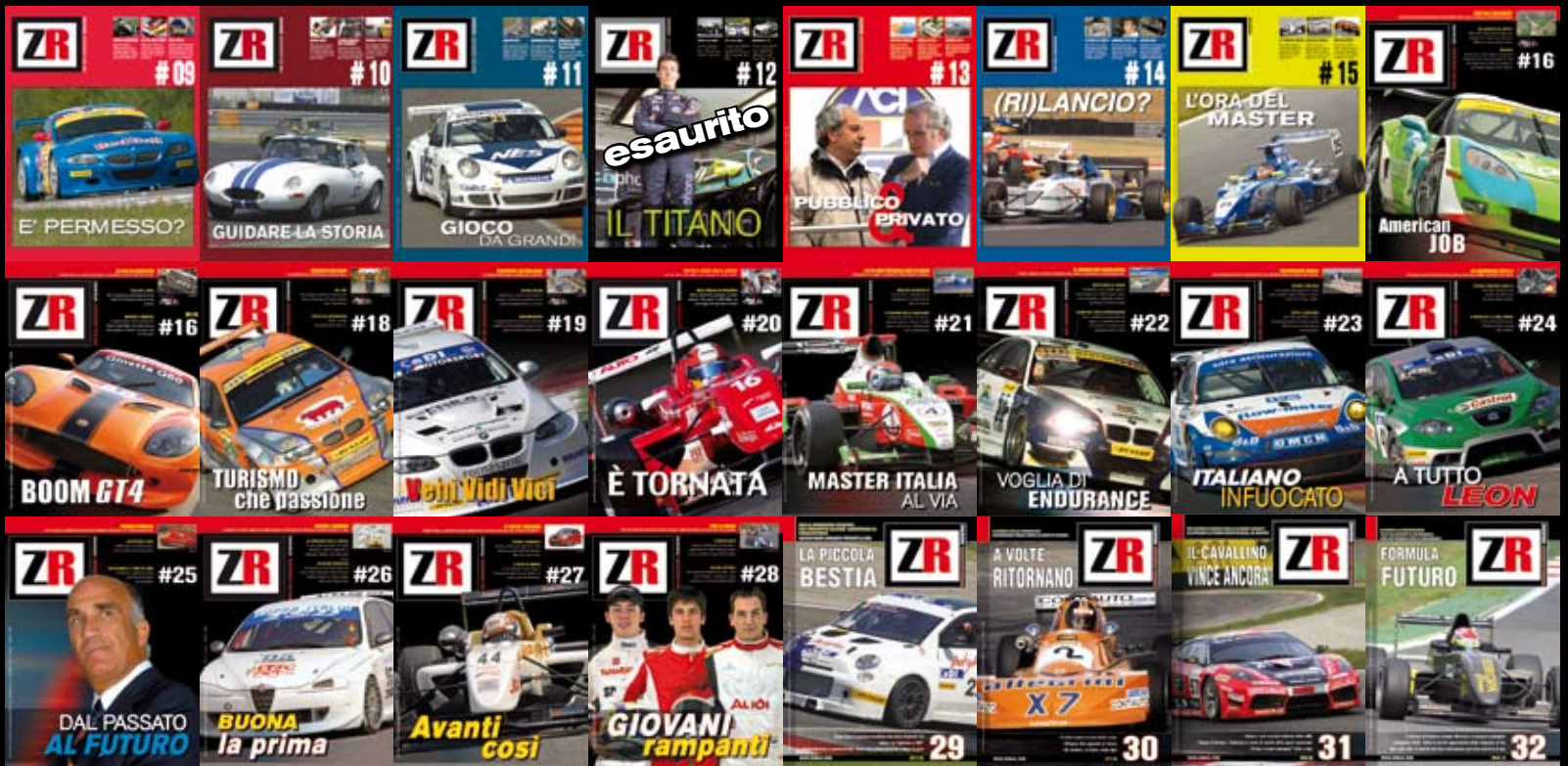
Firma qui per ricevere la copia mensile di ZR

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

#37 ottobre 2010
Prenotazione spazi: 15 sett.
Ricezione materiale: 26 sett.

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

GP Race	II copertina
Scuderia Club 02	6
Ruote Nori	8
Sassa Roll Bar	9
N.T.P.	10
Costa Gomme	11
Vallelunga Park Hotel	11
Turatello	13
Sorrìdi Editore	15
Tony Kart	17
Nova srl	51
M&M	55
GP Race	III copertina
Dunlop	IV copertina



Vesti ZR

Ordina la tua Felpa ZR
in BIANCO o in NERO

a soli **35** Euro

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

100 Abbigliamento tecnico e sportivo

OMP Racing S.r.l.

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

Toora Competizione

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

Sparco S.p.A.

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

Mir

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

Alpinestars Spa

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

110 Software & Elettronica

Oral Engineering

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

AIM Srl

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

Avio Race Srl

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

Magneti Marelli Spa

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

Robert Bosh Spa

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

120 Auto stradali

Uk Garage

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

130 Auto da competizione

Lucchini Engineering

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

Dallara Automobili

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

Tatuus

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

Osella

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

N. Tecnology Spa

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

Picchio Spa

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

Ermolli

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

140 Bilici e materiale rotabile



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

150 Libri, Film & Documentari

Giorgio Nada Editore

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

Espn Classic

Disponibile su SKY (canale 216) e FASTWEB

Duke Video

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

160 Grafica e Design

Kaos-Design

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

Lucky Design

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

Max77 Design

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

170 Scuole di pilotaggio

GuidarePilotare S.p.A.

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

Civrosi Italia S.r.l.

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

Speed Control S.A.S.

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

Gorini Training scuola di pilotaggio

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

Motor Global Research

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

Centro di Guida Sicura ACI-SARA

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

Sandro Munari Guida Sicura S.r.l.

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

Protocorsa S.r.l.

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

180 Servizi logistici



**CESARO
COMPETITION
TRANSPORT**



www.cesarotrasporti.com
Trasporto e noleggio
automezzi per manifestazioni
sportive
Abighnasego (PD)
Tel 049 8628583 Cell 3357103318



**Vallelunga
Centro Congressi**



**Vallelunga
Centro Congressi**

GUARDA IL TUO EVENTO
DA UNA PROSPETTIVA DIFFERENTE
(t) 06 90155034
centrocongressi@vallelunga.it

T SERVICE

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

LOGICO S.R.L.

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

Bruno Pirone Trasporti Auto

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

DGR Sport


Via Ausonia, 31 - 03043 Cassino (FR)
Tel. 335.694762

190 Allestimenti

Maxi Car Racing S.r.l.

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

230 Pneumatici & Cerchi



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

Avon Tyres Walter Maganza

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

Mak Spa

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

OZ S.p.A.

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

Speedline

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

Taneisy racing alloy wheels

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

**SPECIALISTA
IN PNEUMATICI D'EPOCA**



Via Persicetana Vecchia, 5/4
40133 Bologna
Tel. 051.727369/051727171
Fax 051.4149300
info@costagommebologna.it
http://www.costagommebologna.it

Rigenera Futura Srl

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

280 Access. & Compo.Motorsport

Gieffe S.r.l.

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

Motorquality Spa

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

Ntp

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

Oram

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

Orap Snc

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

Tecnauto Srl

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

Osrav

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

Rhiag

Via Pizzini, 5 - 20100 Milano
Tel. 02.30781

Gozzoli Autotrasformazioni

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

Borghesi 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

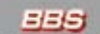


banchi prova
dinamometrici
**Simulatori
di strada**

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

N.T.P.

PROVATE IL MEGLIO!



VIA ARTIGIANI, 18 - 39057 APPIANO
(BZ)
TEL. 0471 66 35 92 FAX 0471 67 40 41
info@ntp.it - www.ntp.it

Bmc Air Filter

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

Center Tecno Freno

Via Sabatelli, 23868 Valmadrera, Lecco
Tel. 0341.201651

260 Teams

W&D Racing Team

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

Scuderia Rubicone Corse

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

Scuderia AB Motorsport

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

Zerocinque Motorsport

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

Tomcat racing S.r.l

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

Star Service

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

BMS Scuderia Italia

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

Scuderia Giallo Corse

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

Scuderia Proteam Motorsport S.r.l

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

Scuderia Grifo Corse

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

Scuderia Bigazzi

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

340 Bilici e materiale rotabile

Miele S.p.A.

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

Luna Allestimenti

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

Savicar S.r.l

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

410 Caschi

Omp Racing S.r.l.

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

Stilo S.r.l.

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

X-lite

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

Sparco S.p.A.

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

440 Shop

LOMBARDIA

RRS

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

Competition Market

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

TOSCANA

Parioli95

Viale Parioli, 95 - 00197 Roma
Tel. 06 8085494

Cestra Racing Motorsport

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

AZ Car Lazio S.r.l

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

SARDEGNA

Murru Autoricambi Autoaccessori

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

Patteri Autoaccessori

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

CAMPANIA

Vassura & C. Snc

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

CALABRIA

Vassura & C. Snc

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

PUGLIA

Cosentino Accessori

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

450 Alberghi

Hotel Corte Dè Principi***

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

Hotel I Due Laghi***

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

Adria International Raceway****

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

Hotel Villa Carrer***

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

Golf Hotel Quattrotorri****

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

Hotel Bella Magione****

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

Grand Hotel Des Bains*****

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

Hotel Villa Carrer***

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

The Regency Hotel****

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

Hotel Della Roccia***

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

Hotel Al Postiglione ***

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

B&B Antica Pietrara

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

Grand Hotel Baglioni ****

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

Hotel Franca***

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

Hotel Airy Medesano ***

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

Albergo Moderno***

Via XX Settembre, 22 - 40026 Imola
Tel. 0542.23122

Mon Hotel**

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

Hotel Poker ***

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

Mon Hotel**

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

Astoria Executive Hotel***

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

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

QUARTA PARTE



LANCIA, LINCOLN E VITE PERDUTE

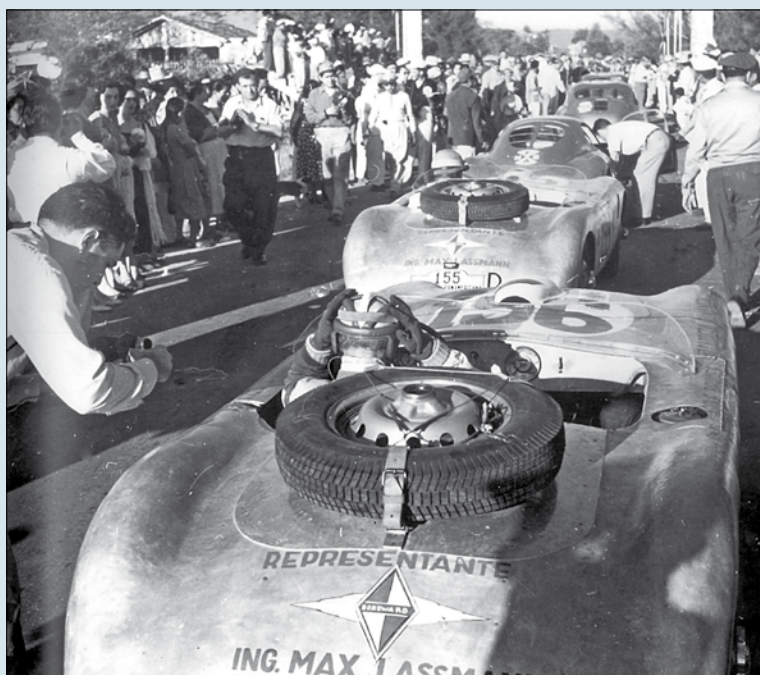
Valida per il campionato del Mondo vetture Sport, la Carrera, ultima prova del Campionato 1953, diventa decisiva per l'attribuzione del titolo e attira un numero record di partecipanti tra i quali le squadre ufficiali Lancia tra le vetture Sport e Lincoln tra le vetture turismo. Purtroppo la gara è segnata da numerosi incidenti mortali che coinvolgono concorrenti e piloti.

Per consentire una maggiore partecipazione, gli organizzatori della Carrera 1953 suddividono ulteriormente le categorie Sport e Turismo di serie, istituite l'anno precedente, in funzione della cilindrata. Due le classi Sport: fino a 1.600 cc e oltre 1.600 cc, mentre per le vetture Turismo la suddivisione è fino a 3.500cc e oltre 3.500cc. La corsa prende il via il 19 novembre 1953 e sono ben 177 i concorrenti che si presentano alla partenza. Tra questi spicca lo squadrone Lancia che ha iscritto tre D24 affidate a Taruffi, Bonetto e Fangio e due D23 per Bracco e Castellotti. Ogni vettura è assistita da sei meccanici e a dirigere le operazioni c'è Vincenzo Lancia in persona che avrebbe seguito la gara in aereo. Ferrari è presente come al solito attraverso la Scuderia Guastalla con le potentissime 375 MM sponsorizzate dalle Cartiere Ricci e affidate rispettivamente a Maglioli con il meccanico Cassani, Mancini-Serena, Stagnoli-Scotuzzi e Ricci-Salviati. Ad esse si affiancava la 375 MM spyder di Chinetti che corre in coppia con il marchese De Portago. Assente la Mercedes che sta preparando il suo rientro in F1 nel 1954 ma in compenso affollata la presenza delle vetture tedesche nella classe fino a 1.600 con la presenza di ben 10 Porsche e due Borgward iscritte dalla Casa. Nella categoria Turismo è la Lincoln a fare la parte del leone con ben sei V8 Capri da 5,2 litri affidate a famosi piloti americani come Mantz, Faulkner, il vincitore di Indy 1953 Vukovich, McGrath

e Crawford. È Bonetto a vincere la prima tappa, da Tuxtla Gutierrez a Oaxaca, davanti a Taruffi e Fangio, ma già nelle prime fasi della gara perdono la vita Stagnoli e Scotuzzi per una uscita di strada della loro Ferrari a causa dello scoppio di un pneumatico. Poco dopo rimangono uccisi anche sei spettatori quando la Ford 6 di Thompson-Flores esce di strada. Nel secondo giorno di gara è Taruffi a vincere le due tappe Oaxaca-Puebla e Puebla-Città del Messico, ma Bonetto continua a rimanere al comando della classifica generale mentre Fangio, durante la prima tappa, è attardato dalla

rottura dell'assale posteriore che però i meccanici riescono a riparare in tempo consentendogli di prendere la partenza della tappa successiva. Il terzo giorno vede lo svolgimento della tappa da Città del Messico a León di ben 420 km su una strada che sale fino a 3.100 mt. Per poi ridiscendere a livello del mare dopo la città di Toluca. Bonetto è sempre in testa ma Taruffi lo segue da vicino. Insieme arrivano ad alta velocità in prossimità del villaggio di Silao. Qui Taruffi esce di strada affrontando una curva veloce ma, grazie anche all'aiuto di alcuni spettatori, riesce a riprendere la gara. Bonetto

invece attraversa ad altissima velocità il villaggio di Silao e, senza accorgersi dei segnali di pericolo che proprio lui e Taruffi avevano posto sui bordi della strada durante la ricognizione del percorso, passa a circa 200 km/h su un "vado" una specie di canale di scolo largo un metro. La sua Lancia sbanda paurosamente, si impenna fino a colpire il balcone di una casa e poi rimbalza finendo la sua corsa contro un palo. Bonetto muore sul colpo. La tappa è vinta da Maglioli che passa così a condurre, ma nella tappa successiva la sua Ferrari perde una ruota e Maglioli riesce ad arrivare miracolosamente al traguardo sul tamburo dei freni. Saputo della morte di Bonetto, Vincenzo Lancia vorrebbe ritirare la squadra, ma i suoi piloti decidono di continuare in onore della memoria del compagno. Con la sua vettura fuori combattimento, Maglioli passa sulla Ferrari di Ricci e vince dominando le successive due tappe Durango-Parral e Parral Chihuahua. L'ultima tappa, da Chihuahua a Ciudad Juarez vede ancora Maglioli vincitore alla strabiliante media di 222,591 km/, la più alta media mai fatta registrare in una corsa su strada. Nella classifica finale però Maglioli è solo sesto. A vincere, dopo una corsa regolare, è Fangio, seguito da Taruffi e Castellotti mentre nella categoria Turismo è la Lincoln ad occupare le prime quattro posizioni. Nel villaggio di Silao c'è ancora una targa sul muro della casa dove la Lancia di Bonetto demolì il balcone e un busto in bronzo del pilota all'interno del quale si dice ci sia il cuore di Bonetto stesso. Pare infatti che il medico che eseguì l'autopsia abbia deciso che il cuore di un uomo così coraggioso doveva rimanere in Messico!



Sopra: La Lancia di Fangio alla partenza della Carrera 1953 a Tuxtla-Gutierrez.

Sotto: Sempre alla partenza da Tuxtla le due Borgward Spyder di Adolf Brudes e Hans Hugo Hartmann dietro la muta delle Porsche.

**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



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.



DUNLOP
FEEL THE ROAD