

IO SONO GIULIETTA. ABBIAMO AVUTO L'OCCASIONE DI GUIDARE LA NUOVA MEDIA DI CASA ALFA NELLA VERSIONE JTD. TANTE BELLE SORPRESE

SFIDA **3** a **3**



- **Tricolore Le Mans. Bilancio stagionale degli italiani impegnati nella serie**
- **Focus CITE. Facciamo il punto sulla Serie Tricolore riservata alle Turismo**
- **Tricolore Rok. Finali italiani del monomarca nazionale kart più famoso**

37

WWW.ZRMAG.COM

OTT.10

Vuoi ri

Z

a ca

ABBONATI A SOLI €1

cevere

R

asa

5 PER TUTTO L'ANNO

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

300 KM AUTOSTORICHE

vallungola

info: tel. 06.45441335
fax. 06.45441336
info@gruppo-peroni.it

23-24 OTTOBRE 2010

organizza **GP**
GRUPPO Peroni
RACE





Meno di due mesi e anche il 2010 sarà consegnato agli annali. In calendario ci sono ancora tutti gli ultimi appuntamenti stagionali con quasi tutte le Serie che devono ancora eleggere i propri campioni. Molto belle le sfide fra le monoposto, dove volti nuovi sono saliti alla ribalta, così come fra le vetture coperte dove il mix fra piloti professionisti e gentlemen drivers ha mantenuto in equilibrio le sorti per la vittoria finale. In attesa dunque dei verdeti finali, e delle novità che si presenteranno in ottica 2011, su questo numero ci siamo soffermati sul CITE facendo il punto del campionato a due prove dalla conclusione. Giunto al terzo anno di vita, il Cite probabilmente subirà importanti modifiche dalla prossima stagione. Avevamo già anticipato della riunione del Mugello e sembra che l'intento sia proprio quello di limitare i costi esorbitanti a cui sono arrivate le vetture, e di farla tornare ad essere una Serie appetibile anche per quelle spinte da motori oltre due litri. La pos-

sibilità di inserire una ulteriore divisione fra la 1° e la 2° sembra la più plausibile. Un Raggruppamento nel quale far confluire tutte le vetture "intermedie" con meccanica di stretta derivazione di Serie e appendici aerodinamiche stile 24hr Special come potrebbe essere la Focus Rs (2.5 litri) le Leon in versione Long Run, e magari anche le vecchie M3 E46 3.2. Come di consueto su questo numero abbiamo cercato di capire come si sono comportati i piloti italiani impegnati nella Le Mans Series in un anno avaro di soddisfazioni. Oltre agli immancabili report dai campi di gara non perdetevi la prova della Giulietta JTD, davvero una bella sorpresa, aspettando la versione a benzina più pepata. Arrivederci a Novembre, mese di gioie, delusioni, di programmazione ma anche della 6h di Vallelunga... Le premesse sembrano buone.

Giulio Rizzo

16 LA ROK TRICOLORE

La Rok incorona i suoi campioni nazionali. Sulla pista internazionale 7 Laghi nominati i 4 nuovi campioni nazionali che troveremo a fine mese nelle finali internazionali.

20 FOCUS CITE

Tastiamo il polso alla serie Tricolore per la vetture Turismo. Ad un mese e due gare dalla conclusione vediamo come sta andando la stagione, e diamo uno sguardo ai possibili sviluppi in ottica 2011.

26 LE MANS SERIES TRICOLORE

La principale serie di durata internazionale ha concluso la stagione. Vediamo come di consueto come si sono comportati piloti e team italiani. Più dolori che gioie.

32 TEST GIULIETTA

Abbiamo messo le mani, e il sedere, sulla Giulietta JTD. Una piacevole sorpresa anche sotto l'aspetto dinamico per una vettura che non ha davvero nulla da invidiare alle rivali tedesche. Neanche il prezzo.

39 PILOTA CHE PASSIONE

Conosciamo Vittorio Bagnasco quest'anno impegnato nel Cite con una Bmw M3 E46 3.2

41 RACE REPORT

Consueto appuntamento con tutti i resoconti di gara di tutte le principali Serie Nazionali.



EDITORE E REDAZIONE:

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



DIRETTORE EDITORIALE:

Sergio Peroni

DIRETTORE RESPONSABILE:

Giulio Rizzo

COLLABORATORI:

Matteo Lupi, Andrea Fiaschetti, Dario Lucchese, Pietro Rizzo, Alessio Morgese, Matteo Bobbi, Gino Allegritti, Riccardo Imperio, Vita Kanaeva

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.

Circuito: Mugello Circuit
Campionato: Clio Cup Italia
Giorno: 10 Settembre 2010 - Ore 18.26
Team: Oregon Team
Pilota: "Saetta McQueen"

Fotografo: Alessio Morgese - FotoMorAle
Macchina fotografica: Canon Eos 1D
MarkIII
Lunghezza focale: 420mm
Tempo: 1/500Sec - ISO 200





ITALIANO SUPERSTARS

Massimiliano Pigoli "incubo" BMW. Il pilota comasco, dopo il sesto appuntamento di Varano, è tornato leader nel Campionato Italiano Superstars facendo riaffiorare i ricordi della stagione 2006, quando con la Jaguar privata del team Ferlito Motors riuscì a battere lo squadrone ufficiale Audi conquistando il titolo. Sul tracciato parmense, nel weekend che è andato di scena alla fine di agosto, "Big Max" è salito due volte sul podio, ottenendo nell'ordine un terzo ed un secondo posto con la Mercedes C63 AMG by Romeo Ferraris e scalzando dalla vetta della classifica tricolore Thomas Biagi, rovinando tuttavia solo in parte la festa alla squadra di Roberto Ravaglia e company. Per i colori della Casa bavarese un fine settimana iniziato con la pole di Stefano Gabellini

(per la prima volta quest'anno più veloce in qualifica) e poi conclusosi con il successo dello stesso Biagi in gara-1 e la prima affermazione in assoluto nella Superstars di Luca Cappellari in gara-2. Per Gabellini anche un secondo posto, messo a segno dopo che al primo via ha dovuto cedere strada al compagno di

squadra, mentre Luigi Ferrara (con l'altra Mercedes della Caal Racing) è riuscito ad agguantare un insperato terzo piazzamento sempre in gara-2. Il pugliese, nella sessione cronometrata di sabato, è infatti uscito dopo pochi giri rovinando il fondo della sua vettura ed è stato costretto a schierarsi in ultima fila. [D.L.]



A FINE ANNO IL VOLUME

CITS CAMPIONATO ITALIANO TURISMO DI SERIE

Nuova iniziativa editoriale del Gruppo Peroni Race che festeggerà la prima stagione del Campionato Italiano Turismo di Serie con un Volume fotografico di fine anno che ripercorrerà tutto l'andamento della stagione attraverso i volti, le vetture e i numeri di tutti i sette doppi appuntamenti 2010. Il volume sarà realizzato in 112 pagine con materiale fotografico, dorso cucito e sovracopertina. Disponibile a partire da dicembre ad un prezzo orientativo di 35 Euro.

SPECIALISTA IN PNEUMATICI D'EPOCA

VENDITA E ASSISTENZA TECNICA PER COPERTURE RACING

COSTA GOMME YOKOHAMA - AVON
DUNLOP-TOYO
MICHELIN

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

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!



DAL 2011 LA FORMULA RENAULT 2.0 ALPS

Si chiama Formula Renault 2.0 Alps ed è il nuovo campionato nazionale (che farà tappa però in diversi paesi europei) riservato alle monoposto di Renault Sport Technologies. Questo campionato, che prenderà il via a partire dalla prossima stagione, punta ad offrire un nuovo "corridoio preferenziale" per le giovani promesse dell'automobilismo e nasce dalla forte sinergia tra due promotori storici: Domenico Porfiri (Fast Lane Promotion), che ha avuto tra l'altro il merito di lanciare nell'anno 2000 la Formula Renault 2.0 Italia, categoria poi rivelatasi vero serbatoio di talenti per la F.1 e le serie superiori) e André Hefti, responsabile della Formula Renault svizzera e anche lui ormai da tempo sulla scena del panorama automobilistico internazionale.

L'inedita Formula Renault 2.0 Alps partirà da subito con obiettivi ambiziosi, puntando innanzi tutto su un prodotto

competitivo ed interessante quale è la nuova vettura 2 litri, ma perseguendo allo stesso tempo un contenimento

dei costi, a fronte tuttavia di un sempre elevato livello qualitativo garantito dalla professionalità degli addetti ai lavori che gravitano intorno al campionato con vari ruoli: dall'assistenza tecnica alla comunicazione dell'immagine della serie, fino alle verifiche in pista.

Un altro elemento importante è costituito dai circuiti sede delle sette tappe del calendario 2011. La scelta dei promotori si è infatti orientata su tracciati prestigiosi, che ospitano o hanno ospitato in passato la F.1: Monza, Hockenheim, Imola, Spa-Francorchamps, A1 Ring-Zeltweg, Magny-Cours e Nürburgring. Sei differenti paesi, due round in Italia e tutti i weekend articolati su doppio appuntamento (14 in totale, pertanto, le gare in programma, le cui date sono attualmente in via di definizione).



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.



SUCCESSO PER IL 1°

GTA Revival Show

Buona la prima. Il GTA Revival Show, manifestazione riservata alle famose vetture sportive del Biscione, vede presenti in pista ben 16 esemplari (oltre ai numerosi possessori giunti per esporre le proprie vetture), nonostante le previsioni meteo non fossero delle migliori e a Spa Francorchamps fosse di scena una delle principali manifestazioni dedicate alle Autostoriche

che di fatto ha sottratto una parte dei piloti stranieri possessori di simili vetture. Tale successo, abbinato al consenso degli appassionati e dei presenti apre le porte a future repliche e magari ad un vero e proprio campionato. Passando all'aspetto agonistico due i turni di qualifica la sabato con in luce rispettivamente Arnaldi e Monguzzi capaci di far segnare il miglior tempo e pronti a sfi-

darsi sulla distanza di gara prevista di 40 minuti.

Al via Arnaldi scatta dalla seconda fila - nella quale era stato relegato dal secondo tempo di Sordi (anche lui su GTAM 2000 come i protagonisti in prova) in qualifica 2 - e prende autorevolmente il comando senza più cederlo fin sul traguardo. Alle sue spalle Pantaleo, anche lui partito dalla seconda fila, che precede Monguzzi e Sordi con questi tre che nelle prime battute di gara si scambiano più volte nel ruolo di primo inseguitore. Alle loro spalle è scatenato Bucci che sulla meno potente 1300 Gta Junior sfrutta la conoscenza del tracciato e l'esperienza per accordarsi ai battistrada. La sua rimonta si conclude al 18° giro (sui 29

effettuati a fine gara) quando riesce ad infilare Pantaleo. Ultimi giri con il fiato sospeso per la leggera pioggia iniziata a cadere a meno di 15 minuti dalla conclusione della gara. Fortunatamente nessun incidente per i concorrenti tutti con slick ad eccezione di Sordi rientrato ai box per montare le gomme da bagnato vanificando la sua prestazione che al 4° giro aveva pure fatto segnare il miglior tempo. Out invece Monguzzi, poco dopo metà gara, per noie meccaniche. Buoni tempi anche per la coppia Bartoli/Zardo nel Periodo G1, e per Guerra nel Periodo F davanti alla coppia Menichelli/Vezzosi. Più tranquille le andature degli altri piloti inseguitori alcuni di loro al debutto assoluto in pista.



700 A SANTARSIERI, F3 A LEONE



Defezioni dell'ultimo momento e rotture nelle libere come quella del protagonista nel campionato Sala hanno ridotto a tre i concorrenti nella F3 Historic Cup. Il risultato di gara rispecchia fedelmente i valori espressi in qualifica. Primo è infatti Leone (Ralt RT3) partito dalla pole. Al secondo e terzo posto rispettivamente Santin con la Martini MK3 vincitrice del F3 Historic di Montecarlo guidata da Pirro, e Grasso (Dallara 382). Nell'Historic Challenge 700 Santarsieri (Fiat 500), partito dalla pole, mantiene il comando fin sul traguardo ma è insidiato per tutta la gara da Fredali (500 Giannini) che conclude in seconda posizione staccato di appena 4 decimi. Terzo è il



protagonista stagionale Anastasi, anche lui su Fiat Giannini 500 ex Gruppo 2, mai apparso troppo a suo agio sul tortuoso tracciato parmigiano. Un podio di gara dunque tutto con vetture sulal carta meno performati come le ex Gruppo 2. Quarto sotto la bandiera a scacchi Mellini (Fiat 126) che si aggiudica così il primato nel gruppo SIL/700. Ritiri per Amodeo, Carusone, R. Fredali e Vescio.

IL CHALLENGE A VARANO



L'Autodromo Riccardo Paletti di Varano de Melegari, ha ospitato lo scorso 25-26 settembre la V prova del Challenge Formule Storiche. Quindici concorrenti a disputarsi la vittoria nelle due manches previste, presenti tutti i migliori con l'unica assenza del bresciano Angiolino Baiguera. La vittoria di entrambe le gare è andata ad una F3 1000 cc, più competitive sul tortuoso circuito parmense, ma diversi sono stati i piloti: Tommaso Gelmini, con la Matra nella prima e Francesco Zadotti con la Tecno nella seconda. Gli altri gradini del podio sono stati occupati rispettivamente da Zadotti e Paolo Marzatico in gara 1 e da Bruno Ferrari con la Branca Formula Junior ed ancora Marzatico in gara 2. Va detto che quest'ultimo ha gareggiato

con una Branca F3 1600 cc in attesa di recuperare un motore nuovo per la sua Branca Formula Junior e quindi non ha preso punti per il Challenge. Pertanto il terzo posto per il punteggio in gara uno è andato alla bresciana Patrizia Sbardolini con la Merlyn Formula Junior e allo svizzero Guido Hachke sulla Cooper T59 in gara due. Tra le vetture a motore anteriore, le 2 manches sono andate rispettivamente ad appannaggio di Franco Beolchi con l'americana Apache Formula Junior e di Tazio Taraschi con la vettura di famiglia. La manifestazione è stata particolarmente selettiva per i mezzi, dal momento che in gara uno si sono fermati Piero Lottini con la March 703, Alessandro Ripamonti con la Osca Formula Junior, Ferrari e Leo Bartoli

con la Moroni Formula Junior, mentre in gara due, la bandiera di resa è stata alzata da Gelmini, fermo ai box dopo il warm-lap, Achille Minoia con la De Sanctis, Sbardolini per la rottura del semiasse, Gigi Baulino con la Lotus 20/22 per un problema al cambio e Arturo Merzario con una Chevron B9, per un problema meccanico. Entrando nel dettaglio delle due gare, va detto che nella prima la superiorità di Gelmini è stata assoluta. L'unico in grado di tenergli testa, fino a metà gara, è stato il romano Zadotti. Una prestazione più grintosa era attesa da Merzario, sesto in griglia, ma qualche problema al cambio e al fisico l'hanno impedito. A tre minuti dalla fine la gara è stata poi sospesa con la bandiera rossa a causa della pioggia che ha co-

minciato a scendere. La palma della sfortuna è toccata al bresciano Bruno Ferrari, che non ha disputato le prove in quanto la macchina non ha voluto saperne di partire. Schieratosi in gara dopo la riparazione del problema elettrico, ha potuto percorrere solo 4 giri, risalendo dall'ultima posizione fino alla quarta, prima di fermarsi per la rottura della guarnizione della testa. Ancora più interessante Gara 2 con Patrizia Sbardolini che, con una bella partenza prendeva la testa della gara per essere poi infilata da Zadotti alla prima variante e per il recupero di Ferrari, che dopo pochi giri risaliva fino al terzo posto e poi, passando Marzatico si portava all'attacco dello stesso Zadotti che comunque non mollava.

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

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

TURATELLO

GIOCHI RIAPERTI

Vittoria di "Spidey"-Mastronardi nella mini endurance della GT Open Cup: i piloti della GDL Racing hanno preso la testa della gara a partire dal 18° giro grazie al ritiro dello sfortunato Luigi Lucchini a causa del cedimento di un semiasse dopo 7 giri; Lucchini era stato al comando nelle tornate iniziali della gara. Con il successo del Mugello, "Spidey" e Mastronardi scavalcano Lucchini nella classifica di campionato e si preparano ad un finale in volata. Uno dei motivi di interesse di questo appuntamento con la GT Open Cup era il ritorno alle competizioni di Antonelli dopo diversi anni di assenza: il bolognese non ha deluso, conquistando

insieme a Galbiati una bellissima seconda posizione assoluta che è valse la vittoria nella sempre affollatissima classe GT3r1. Terzo posto assoluto per Soravito e Venica, secondi di classe GT3, che grazie ai punti del Mugello si portano a sole 8 lunghezze dai leader di classifica Scanzi-Bianconi, costretti ad una lunga sosta ai box e poi definitivamente ritirati per un'uscita di pista dopo essere riusciti a risalire fino al 6° posto assoluto. Lovato e Caneva hanno centrato la vittoria in classe GT3r2; successo in classe GT6r della Porsche Cayman Cup in versione "Evo-2", condotta da Sabbatini. Alla fine della gara è giunta la squalifica per Broggian e Ruberti per rifiuto alla



richiesta di verifiche da parte dei commissari tecnici, incorrendo così nell'esclusione dalla classifica di gara.

Campionato completamente riaperto nel Trofeo Pirelli della Cayman Cup: la battuta di arresto di Scanzi, ritiratosi per un problema tecnico quando occupava la seconda posizione dietro a Macori, consente a quest'ultimo di portarsi a soli 9 punti dal pilota della Ebimotors. Il finale di campionato si preannuncia così estremamente incerto. Al Mugello Macori ha ottenuto il piazzamento più importante della stagione. Al secondo posto si è

classificato un consistente Masutti che tuttavia non ha mai realmente insidiato il duo di testa composto da Macori e Scanzi. Finché è stato in gara Scanzi ha tenuto il passo di Macori, pur senza mai attaccarlo con manovre decisive; Macori si è sempre difeso benissimo con traiettorie guardinghe e il ritiro del rivale Scanzi gli ha aperto la strada verso la vittoria. Terzo posto assoluto e primo nella Selection Cup per Donativi che vede il titolo di classe sempre più vicino. Nella Selection Cup Donativi ha preceduto Piccioli, Mosconi e "Boga"; settimo posto e terzo gradino del podio nel Trofeo Pirelli per lo svizzero Bravetti.



RUOTE NORI

NORI
GOMME
Competizioni

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

RUOTE

Lega leggera • Alluminio • Magnesio

ASSETTI

Stradali • Sportivi

PNEUMATICI

Stradali d'epoca • Competizione

ASSISTENZA

In campo gara



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

Tel. 0424.502162 - Fax. 0424.502163

www.norigomme.it info@norigomme.it





la matita DI NARDI

.. si tratta di uno dei commissari di percorso, reduce dalla 6 ore in notturna di Misano..



...Credo di aver capito perché Giovanardi viene chiamato anche "piedone"...!!



Modellismo 90



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

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

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

Segui
la tua passione su
www.automodellando.it

scuderia
**CLUB
02**

Campionato Italiano Autostoriche 2010

Si ringraziano piloti, meccanici, sponsor e amici

club02@libero.it • Tel. 335 7014561

GIULIANI

GOVONI

AutoClub
Bmw Modena



[via Gazzotti 331 - Modena - www.campionatoautostoriche.it](http://www.campionatoautostoriche.it)

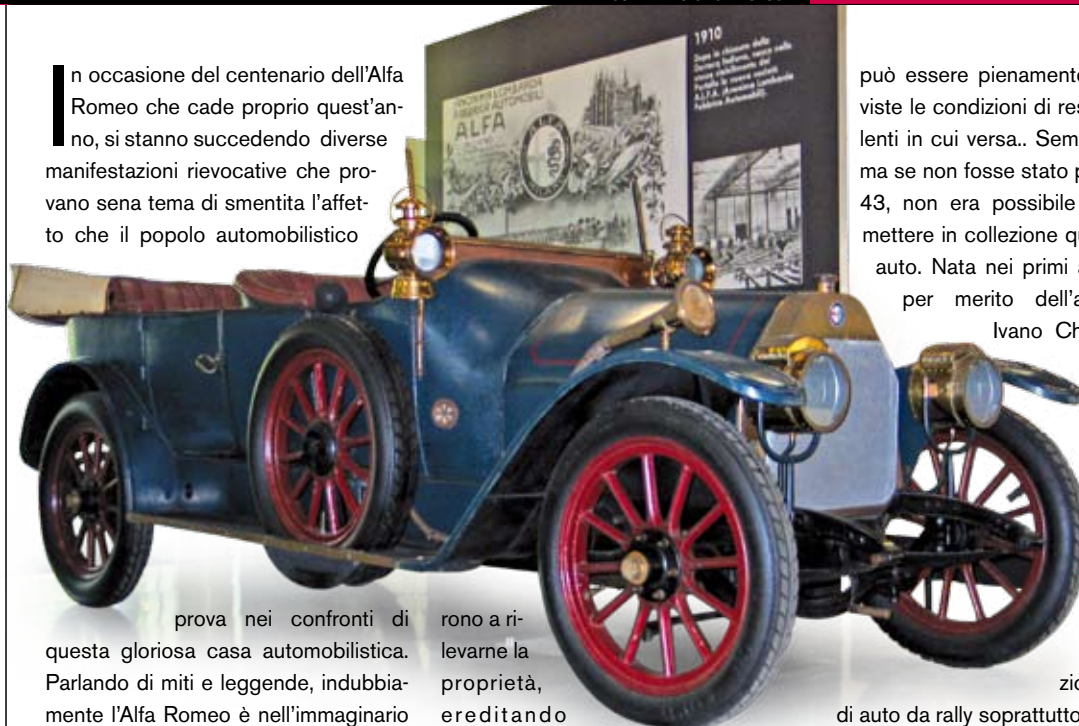
ALFA 24 HP CENTO DI QUESTI ANNI!

LA RACING 43, IN OCCASIONE DEL CENTENARIO DELLA CASA DEL PORTELLO, HA PRESENTATO UNA BELLA RIPRODUZIONE INScala 1/43 DELLA PRIMA VETTURA PRODOTTA.

A CURA DI LUIGI CAMISASCA



In occasione del centenario dell'Alfa Romeo che cade proprio quest'anno, si stanno succedendo diverse manifestazioni rievocative che provano senza tema di smentita l'affetto che il popolo automobilistico



prova nei confronti di questa gloriosa casa automobilistica. Parlando di miti e leggende, indubbiamente l'Alfa Romeo è nell'immaginario collettivo in cima alla lista. Alfa Romeo è sempre stato sinonimo di sportività, sicurezza, esclusività. Come non ricordare le vittorie di Nuvolari sulle mitiche P3 o di Fangio, Fagioli e Farina con le 158? E ancora le gare turismo con le GTA o nelle sport con la splendida 33? Ma anche nella produzione chi non rammenta con simpatia e rispetto la mitica Giulia? Ma si conoscono esattamente le origini del marchio? E ancora, qual è stata la prima vettura realizzata? E allora, ancor prima di parlare di modellismo, è giusto e doveroso dare alcuni cenni storici, soprattutto per coloro i quali non abbiano dimestichezza con la storia della casa del Portello. Prima di tutto bisogna dire che la prima auto non è proprio farina del suo sacco. Infatti, a seguito della crisi in cui versava la SIAD, casa automobilistica dei primi del novecento, i vertici aziendali decisero di commissionare al progettista Giuseppe Merosi una vettura che potesse risollevarne le sorti. Ma, ben prima che questa vedesse la luce, un gruppo di finanziari lombardi, intenzionati ad entrare nel mondo dell'automobile, riusci-

rono a rilevarne la proprietà, ereditando anche il progetto. La nuova società A.L.F.A. - acronimo di Anonima Lombarda Fabbrica Automobili - lanciò la nuova vettura nel corso del 1910, denominandola 24 HP, e immediatamente fu molto apprezzata per la notevole innovazione tecnologica e per la sua robustezza, oltreché per le prestazioni che potevano spingere l'auto fin alla soglia dei 100 all'ora, velocità effettivamente desuete per l'epoca. In verità a quell'epoca la pianificazione di una vettura era limitata al solo telaio e motore, spettando poi ai carrozzieri specializzati completarne l'opera vestendo la vettura secondo le esigenze e le richieste del singolo cliente. I telai della 24 HP furono carrozzati in 3 allestimenti, corsa - 2 posti -, limousine - 7 posti - e soprattutto torpedo, che ebbe impiego anche durante la grande guerra. Ed è proprio in quest'ultima veste che la Racing 43 ha approntato uno splendido modello in scala 1/43, specificatamente in versione scoperta a 5 posti, carrozzata Castagna. Tra l'altro, la vettura originale fa bella mostra di sé presso il Museo di Arese, ove

può essere pienamente apprezzata viste le condizioni di restauro eccellenti in cui versa. Sembrerà strano, ma se non fosse stato per la Racing 43, non era possibile fino ad ora mettere in collezione questa storica auto. Nata nei primi anni novanta

per merito dell'appassionato Ivano Chiapatti, questa azienda piemontese, si è fatta conoscere ed apprezzare negli anni per egregie riproduzioni di modelli di auto da rally soprattutto in scatola di montaggio. Poi, anche a seguito della contrazione del mercato nel settore dei kit unitamente alla mutata situazione internazionale dovuta alla massiccia produzione del mercato orientale, ha deciso di approfondire la sua opera anche nel settore dei "montati" speciali. Ha così debuttato con riproduzioni di auto italiane di prestigio, quali Ferrari ed Alfa Romeo e pertanto questa ultima nata Alfa 24 HP si inquadra perfettamente nel contesto di questa tematica. La confezione si presenta molto

gratificante: una bella scatola di cartone decorata che internamente nasconde una vetrinetta in plexiglas, con tanto di etichetta identificativa, ove è

avvitata la vettura. Il modello si presenta ben fatto e preciso nelle proporzioni; verniciato in un bel verde petrolio perfettamente identico all'originale che ne risalta le linee e gli accostamenti della selleria che è di un rosso intenso così come i cerchioni. L'interno è ben realizzato, i sedili riproducono il soffice rivestimento e nella parte anteriore spicca il lungo piantone dello sterzo - guida a sinistra come era prassi nell'epoca - con in cima il grosso volante munito di selettore delle marce. Il modello è realizzato in resina e metallo ed esternamente ha diversi dettagli che ne impreziosiscono il valore, quali la mascherina fotoincisa con la scritta "Alfa" e relativo logo, fari a gas molto ben riprodotti, capote bianca aperta, parabrezza, tromba clacson con lunga prolunga tipo proboscide, cassetta ferri laterale, serbatoio posteriore, scarico e ruota di scorta con tanto di valvola di gonfiaggio! In definitiva un ottimo modello da regalarsi - o se preferite farsi regalare - riproducente una vettura che ha fatto da apripista e che rappresenta una vera e propria pietra miliare nella storia dell'Alfa Romeo. Vista l'originalità e la tiratura limitata, pare giustifica anche il prezzo un po' elevato - intorno ai 170 Euro - ma comunque in linea con altri modelli speciali della stessa categoria. Del resto, come dice il proverbio, dove c'è gusto non c'è remissione!

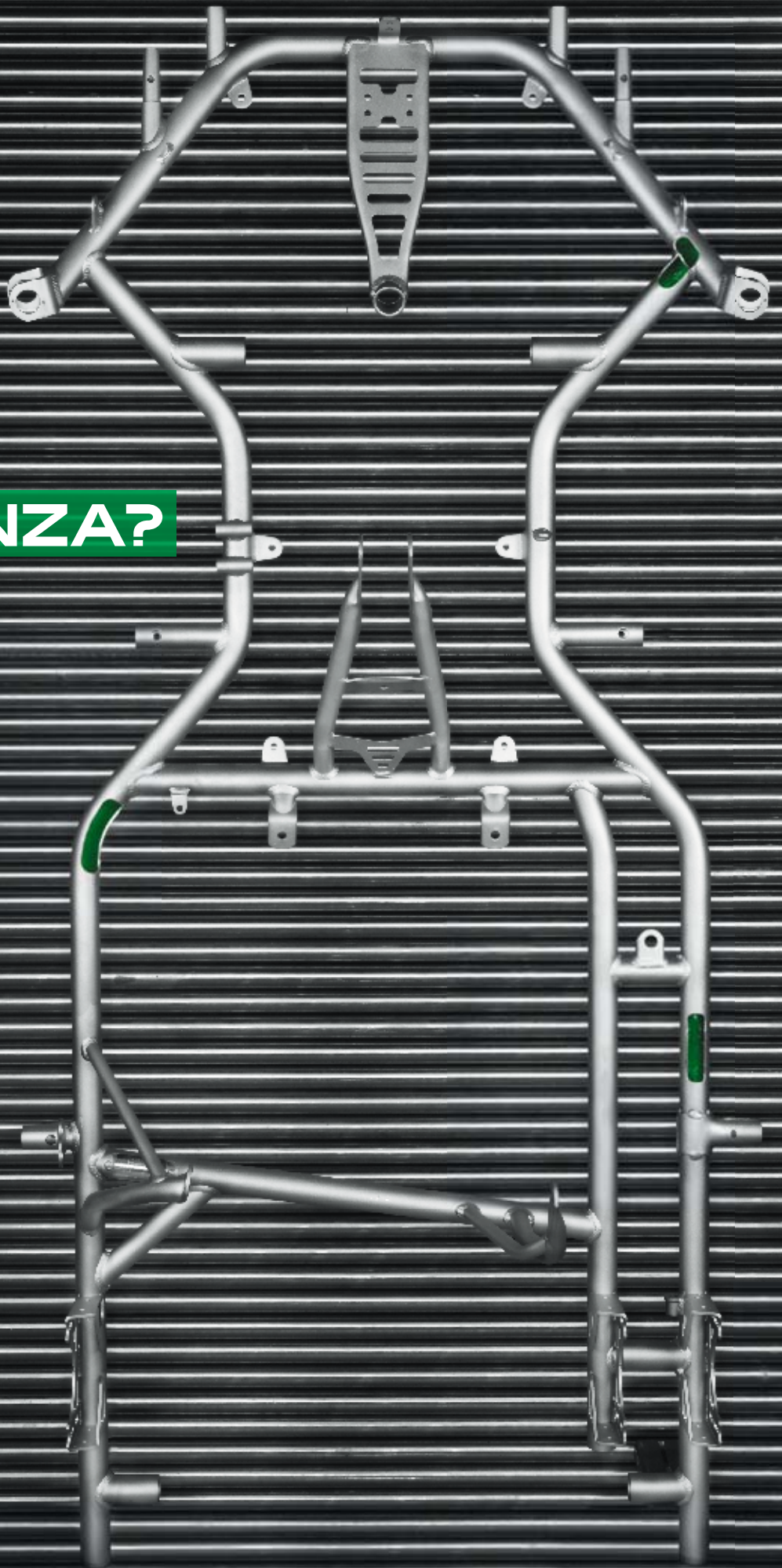


COSA FA LA DIFFERENZA?

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

EASYKART A SAN MARINO

Tutto ha avuto inizio con un'iniziativa della Federazione Sammarinese (la FAMS) che, nell'ambito di un progetto finalizzato ad avvicinare il maggior numero di bambini allo sport del kart, ha portato in pista 150 giovanissimi piloti che, con il supporto dello staff Easykart, si sono cimentati

al volante dei mezzi by Birel. Le fasi successive dell'iniziativa, classificata come progetto speciale per lo sviluppo dello sport da parte del Comitato Olimpico Nazionale, hanno visto 40 neo piloti partecipare alla formazione di guida che si è svolta in 9 incontri sulla pista Drumei Kart del Misano World

Circuit. La selezione si è conclusa con una giornata di test sulla pista Happy Valley di Cervia, che ha permesso di scegliere i migliori 4 piloti che hanno poi preso parte alla gara del Campionato Easykart il 5 Settembre nella classe 60cc, assistiti dalla struttura dell'Emilia Kart. Felice il responsabile tecnico del progetto, Luca Drudi: "Queste iniziative sono fondamentali per avvicinare i giovani al kart. Vedere



la partecipazione entusiasta di 150 bambini a una

semplice ma-

nifestazione di piazza fa capire che il kart deve avere un approccio semplice e diretto per poter fare proseliti. Il passo successivo sono le competizioni e in questo abbiamo trovato il terreno ideale nel Campionato Easykart, che propone una grande valenza prope-
deutica a costi molto accessibili".

TELECAMERE ON BOARD PER LA CIK-FIA



La comparsa delle telecamere a bordo dei kart negli eventi CIK-FIA è una novità datata 2009, nata soprattutto a scopi di sicurezza e correttezza: più immagini da analizzare, meno possibilità di "fare i furbi". Durante l'inverno, però, la Federazione ha acquistato 300 nuove telecamere

HD (pesanti meno di 200 gr.), che hanno esordito su tutti i kart in gara nella prima tappa di Mondiale "U18" e Academy Trophy a Wackersdorf. L'alta qualità delle immagini (utilizzabili anche a integrazione delle riprese televisive) è tale da aver portato la CIK-FIA a ideare un nuovo sito: www.cikfia.tv, interamente dedicato alle riprese dei kart in movimento. Per ogni pilota presente a Wackersdorf, i video mostrano come minimo un suo giro di pista più alcuni "best of" dei momenti di gara. Immagini veramente di alta qua-

lità, che portano direttamente nel vivo della gara, rendendo bene l'idea della spettacolarità e della bagarre tipiche delle gare kartistiche. Il progetto, a partire dalla tappa spagnola del Mondiale "U18" è quello di mettere on line il miglior giro di ciascun pilota durante le qualifiche e, con un'opzione "multi screen", confrontarlo direttamente "a video" con il miglior giro in assoluto di chi ha segnato la pole. Un modo per facilitare l'individuazione dei differenti stili di guida e trarne analisi molto utili. Oltre che altamente spettacolari.

IL SEGRETTO DEI TELAI ZANARDI

Che Nyck De Vries sia indiscutibilmente il protagonista della stagione agonistica 2010 è un dato assodato. All'esordio nella categoria regina, la Super KF, il piccolo olandese è parso subito più che competitivo, e, tempo poche gare, ha iniziato a mietere successi come un veterano. Gli acuti nella WSK World Series a Portimao e Milville e la foto sulla copertina di questo numero di TK parlano chiaro. Protagonista con lui è anche, naturalmente, il telaio Zanardi, fabbricato materialmente negli

stabilimenti della CRG, ma "figlio" in tutto e per tutto di Dino Chiesa e del suo staff della Chiesa Corse. Qualcuno si stupisce che lo Zanardi utilizzato da De Vries sia ancora dell'omologa 2005, avendo la Chiesa Corse saltato la fiche di omologazione più recente del 2008. Contrariamente a quanto si pensi, però, non fare una nuova omologa non significa non apportare cambiamenti, anche perché, si sa, a volte bastano pochi millimetri per ottenere significativi vantaggi in pista. In questi anni, infatti, il telaio

Zanardi si è evoluto eccome: la modifica più evidente riguarda la curva del telaio, che è stata portata 10-15 cm più avanti, con la conseguenza di avere, in quel punto, delle curve più morbide: "Nessun telaio, ad oggi, ha una conformazione del genere - spiega Dino Chiesa. Questa soluzione ci ha portato ad avere più grip sull'anteriore e sul posteriore". Ci sono state, poi, una serie di evoluzioni anche per quanto riguarda gli accessori come, per esempio, l'inserimento di un sistema per cambiare il caster e il

MAGNESIO IN PCR

Prosegue il nuovo corso della storica Casa costruttrice PCR. Qui a lato, le prime foto in esclusiva delle diverse fasi di lavorazione dei nuovi particolari in magnesio che, per la prima volta, equipaggeranno i kart PCR nei prossimi principali avvenimenti del calendario internazionale karting.



camber più velocemente e in maniera più precisa. Il risultato è un telaio performante in tutte le piste e in tutte le categorie. Mettetelo, infine, nelle mani di un piccolo fenomeno come Nyck De Vries e i risultati sono sotto gli occhi di tutti.



effetto **TKart**

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



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

abbonati subito

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

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

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

INFORMATIVA D.LGS. 196/2003 i suoi dati saranno trattati dalla Sorridi Editore (S.r.l.), nonché dalle società con essa in rapporto di controllo e collegamento ai sensi dell'art. 2359 c.c. finalizzati al trattamento, per come come alla sua richiesta di abbonamento. A tale scopo, è indispensabile il conferimento dei dati anagrafici. Prevo suo consenso tutti i dati forniti potranno essere trattati dalle medesime titolari anche per effettuare procedure statistiche di analisi, per l'invio di altre vantaggiose offerte e proposte commerciali e indagini di mercato. Essi potranno altresì essere comunicati ad altre aziende operanti nel settore editoriale, largo consumo e distribuzione, ingegneria, assicurazioni, automobilistico, dai servizi ed a organizzazioni umanitarie o benefiche in quali potranno accorparsi per le medesime finalità qui sopra illustrate. Lei può in ogni momento e gratuitamente esercitare i diritti previsti dall'articolo 7 del D.Lgs. 196/03 e cioè conoscere quali dei suoi dati vengono trattati, farli integrare, modificare o cancellare per violazione di legge, o di quanto al loro trattamento.

TESTO E FOTO: RICCARDO IMPERIO

LA ROK SI TINGE DI TRICOLORE

LA ROK ITALIA INCORONA I SUOI CAMPIONI TRICOLORE SULLA PISTA INTERNAZIONALE 7 LAGHI AL TERMINE DI DUE GIORNATE DI GARE TIRATISSIME. ANDREA RUSSO (MINI ROK), GABRIELE BENSI (JUNIOR ROK), LORENZO VAILATI (ROK) E LORENZO CAPONI (SUPER ROK) SI IMPONGONO NELL'IMPORTANTE BELLA MANIFESTAZIONE SPICCA ANCHE LA PRESENZA IN PISTA DEGLI EX F1 MORBIDELLI E LARINI.



SUPER ROK

Lorenzo Caponi è il dominatore della categoria. Escludendo la zampata di Vantini in qualifica, il pilota laziale si mostra sempre un gradino sopra la concorrenza ed incide il suo nome per la seconda volta nell'albo d'oro della manifestazione. In finalissima l'unico capace di mettere il muso del suo kart davanti a quello del neo campione è Matteo Ghidella, ma le sue velleità vengono presto raffreddate da Caponi. Decisamente meno noiosa è la corsa per il terzo posto con Vantini, Graziani e Mordini a giocarsi il tutto per tutto nella volata al podio. Il terzetto lotta per tutta la seconda parte di gara ma il colpo di scena arriva a 4 curve dal termine, con un episodio che viene risolto dalla giudici. Nell'ultimo assalto al podio Vantini e Graziani entrano nel "pettine" della 7 Laghi affiancati, Mordini, vicinissimo, intravede uno spiraglio e si infila. Il momento è tirato ed il contatto, quasi inevitabile anche se non violento, mette out Vantini. La gioia per il secondo posto di Mordini dura poco, il toscano viene infatti punito per l'episodio che lo ha coinvolto sul finale. Insieme al due volte campione Caponi salgono così sul podio Graziani e Reginato.

ROK

Già dalle manche si capisce che la lotta per la vittoria sarà un affare tra Zani, il poleman Vailati e Basiliotti. Gli altri, Piselli, Villa, Osvaldi e Calvi hanno un passo leggermente inferiore ai primi tre. Al verde della finale Vailati non si fa pregare, approfitta degli indecisi Basiliotti e Zani, dalla seconda fila e scappa al comando. Zani e Basiliotti restano invischiati nella bagarre e vedono allontanarsi inesorabilmente il leader. Zani, liberatosi della stretta marcatura di Calvi, Basiliotti e Villa, rimonta con furore ed insidia sin sotto la bandiera a scacchi un freddo Vailati. Sul podio sale anche Alessandro Calvi, terzo, con soli 2 decimi di margine sul campione Junior 2008 Basiliotti.

JUNIOR ROK

Una manche dietro l'altra escono di scena, uno ad uno, i pretendenti alla vittoria. Corberi, Fioravanti, Villa Zanotti, Gallina, Gaglianò e Buran restano impantanati nelle retrovie a causa di vicende alterne. Tra i top l'unico superstite è Gabriele Bensi. Bensi, unico top capace di tenersi fuori dai guai, parte dal palo in finalissima e va a vincere senza tanti problemi una gara che si è costruita con la consueta cura e lucidità. Alle spalle del mantovano si scatena Buran, capace di risalire dal 18° al 3°, e Matteo Zanchi, secondo, e ottimo nel tenersi dietro lo stesso Buran, Gaglianò e Villa Zanotti.

MINI ROK

Leonardo Lorandi e Cosimo Durante mostrano di poter puntare al successo già nelle manche. Russo si tiene coperto, viaggia al vertice ma non scopre tutte le sue carte. Al verde della finalissima Galieti, in seconda fila, carambola in mezzo al gruppo. Dal caos qualche protagonista esce attardato, Russo, invece, con un dribbling perfetto si porta al comando. Durante, De Francesco, Mosca e Bruno inseguono e si contendono il secondo posto, sino a quando piomba su di loro Leonardo Lorandi. Il bresciano mette tutti in riga e si prende la piazza d'onore dietro Russo e davanti Cosimo Durante.

Bellini il miglior rokie.



I VINCITORI

LORENZO CAPONI

Categoria: SUPER ROK

Età: 26 anni

Città: Velletri

Hobbies: musica

Karting: debutta nel 2005. Ha vinto due Campionati Regionali Lazio nella 100 Ica. E' stato Campione Italiano a squadre, 2° nel Campionato Italiano 100 Ica nel 2008. 2° nella Rok International Final 2009. Nel 2010 è Campione dell'area Lazio-Campania Super Rok. Campione Super Rok Italia 2008 e 2010.

LORENZO VAILATI

Categoria: Rok

Età: 24 anni

Città: Crema (CR)

Hobbies: kart, auto e tutto ciò che ha un motore.

Debutta in kart nel 2004. Vittorie nelle gare della Rok Cup e Campione Rok Italia 2010.

GABRIELE BENSI

Categoria: Junior Rok

Età: 15 anni

Città: Castel Goffredo (Mantova)

Hobbies: F1, go kart e musica

Karting: debutta nel 2007. Nel 2009 passa alla Junior Rok dove conquista il 2° posto nel girone Nord Est e vince il titolo Nord Ovest. Nel 2010 è Campione Regionale di KF3 e Campione Rok Junior Nord Est e Campione Junior Rok Italia.

ANDREA RUSSO

Categoria: Mini Rok

Età: 13 anni

Città: Milano

Hobbies: kart e musica

Karting: debutta nel 2006. Vince il Trofeo d'Autunno nel 2009 ed il Trofeo Vega nel 2010. E' Campione Rok Cup Italia in carica.

Russo, Vailati, Caponi e Bensi.



Bensi vincitore Junior Rok Italia.



GIOVANNI CORONA

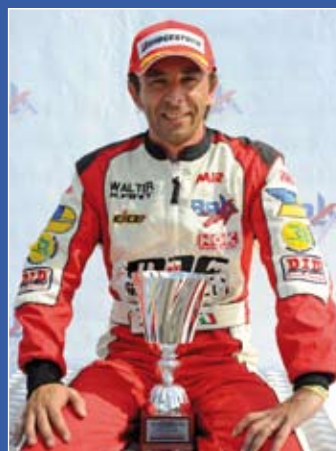
Il patron della Vortex ha premiato con evidente soddisfazione i "suoi" Rokker e si è detto entusiasta della manifestazione: "Con i tempi che corrono non è facile organizzare un Campionato che riscuota così tanti consensi. Non voglio comunque auto incensarmi e per questo stiamo già preparando le strategie per l'anno prossimo.

Adesso ci tengo a ringraziare i piloti che hanno corso questa Rok Italia. Sono stati tutti molto corretti e professionali, mostrandosi bravissimi in tutte le fasi della competizione."

Vailati vincitore Rok Italia.

ROK SPECIAL

Ad aggiudicarsi le classifiche speciali nell'ambito della Rok Italia sono stati volti già conosciuti. Nella categoria Over 35 ad imporsi sono stati Petrossi e Rabaglia, rispettivamente nella Super Rok e nella Rok. Il miglior Rookie della giornata è stato lo junior Riccardo Alberti, 10° in finale. Bene si è comportato anche Filippo Bellini (13° in prefinale e 22° in finale) nella Rok. Tra le



Lady a far meglio di tutte sono state Erica Gallina (9° in finale Junior Rok) ed Elizabeth Forza (13° in finale Rok). Va comunque annotato che tutte le ragazze, Capella, Armati, Felici e Ikonova sono entrate in finale e si sono distinte per la loro grinta.

PREMI

Ogni vincitore si è portato a casa, oltre che il prestigioso titolo Rok, anche un motore (della categoria di appartenenza), ed il biglietto per correre la Rok International Final gratuitamente. Per i piloti saliti sul podio ed ai primi sei classificati è stato dato un buono sconto (di importo diversificato in base al piazzamento) e materiale tecnico Bridgestone, dell'Orto e Sparco.

ALBO D'ORO

Anno 2010

Categoria Pilota

MINI ROK Andrea Russo

JUNIOR ROK Gabriele Bensi

ROK Lorenzo Vailati

SUPER ROK Lorenzo Caponi

Anno 2009

Categoria Pilota

MINI ROK Gigi Calafato

JUNIOR ROK Gabriele Volpato

ROK Luca Bagattino

SUPER ROK Simone Cianconi

Categoria Pilota

MINI ROK Antonio D'Angelo

JUNIOR ROK Daniele Basiliotti

ROK Fabrizio Avondo

SUPER ROK Lorenzo Caponi



DIREZIONE GARA

La Rok Italia ha avuto come direttori di gara gli stessi che tengono a bada i professionisti della WSK Series, gli esperti sig. Ferrari e Novello. Anche il collegio dei commissari sportivi è stato diretto con decisione e puntualità dal sig. Di Bari. Il briefing ha ricalcato quello che viene fatto durante le gare della WSK World Series, con proiezioni di slide a supporto di ogni punto toccato nella spiegazione. La risposta dei piloti agli input dati dalla direzione di gara è stata positiva ed i pochi che hanno sgarrato non l'hanno passata liscia.

ROK INTERNATIONAL FINAL

La fine di stagione Rok è all'insegna dell'evento clou, la Rok International Final. La gara Rok per antonomasia scenderà in pista dal 14 al 17 ottobre sul circuito Internazionale South Garda di Lonato (BS). L'edizione n° 9 del mondiale Rok si preannuncia ancor più scintillante della pre-



Lady Rok Valentina Ikonova.

cedente, con un numero record di partecipanti, oltre 300 Rokker provenienti da 35 nazioni.



Morbidelli in lotta.



Zanchi, Gagliano e Buran Junior Rok Italia.



A DUE GARE DALLA FINE, A RUOTE FERME CON IL CITE CHE A SETTEMBRE NON HA CORSO, FACCIAMO IL PUNTO SULLA SERIE TRICOLORE RISERVATA ALLE VETTURE TURISMO. NUMERI COSTANTI MA ANCHE PREZZI IN CONTINUA CRESCITA. DOPO TRE ANNI E CON ALCUNI INTERROGATIVI ALLE PORTE VEDIAMO ANCHE QUALE IL FUTURO DELLA SERIE

1° DIVISIONE

Seat-BMW-Honda: anche quest'anno si ripropone il confronto tra i tre marchi storici che hanno segnato il corso del Campionato Italiano Turismo Endurance fin dalla sua prima edizione. Dopo cinque appuntamenti, con le sole due doppie gare di Mugello e Monza ancora all'appello, la serie tricolore si appresta ad affrontare il "rush" conclusivo. Poche certezze e molte invece le incognite in questo finale di stagione, con più pretendenti ai titoli assoluti e di classe. Partendo dalla 1. Divisione Benzina: un bottino pieno di 60 punti in palio e quattro piloti raccolti nello spazio di sole 14 lunghezze. Davanti a tutti c'è Roberto Colciago con la León TFSI nei colori ufficiali, che punta a "bissare" al successo ottenuto lo scorso anno. Il pilota di Saronno ha fino ad ora messo

a segno due centri, sulle piste di Misano e Imola, ed è andato a podio altre cinque volte. Due i ritiri: sempre a Misano, in gara 1, quando partendo dalla pole position (ottenuta sotto la pioggia) si è successivamente dovuto fermare dopo 17 dei 28 giri totali per il cedimento di un semiasse mentre si trovava al comando. Altro "stop" proprio sul circuito del Santerno (ironia della sorte i due forfeit dell'esperto driver lombardo sono avvenuti sugli stessi circuiti che ne hanno decretato il trionfo) dove non ha potuto neppure prendere il via in gara 2. Da considerare sono tuttavia i due scarti obbligatori ed il fatto che il suo diretto inseguitore Paolo Meloni è andato fino ad ora sempre a punti, tranne che in una sola occasione. Il 38enne portacolori del W&D Racing Team è quello che è riuscito ad ottenere al mo-

mento il maggior numero di vittorie. Forte delle evoluzioni appor-



tate ad inizio 2010 sulla sua BMW M3 E92 sia a livello telaistico (con un maggiore bilanciamento dei pesi) che aerodinamico, il figlio del più esperto Walter si è portato sulla carta ad appena cinque punti dal leader. Il primo sigillo nel weekend

TER

MOMETRO CITE



inaugurale, sul tracciato di casa del Santamonica. Poi altri due successi consecutivi a Imola e al Mugello, dove è iniziata anche una collaborazione tra la squadra sammarinese e l'ingegnere Giuseppe Angiulli. Anche per Meloni "Junior" un ritiro, in occasione del secondo round di Vallelunga, dove ha accusato la rottura di una semiasse mentre occupava la terza posizione. Altri inconvenienti lo hanno rallentato a Imola in gara 1 (radiator) e al Mugello in gara 2 (trasmissione). Subito dietro, con due affermazioni al proprio attivo (Vallelunga e Mugello), c'è il toscano Andrea Bacci, con un'altra vettura della Casa bavarese schierata dalla Autofficina Rally. Il toscano ha però subito una doppia battuta d'arresto sempre a Imola. A chiudere il cerchio dei





“fantastici quattro” c’è Valentina Albanese, che di sicuro non veste i panni della donna invisibile, visto che volenti o nolenti i suoi avversari hanno dovuto più volte fare i conti con lei. Tre volte seconda e in un’occasione terza, la romana della Seat Motorsport Italia è tuttavia ancora in attesa di festeggiare sul gradino più alto del podio. Tra gli outsider ci sono Daniele Mulacchiè (con un’altra BMW M3 E92) e Luca Trevisiol (León Long Run, derivata dalla serie). Poi i compagni di squadra Vittorio Bagnasco e Walter Meloni, che sul circuito di Adria si è occasionalmente alternato al volante con il fuoriclassa Christian Montanari, in quella occasione autore della pole e poi primo al traguardo di gara 2. Più giù nella classifica c’è Piero Necchi, che però è degno di menzione perché si è rivelato sempre velocissimo nelle qualifiche, ottenendo il miglior tempo a Vallelunga, Imola e Mugello. Il piemontese della N Racing è anche riuscito ad agguantare due successi sempre a Vallelunga in gara 1 e nel primo round di Adria. Ma a lui spetta sicuramente la palma della sfortuna. A Misano, dopo avere fatto segnare il secondo responso in qualifica, non ha potuto prendere il primo via per un problema ad un tubo della benzina, mentre in gara 2 ha pagato un inconveniente all’idroguida. Gioie e dolori sul tracciato capitolino, dove ha anche registrato un ritiro in gara 2 per la rottura di una sospensione. A chiudere la “serie nera” il doppio ritiro di Imola (ancora semiasse e surriscaldamento) e Mugello (non è partito per un inconveniente alla trasmissione). C’è anche da aggiungere che a inizio stagione l’alexandrino ha accusato il colpo della scomparsa del suo collaboratore Giovanni D’Amico, ex motorista di Repetto.





2° DIVISIONE

A guidare il plotone nella 2. Divisione Benzina sono le BMW. È l'esperto Stefano Valli, con la vettura bavarese della Zerocinque Motorsport, a contendere lo scettro del binomio formato da Alessandro Bernasconi, pluricampione Turismo e Davide Bertozzi, che alternandosi al volante di una M3 E46 hanno conquistato tre vittorie, altrettanti secondi posti e due terzi piazzamenti. Dietro di loro la Honda Accord di Massimo Arduini e Gianmaria Gabbiani (team GPS), vittoriosi a Misano e a podio sette volte su dieci. Per concludere, nei rimanenti raggruppamenti la situazione vede senza avversari nella 1. Divisione Diesel la coppia Carlo Mursia e Massimo Barbieri, sull'Alfa Romeo 156 della Rosso Alfa. Stesso discorso per Bagnasco nella 24 Hours Special fino a 3300, mentre Paolo Meloni guida nella classe di cilindrata superiore

fino a 4000. Nella classe Seat León Supercopa, in testa c'è Trevisiol. Sempre per quanto riguarda la 2. Divisione, Giorgio Fantilli si è matematicamente già imposto con un'Alfa 147 GTA nella "Cup".

QUALE FUTURO

La maggior parte dei programmi sportivi hanno un ciclo di vita di tre anni. Questo discorso è particolarmente valido per le Serie monomarca ma si adatta spesso anche agli altri campionati. Di solito infatti il piano di ammortamento delle vetture ha questa durata per i team, al termine del quale si pensa all'acquisto di

altre e più moderne vetture. Di solito infatti viene raggiunto anche il limite massimo di sviluppo e si perde in competitività in pista. Il Cite, nato con la classe Supercopa anche lei giunta probabilmente alla fine del suo picco di crescita (che si voglia puntare sulla Ibiza??), quest'anno ha avuto meno in griglia proprio le Leon del monomarca italo/spagnolo. In termini di iscritti non si è avuto il calo drastico prospettato ad inizio stagione ma sono di certo scomparse le M3 E46 con ultime superstiti quella di Walter Meloni (ma con il 4.0) e quella di Bagnasco che ha saputo difendersi comunque in maniera egregia. Scomparsi praticamente i diesel, e le vetture 3 litri, la 1° Divisione si è arricchita della seconda Seat Ufficiale affidata alla Albanese e della versione Long Run in mano ai vincitori della Supercopa 2009. Proprio questa è sembrata più un'abile mossa di marketing che altro. Con i costi delle vetture al top schizzati letteralmente alle stelle in linea a volte anche con quelli di gestione di una Gt di primo piano, si è registrato un certo fermento fra Acì Sport e Top Team. Come già annunciato nel passato numero di ZR sono iniziate anche le riunioni per fare la conta in ottica 2011, e per individuare i possibili correttivi.



Quello più plausibile sembra l'inserimento di una Divisione di mezzo fra la prima e la seconda con estetica libera stile 24hr Special ma con meccanica di derivazione di Serie, un po' come per la Seat Long Run, appunto, e magari come la Focus RS 2.5 che è scesa in pista per la prima volta, ma solo per le libere, al Mugello a fine luglio. Si aprirebbe così di nuovo a motorizzazione che non rientrano in 2° Divisione dove rimane il vicolo dei due litri, ma che non sarebbero competitive con le più potenti vetture 4 litri o con le Leon Ufficiali. Le modifiche regolamentari apportate quest'anno come la penalità in secondi in più a chi corre in solitaria, l'apertura alle vetture ex coppa, non hanno raggiunto i risultati attesi con il cospicuo numero di vetture iscritte in 2° Divisione incentivate più dai bonus di gomme che da altro.

Nella 2. Divisione si rinnova il confronto "storico" tra due piloti pluri-titolati delle categorie Turismo. Il riferimento è ad Alessandro Bernasconi e Stefano Valli. Un duello avvincente che rende ancora più interessante il finale di stagione. Ecco cosa hanno detto.

STEFANO VALLI: «Essere ancora in ballo a due appuntamenti dal termine, rappresenta di per sé un risultato importante. La 2. Divisione quest'anno ha fatto registrare una sensibile crescita del numero di partecipanti e del livello generale. Il campionato è equilibrato e ancora apertissimo. Grazie ad un "poker" di vittorie consecutive potrò lottare fino all'ultima gara. Peccato per i due "zero" di Adia, dove un motore nuovo di zecca mi ha praticamente lasciato a piedi, mentre a Misano in gara-1 sono stato centrato da una vettura che partecipava alla Seat Cup. Da parte nostra non possiamo che essere soddisfatti del lavoro di sviluppo svolto fin dall'inizio



della stagione, che ci ha consentito di recuperare un leggero dislivello accusato nei primi appuntamenti, quando abbiamo pagato alcuni problemi di messa a punto in generale ed un eccessivo peso. La mia BMW è quella che utilizzava Alex Zanardi nel Mondiale ed ha mantenuto gli standard tecnici

del WTCC, mentre il regolamento 24 Hours Special consente, per esempio, un alleggerimento delle portiere e di vari particolari della carrozzeria su cui gli altri hanno invece lavorato fin dallo scorso inverno. So che adesso dovrò mettercela tutta, ma sono anche consapevole di avere a disposizione un ottimo mezzo».

ALESSANDRO BERNASCONI:

«Visto che in questo momento siamo in testa alla classifica, il bilancio della stagione non può che essere positivo. Con tutte le difficoltà del caso, perché purtroppo il campionato è diventato molto costoso e noi abbiamo dovuto affrontarlo mettendo in campo delle risorse piuttosto limitate. Questo elemento, in alcune occasioni, ci ha penalizzato. Inoltre, abbiamo avuto qualche "problemone" tecnico sia a Imola che ad Adria, dove i risultati da noi ottenuti sono stati sicuramente al di sotto dello standard che ci attendevamo. Devo anche aggiungere che, per quanto mi riguarda, io sono un pilota Turismo abituato a correre da solo. Avevo accettato di dividere il volante della mia vettura con Davide Bertozzi prima dell'inizio del campionato e quindi sapevo a cosa andavo incontro. Con il mio compagno di squadra mi sono trovato bene e c'è un ottimo rapporto che va anche al di là dei weekend in pista. Ma gareggiare singolarmente, senza dovermi alternare alla guida con qualcun altro, mi dà senza dubbio più gusto. Riguardo a questo finale di campionato, mi fa senz'altro piacere dovermi confrontare con il mio ex compagno Stefano Valli. Ma torno a ripetere che sarebbe più bello affrontare una sfida personale a due».



TESTO E FOTO: GIULIO VILLA

LE MANS

SERIES 2010

UN TRICOLORE IN CHIAROSCURO NELLA LE MANS SERIES
2010 LE SCUDERIE DEL BEL PAESE MANCANO L'ACUTO
FINALE. TRA I PILOTI GIOISCE SOLO CICOGNANI



E' tempo di bilanci e di verdetti nel campionato internazionale in cui le premesse per i nostri colori apparivano di un certo interesse anche se con orizzonti diversi. Nella classe regina, la LMP1, Dindo Capello poteva annoverarsi tra i protagonisti sfoderando un'arma come la Audi R15 detentrici del titolo 2009 e vincitrice dell'edizione 2010 della 24 Ore di Le Mans. L'unica incognita era rappresentata dal programma ridotto dell'Audi limitato a tre gare (Le Castellet, Spa e Silverstone) che obbligava Dindo al botino pieno in tutti gli eventi per potersi fregiare del titolo piloti. L'avversario principale, la Peugeot trionfatrice 2009 della classica della Sarthe, si presentava come la favorita con le vetture ufficiali (anche se pure loro con lo stesso programma ridotto) e con l'esemplare affidato alla scuderia Oreca per tutte le tappe della serie. Sempre in Lmp1 Andrea Belicchi con la sua Lola Rebellion

poteva domare l'esuberanza dei motori diesel su un paio di circuiti (Portimao e Budapest) inseguendo la vittoria assoluta o comunque un risultato di prestigio. In LMP2 avevamo l'italianissima Racing Box (poi divenuta nella seconda parte di stagione MIK Corse) proveniente dai buoni risultati 2009 che le erano valsi l'invito a Le Mans per il 2010; oltretutto, vale la pena sottolinearlo, con tutti piloti italiani: Cioci, Perazzini e Pirri a fare da equipaggio sulla 29 (tranne a Spa con Cioci e Perazzini sostituiti da Francioni), mentre a Geri e ai fratelli Piccini sulla 30 si sono di volta in volta avvicendati Leo, Babini e Casè. Il tutto condito dall'appoggio diretto della Pirelli. Nello schieramento di quest'anno trovavamo anche i prototipi della Formula Le Mans, categoria propedeutica voluta dagli organizzatori della Le Mans Series nel 2009 come gara di contorno ed ora inserita nella manifestazione principale. Ed anche qui si





segnalava la presenza di un nostro alfiere, Alessandro Cicognani, con la scuderia francese Dams. In Gt2 la stella e grande favorita è stata la Ferrari con un dream team di ben tre 430 della AF Corse. E i nomi dei driver non erano da meno innescando ogni volta lunghe file di tifosi osannanti alle sessioni autografi: Da Fisichella ad Alesi a Vilander sulla 95 a Bruni e Melo sulla 96. Ma dall'altra parte c'era un nome come Porsche con un mezzo senz'altro meno prestazionale ma con il vantaggio di poter contare su un equipaggio collaudatissimo e quasi esente da errori: Lieb e Lietz. E, come poi vedremo, è stato proprio sull'esperienza e.. su un bri-

ciolo di fortuna che il campionato si è risolto in tutte le categorie. E se il bel giorno si vede dal mattino certamente la prima prova in aprile alla 8 ore del Castellet è stata veramente radiosa con il grande Capello ad imporsi nella classifica assoluta seguito sul terzo gradino del podio da uno strepitoso Belicchi. La Racing Box doveva invece accontentarsi della sola 30 al traguardo in sesta posizione di classe. Ma è in GT2 che la Ferrari subiva una sconfitta inattesa dalla Porsche: pur avendo siglato la pole con Bruni, un maggiore consumo di carburante in corsa la costringeva a cedere i due primi gradini del podio alla



casa tedesca, incamerando i punti del terzo con Fisi-chella. In Formula Le Mans il nostro Cicognani conquistava un onorevole terzo posto di categoria ponendo le basi per un bel cammino in campionato. Ma è a Spa in maggio che si svolge il round più interessante e combattuto della prima metà della stagione. La gara è considerata la grande anteprima della 24 Ore

di Le Mans e tutti si presentano in forze all'appuntamento delle Ardenne: 4 Peugeot e 3 Audi seguite dallo schieramento più folto di tutto l'anno

con 51 equipaggi al via per qualcosa come più di 120 piloti partecipanti. Un vero sbalzo motoristico su uno dei più bei circuiti del mondo. Ma al pronti e via il patatrac si consumava immediatamente per i colori italiani con Francioni che si accartoc-

ciava con la sua Lola della Racing Box sul muro del Radillon al primo giro. Quasi incredibile per una gara di durata. Tuttavia il bello doveva ancora arrivare con la competizione, nel bel mezzo del duello titanico e di un'acquazzone, sospesa per un black out elettrico che ha interessato tutta la regione. Mai successo nella storia delle corse endurance. Dopo una "pausa" di un'ora la corsa riprendeva e vedeva il trionfo della Peugeot con il nostro Dindo a salvare i colori con un terzo posto. Belicchi in dirittura d'arrivo perdeva un buon risultato per noie al cambio e chiudeva undicesimo. In casa Racing Box la grande rimonta della 30 superstite non portava oltre un quinto posto di classe. In GT2 le Ferrari

della AF corse ancora una volta venivano beffate dalla Porsche e dovevano accontentarsi del secondo e terzo posto di classe. Peggio andava a Cicognani





afflitta da un perenne sottosterzo, riesce solo grazie anche ad un super Capello ad agguantare il terzo gradino del podio cedendo la vittoria ed il titolo alla Peugeot dell'Oreca. Belicchi, perseguitato dai soliti problemi tecnici, chiude decimo. La Racing Box/MIK corre lotta a lungo con Babini e Leo per il quarto posto ma poi viene rallentata da noie varie come la 29 di Cioci-Perazzini-Pirri, mentre il titolo se lo aggiudica la Lola della

che non riesce nemmeno a salire in macchina per l'uscita del compagno. Dopo più di due mesi ci si ritrova tutti a luglio in Portogallo a Portimao. I ranghi sono decisamente ridotti per il classico effetto post Le Mans che porta molte scuderie o a godersi le vittorie o a leccarsi le ferite della massacrante gara di 24 ore. Sono quindi assenti le Audi (e quindi Capello), le Peugeot ufficiali e la Racing Box (con entrambi i telai in riparazione). Appare così ghiotta l'occasione per i presenti di incamerare punti pesanti in ottica campionato: Belicchi e Ferrari per primi. Ma mentre la Scuderia con AF approfitta in pieno della situazione e stravinca con Melo-Bruni seguiti da Fisichella, riaprendo così il campionato, per Belicchi la giornata non è positiva e i pochi punti incamerati appaiono più un'occasione sprecata nonostante il divario non sia ancora incolumabile. Purtroppo per Cicognani un malesse-re lo costringe a saltare il via, episodio che risulterà decisivo nel finale di stagione. Quando, ad agosto, si riaccendono i motori a Budapest per il penultimo atto in molti sanno di

giocarsi molte chances. La Montecarlo dell'est è infatti una pista anomala ed insidiosa. Ciò puntualmente avviene con una LMP2 (la HPD del team inglese Strakka) che ottiene la prima vittoria assoluta nella storia della serie. Ma è con Belicchi che viviamo momenti di grandissimo pilotaggio. Al via supera la Peugeot dell'Oreca e si invola a ritmi infernali in testa alla gara. La grande giornata sembra arrivata e l'obiettivo più grande ormai raggiunto. Ma ancora una volta il cambio tradisce il parmense. La nuova MIK corre (ex Racing Box) fa la sua prima apparizione ma senza troppa fortuna. Cicognani intanto, vincendo la prova, incamera altri punti utili al campionato e spera. In GT2 la Ferrari di Fisichella sembra avere in mano la gara quando al cambio pilota il sedile si inceppa e la vittoria sfuma. Ora solo un miracolo può dare alla casa italiana la speranza del titolo. Silverstone accoglie l'ultima manche della serie in una atmosfera di grande attesa. Nessuna vittoria di classe è stata ancora assegnata e tutto è più o meno ancora possibile. Il duello tra i grandi si rinnova con la presenza di 47 equipaggi. L'Audi si

aggiudica la pole e sembra superiore alla Peugeot. Capello può vincere. Bene anche Belicchi e



le Ferrari. Ma la corsa è un'altra cosa e l'Audi, RML. In GT2, nonostante un'altra splendida gara e la vittoria di Brunì, la Ferrari ha visto il titolo consegnato in mani tedesche. Nemmeno Cicognani, nonostante un campionato accorto, conquista il titolo piloti nella Formula Le Mans pur vincendo in Inghilterra per il ritiro dei diretti avversari. Ma può consolarsi avendo contribuito al titolo marche in casa

Dams. Ora è tempo di pianificare il 2011, i progetti ambiziosi non mancano e con un po' più di aiuto della dea bendata l'anno prossimo potrebbe riservarci liete sorprese.



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

IO SONO GIULIETTA

ROMA, 15 SETTEMBRE PIAZZA S.GIOVANNI; UN MOTOCICLISTA CON UN CONTORSIONISMO DA RECORD INDIETREGGIA AL SEMAFORO, ALZA LA VISIERA DEL CASCO E BUSSA AL VETRO DELLA NOSTRA GIULIETTA: "MI SCUSI, ME LA FA VEDERE DENTRO? ... È BELLISSIMA". SITUAZIONI SIMILI SI SONO RIPETUTE SVARIATE VOLTE NEL CORSO DELLA NOSTRA PROVA, SEGNO CHE LA NUOVA GIULIETTA È UN'AUTO EMOZIONALE, DA COLPO DI FULMINE. SAREBBE PERÒ SBAGLIATO CREDERE CHE IN CASA ALFA SI SIANO AFFIDATI SOLO ALLA BELLEZZA PER ATTUARE QUEL PIANO CHE VEDE NELLA NUOVA VETTURA DELLA CASA MILANESE IL PUNTO DI PARTENZA DEL RILANCIO DI UNO DEI MARCHI PIÙ PRESTIGIOSI DELL'INTERO PANORAMA AUTOMOBILISTICO MONDIALE. LA GIULIETTA È ANCHE UNA VETTURA "DI SOSTANZA" PROGETTATA ED ASSEMBLATA CON CURA RICORRENDO A MATERIALI DI PREGIO.





Abbiamo avuto l'occasione di posare nella piazza di Norcia, storico borgo Umbro.



DESIGN

Il frontale ha un disegno pulito con il classico trilobo Alfa Romeo mentre i fari, dotati di luci diurne a led, sono di forma tondeggianti. Nel complesso è evidente il richiamo alla supercar 8C seppure con proporzioni e forme perfettamente armonizzate. La fiancata è solcata da una venatura che è ben visibile all'altezza del passaruota anteriore, quasi scompare per fare spazio alla maniglia della portiera e progressivamente ridiventa prima marcata e poi muscolosa sopra il passaruota posteriore. Il laterale della Giulietta ha un andamento rastremato verso la coda e, ad un primo sguardo, l'impressione è di trovarsi di fronte ad una coupé, sensazione rafforzata dal montante nero tra le portiere e dalla maniglia posteriore nascosta nella parte alta dello sportello. A rendere ancora più aggressivo il tutto, la versione a nostra disposizione è dotata di una minigonna dal disegno molto energico. La coda è un vero capolavoro: il lunotto piuttosto ampio scivola dolcemente verso un accenno di terzo volume. I fari hanno una forma tondeggianti che si allunga orizzontalmente verso il centro del portellone dove trova posto il logo Alfa Romeo (che funge anche da tasto apri-baule) con sotto la scritta Giulietta. La disposizione dei led a 9 rovesciato fa sì che a fari accesi questa vettura abbia una coda inconfondibile. In alcune versioni l'insieme posteriore è impreziosito da un doppio terminale di scarico cromato integrato in una sorta di mini-estrattore dal

disegno molto aggressivo. Gli interni sono un sapiente mix di tradizione Alfa e di innovazione. Il quadro strumenti è composto dai classicissimi doppi cilindri che evidenziano contagiri e tachimetro mentre al centro è ben visibile il display che fornisce parte dei dati del computer di bordo. Subito sopra sono posizionati gli indicatori circolari della temperatura dell'olio e del livello di carburante. Il cruscotto può essere impreziosito in alcune versioni da un inserto di alluminio brunito o grigio magnesio o nei colori bianco Ghiaccio, Rosso Alfa. La parte alta della plancia è dotata, a richiesta, dell'ampio display lcd a scomparsa, per visualizzare i dati del navigatore e dei sistemi multimediali. Il volante a tre razze integra i comandi della radio e, se presente, del sistema bluetooth "blue & me". Di fronte alla corta leva del cambio sono presenti i comandi del condizionatore che, se a livello di design sono ben integrati con il resto dell'abitacolo, pagano qualcosa in termini di usabilità. Bellissimi gli interruttori a leva di alcune funzioni accessorie quali i fari antinebbia. Accanto al cambio è posizionato il manettino del DNA sul quale ci dilungheremo in seguito. Nella versione a nostra disposizione l'abitacolo è arricchito da rivestimenti in pelle trapuntata rossa e dalla pedaliera in alluminio. I sedili di questa versione sono un tuffo al cuore per i veri alfisti in quanto il loro "disegno a cannelloni" evoca auto mitiche della casa del biscione. Il baule posteriore è grande e ben gestibile grazie ad una forma squadrata, anche se la soglia di carico è piuttosto alta.

Alcuni dettagli della nuova media di Arese (a sinistra). Ottimo anche il comportamento dinamico su e giù per l'Appennino.





Elegante e completa la plancia della Giulietta. Non manca di certo il famoso ormai manettino "DNA" proprio davanti al cambio.



NORCIA

A CURA DI MARZIO MOZZETTI

Per la prova della nuova Giulietta abbiamo scelto Norcia, borgo storico nella parte più montuosa e pittoresca dell'Umbria. La città natale di San Benedetto, patrono principale d'Europa, ha fatto da cornice obbligata alla nuova creatura di casa Alfa Romeo, destinata alla conquista dei mercati europei. La cittadina di Norcia, nell'area del Parco Nazionale dei Monti Sibillini è nota per la millenaria tradizione gastronomica dei suoi abitanti "norcini" che hanno tramandato l'arte dell'insaccato e dei salumi in tutto il mondo. Ma non solo: come dimenticare il



pregiato tartufo nero che ogni anno viene celebrato durante la kermesse "Nero Norcia" che si tiene in due fine settimana tra la fine di febbraio e l'inizio di marzo? Una dimensione ideale per il turista, che può perdersi nella vicina piana di Castelluccio (sono note le omonime lenticchie) oppure affollare d'inverno i prospicienti impianti di Forca Canapine dotati oltre che di due manovie e di sei sciovie, anche di oltre 25 Km di piste di discesa, 10 Km e 3 anelli di

piste di fondo ed una scuola di sci. E se vi interessa un'iniezione di adrenalina niente di meglio che provare i corsi di deltaplano e parapendio o avventurarsi lungo il fiume Corno con l'emozionante specialità del rafting. Se l'esigenza è quella di ritrovarsi nella spiritualità e nella storia allora basta recarsi in piazza S.Benedetto dove si trovano in un solo colpo d'occhio la Castellina (residenza del prefetto della Montagna, costruita su disegno del Vignola nel sec.

XVI, oggi sede del Museo Civico e Diocesano); il Palazzo Comunale (con loggiato inferiore del sec. XIV e prospetto superiore rinnovato nel sec. XIX), la Basilica di S. Benedetto (eretta su vestigia romane del I secolo, con facciata gotica del sec. XIV) nella cui cripta sono conservati i resti di un antico edificio romano identificato dalla tradizione con la casa paterna dei Santi gemelli Benedetto e Scolastica, ed il Portico delle Misure, costruito intorno alla metà del 1500 come mercato al coperto dei cereali. Leggermente deflata rispetto alla piazza è la Concattedrale di Santa Maria Argentea. Questo è solo un piccolo assaggio di cosa assaporare a Norcia; per informazioni si può consultare il sito del comune www.comune.norcia.pg.it.



LA MECCANICA

La nostra Giulietta è equipaggiata con il motore diesel 2.0 JTD-M da 170 Cv cambio manuale a 6 marce, cerchi in lega da 17 ed assetto sportivo (Pack Sport). Il sistema DNA cambia alcuni parametri della vettura (settaggi elettronici, impostazioni del sistema Q2 e curva di erogazione in primis). Semplicemente agendo sul manettino sdoppia l'anima di questa vettura e, di fatto, è quasi come avere tra le mani due auto differenti tra loro. Sulla posizione DNA Normal il motore è scattante, ma mai brutale, e garantisce un'erogazione pronta ma fluida. La Giulietta, grazie ad un assetto che sfiora la perfezione, è sempre incollata alla strada e trasmette una rassicurante sensazione di stabilità in ogni condizione. Il cambio è preciso e senza impuntature e lo sterzo, pur non essendo leggerissimo, regala un ottimo controllo del mezzo. I consumi restano sempre su valori accettabili. A differenza di quello che avviene su alcune vetture della diretta concorrenza l'intervento del sistema start&stop è sempre discreto e ben gestibile, in caso di brevi soste è sufficiente posizionare il cambio in folle tenendo premuto il freno ed il motore si arresta. Premendo il pedale della frizione il motore si riavvia prontamente. Fin qui vi abbiamo quindi descritto una vettura briosa, stabile e "gentile". Ma la nostra Giulietta ha una doppia anima in grado di regalarci forti emozioni e che viene fuori semplicemente spostando il manettino DNA sulla posizione D (Dynamic). I parametri di funzionamento di motore, cambio, sistema sterzante, differenziale elettronico Q2, e le logiche di comportamento del sistema di controllo della stabilità (VDC) vengono così istantaneamente modificati per rendere la Giulietta totalmente votata alla sportività.



SU STRADA

Il motore ora è pronto allo scatto e basta sfiorare l'acceleratore per apprezzare la progressione che diventa quasi brutale, la macchina è incollata al terreno e lo sterzo è preciso e con un feedback assolutamente entusiasmante. Il nostro "circuitto di prova" è stata una strada di montagna ricca di tornanti intervallati a brevi rettilinei e qualche "esse". La Giulietta su questo tipo di percorso è a dir poco strabiliata. Sempre precisissima permette di chiudere le traiettorie rapidamente e, quindi, di spingere a fondo il gas subito appena fuori dalla curva. L'assetto è rigido, lo sterzo diretto e le curve si susseguono una dopo l'altra senza intorpidirci. A testimoniare la qualità dinamica del telaio della Giulietta è l'elettronica che, nonostante il percorso non facile, non interviene praticamente mai. Il cambio, per anni tallone d'Achille delle Alfa, non ha esitazioni: la leva corta consente innesti rapidi senza mai un minimo problema. Anche la ripresa è al limite dell'incredibile per una vettura di questo segmento. La frenata è efficientissima e non soffre del fading neppure dopo una serie di brusche frenate. In questo contesto riusciamo ad apprezzare anche la posizione della pedaliera e la forma dei sedili che pur non

limitando i movimenti sono molto contenitivi. E' l'anima ribelle di Giulietta che viene fuori prepotente e che ci fa capire quanto lavoro sia stato fatto su telaio, sospensioni, assetto, motore e cambio dai tecnici Alfa. In questa modalità ovviamente l'unico aspetto sacrificato è quello dei consumi che pur rimanendo entro valori "umani" aumentano sensibilmente. Dimenticate la Giulietta del manettino in posizione N (Normal): questa è un'altra macchina con un handling ed una tenuta di strada degne di una sportiva pura. La terza posizione del DNA è invece dedicata alle condizioni meteo difficili: all'asfalto reso viscido dalla pioggia, dal ghiaccio e dalla neve e imposta la curva d'erogazione





ALFA GIULIETTA 2.0 JTDM 170CV

Lunghezza mm	4351
Larghezza mm	1798
Altezza mm	1465
Passo mm	2634
Potenza Massima (KW-CV) a giri/min	125/170 a 4000
Coppia Max DNA Normal	320 (32,5) a 1500 giri
Coppia Max DNA Dynamic	350 (35,6) a 1750 giri
Trazione	Anteriore
Cambio	Meccanico 6 marce
Pneumatico	225/45 R17
Sospensioni anteriori	McPherson
Sospensioni posteriori	Multilink
Freni	Anteriore 305mm / Posteriore 264mm
Velocità max	218 km/h
0-100 Km/h	8"
Consumi l/100km	binato - 4,7

del motore su valori docilissimi mentre i dispositivi di controllo elettronici sono pronti ad intervenire.

TECNICA

Ma come è stato possibile realizzare una vettura che è in grado di stupire per così tanti aspetti? Le risposte sono molteplici. Il primo elemento d'eccellenza di Giulietta è il pianale C-Compact totalmente

nuovo rispetto alle cugine Fiat Bravo/Lancia Delta e che è stato progettato con materiali d'eccellenza con l'obiettivo di realizzare vetture che fossero "best in class" per handling, feeling di sterzo, rapporto tra prestazioni e peso, comfort di guida (Ride Comfort), NVH (Noise Vibration Harshness), sicurezza (attiva e passiva) e comfort climatico. Il secondo comparto che è di assoluta eccellenza è quello delle sospensioni, che vede all'anteriore un McPherson rivisto per ottenere la massima rigidità sotto i carichi laterali riducendo il peso grazie all'impiego dell'alluminio (4 kg rispetto al sistema standard).

Al posteriore è stato scelto un sofisticato Multilink con un'attenzione particolare al contenimento delle masse e, grazie ai bracci in alluminio, questa sospensione pesa oltre 10 kg meno di un tradizionale Multilink. Lo sterzo "dual pinion" è totalmente nuovo e garantisce un feeling diretto e sincero. Top di gamma delle motorizzazioni benzina è il 1750 Tbi da ben 235 CV. Il cambio è per tutte le motorizzazioni un meccanico a 6 marce di nuova generazione e, a breve, sarà disponibile su alcuni motori il nuovissimo doppia frizione a secco. Resta solamente da ricordare che Giulietta è, oltre che bella, molto sicura, dato che è risultata dai test Euro Ncap la compatta più sicura di sempre. Se avete sogni che vanno molto veloci Giulietta è "fatta davvero della stessa materia dei vostri sogni".

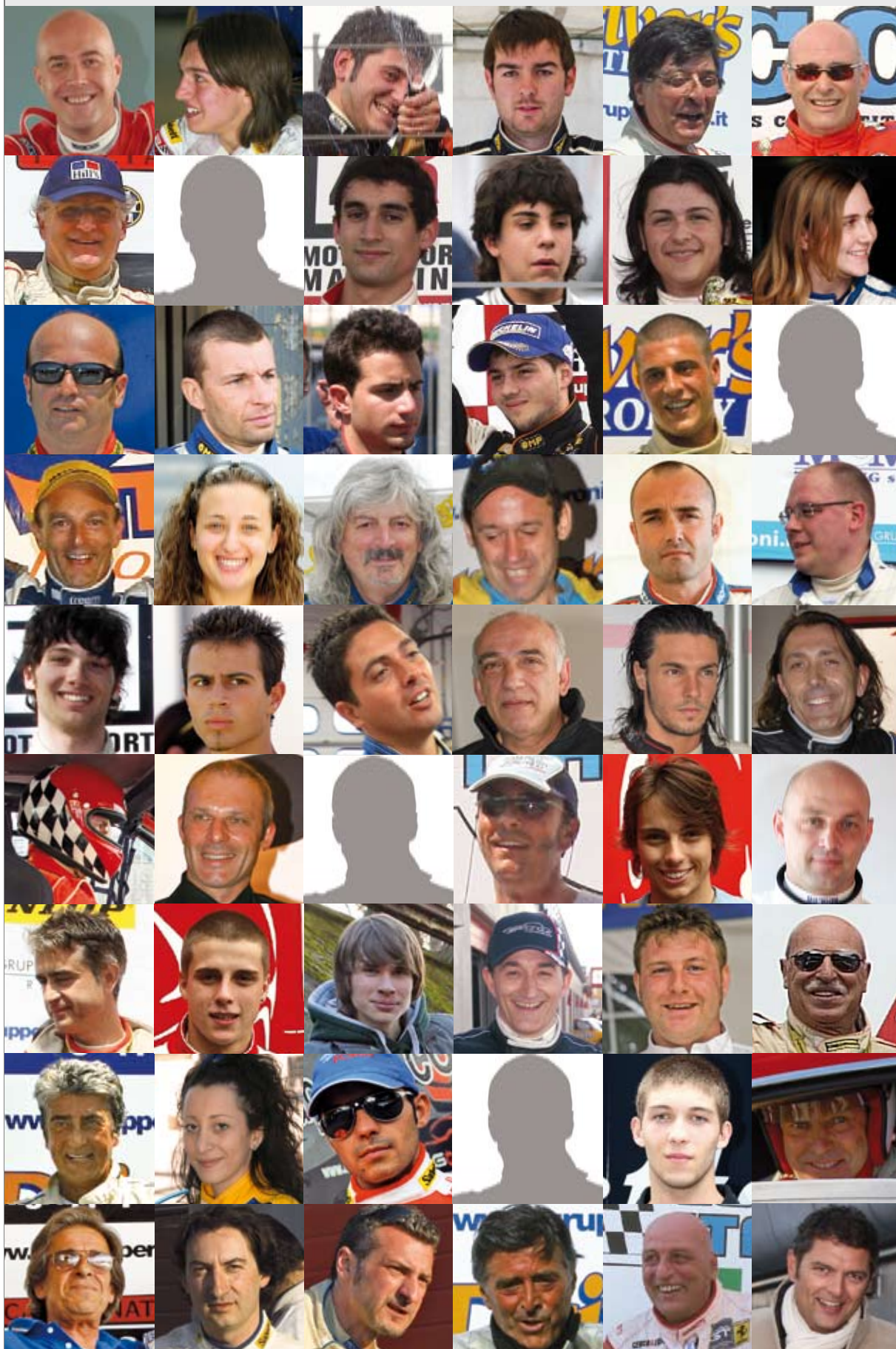


Ci ha convinto anche la colorazione bianca che ne esalta i volumi e le linee.

SE FOSSE RACING?

Come non immaginare una Giulietta vestita con roll bar, slick e alettoni?? Questa vettura sembra nata per scendere in pista. D'accordo ma in che categoria? Trattandosi di Alfa Romeo il sogno proibito resta il WTCC campionato orfano delle mitiche sfide BMW-Alfa. Chi vi scrive ha potuto toccare con mano come l'amore per l'Alfa sia una costante in tutto il mondo anche ora che la casa del biscione è lontana dal mondiale già da qualche anno e in quei mercati dove manca da decenni. Certo che ci piacerebbe vedere tanti privati rinverdire i fasti delle varie GTA e GTAM in pista anche in Italia, magari nel CITE, o meglio ancora nel CITS dove la versione top di gamma, sia benzina che diesel, con sistema Q2 potrebbe essere davvero interessante. E chissà che presto non faccia il suo esordio in pista.

ZR piloti



- #19** Elena Missaglia
Cesare Cremonesi
Flavio Gangemi
Claudio Gangemi
Italo Finco
- #20** Piergiorgio Brioschi
Maurizio Piatasi
Michela Capella
Andrea Cabianca
- #21** Renato Gaiofatto
Gianluca Barlassina
Mario Cabianca
Vittorio Pugliese
- #22** Roberto Tricerrì
Michele Consoli
Alessandro Cicognani
Emanuele Balestrero
- #23** Bruno Simoncelli
Marco Zipoli
- #24** Guglielmo Belotti
Renato Benusiglio
Paolo Gnerro
Edoardo Piscopo
- #25** Paolo Orlandi
Valerio Vecchiotti
Umberto Cantù
Andrea Musso
- #26** Lorenzo Capecci
Stefano Comini
Paolo Semeraro
Luca Sanetti
- #27** Riccardo Nosedà
Daniele Vettoretti
Federico Gibbin
Edoardo Pizzicannella
- #28** Lorenzo Nicoli
Marika Diana
Letterio Motta
Andrea Sonvico
- #29** Alain Valle
Fabrizio Paolo Tablò
- #30** Mario Benusiglio
Roberto Bucci
- #33** Loris Antonio Papa
Alex Zuliani
- #34** Andrea Castronovo
Nando Serafino
Massimiliano Andreoni
- #35** Guido Nicodemi
Francesco Bravi
- #36** Mauro Cesari
Laura Polidori

IL RICHIAMO DELLA PISTA

Dopo qualche anno di "pausa" ed un inizio nei Rally ecco il richiamo della pista dove non tardano ad arrivare i primi risultati

Vittorio Bagnasco raddoppia la posta in gioco e scommette nuovamente sul proprio futuro. Dopo alcune stagioni di "stop", l'esperto palermitano si è rimesso in discussione in un campionato di alto livello, affrontando con i colori W&D Racing Team il suo nuovo impegno nel Campionato Italiano Turismo Endurance e riprendendo al cento per cento un discorso che aveva interrotto nel 2003, dopo avere conquistato l'anno precedente il terzo posto della classe N3 del CIVT. Il ricongiungimento con la squadra sammarinese del suocero Walter Meloni, rievoca i fasti degli inizi della sua attività. «Una precisazione: le mie prime esperienze risalgono ai rally, nella mia terra. Come pilota ho ottenuto un migliore quarto piazzamento nella N2000 alla Targa Florio del 1994. Tre anni dopo, come navigatore del pilota locale Matteo Di Sclafani, nella

stessa gara ho invece concluso settimo assoluto; fu l'edizione in cui Paolo Andreucci ottenne il suo primo successo in Sicilia». Poi le cose hanno intrapreso un altro corso. Il destino di Bagnasco si è infatti incontrato con quello di Marilena Meloni, figlia d'arte e già protagonista in F.2000. Ha preso la residenza nella Repubblica del Titano e ha dato un'impronta più "pistaiola" alla sua carriera. «Con Walter, Marilena e suo fratello Paolo siamo proprio una bella famiglia da corsa. Nel paddock (dove è sempre presente in varie vesti anche Gigliola, nipote dello stesso Walter, ndr) si respira una bella atmosfera. Ma quando siamo al volante nessuno scherza più. Nel '98 ho così debuttato nella serie Touring Master Cup con una BMW M3 della "W&D" e mi sono imposto nella classe N2500, dando il via ad un nuovo corso». Proprio in coppia con la moglie,

nel 2006 Bagnasco ha preso parte anche alla Uniroyal Fun Cup con i "supermaggolini", ottenendo tra l'altro dei lusinghieri risultati. Poi, nel 2009, la parentesi GDL Racing nel monomarca tricolore della Seat León Supercopa. «È stata un'esperienza importante, che è servita ad introdurmi nuovamente nel contesto delle gare di durata». Un'esperienza che nel 2010 sta dando i suoi

risultati. Sulla pista del Mugello, a fine luglio, Bagnasco si è messo in luce centrando un quarto posto assoluto in Gara 2, dopo avere chiuso quinto nell'appuntamento del sabato. Un weekend perfetto è stato anche quello di Imola, dove ha ottenuto ancora due quarti posti nella classifica generale. Nella classe Benzina 3.3 si è ritrovato praticamente senza avversari, ma il suo principale obiettivo è adesso quello di salire sul podio "vero", inserendosi nelle prime tre posizioni assolute.



VITTORIO BAGNASCO

Data di nascita: 28/11/67

Luogo di nascita: Palermo

Prima gara: 1994 Targa Florio

Prima vettura: Opel Kadett GSI N4 2000

Circuito preferito: Spa-Francorchamps

Bevanda preferita: vino rosso

Cibo preferito: pasta

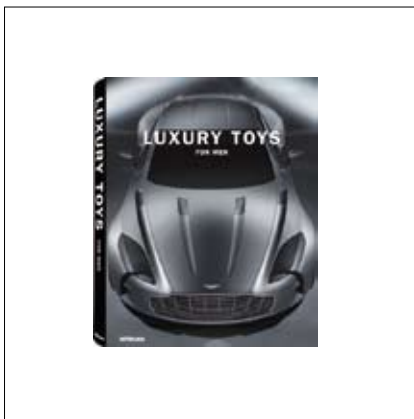
Bionde o brune: brune

Hobby: modellismo statico

La mia macchina: Porsche Cayman

Un grazie a... Walter Meloni

Se solo... Avessi iniziato a correre da piccolo in kart.



GIACCONE FAY DONNA

Giaccone donna Fay modello corto. Composizione: Imbottitura 100% piuma d'oca Esterno 100% poliamide, disponibile in marrone e nero.

LUXURY TOYS FOR MEN

Volume di 250 pagine su tutte le possibili passioni dell'uomo. Edito da teNeues in vendita a 49.90 Euro.

SNEAKER FERRAGAMO

Sneaker in pelle e camoscio con suola personalizzata, per un Urban style esclusivo. Parte della collezione Autunno/Inverno 2010 è disponibile nei colori marrone e nero.

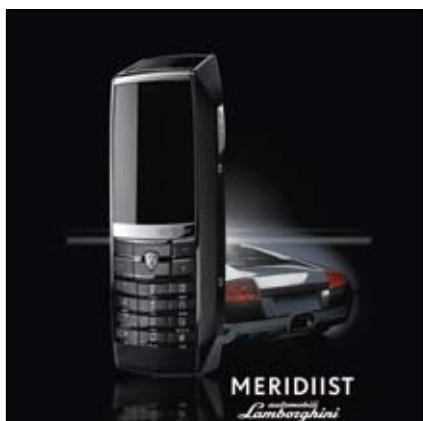


PANTALONE UOMO BETWOIN

Nuovi colori e nuovi modelli nella collezione autunno inverno della Betwoin uomo. Pantaloni 5 tasche realizzati in cotone ed elasthan. Disponibili in Oaktree Khaki, Brisa Beige, Pinetree Ecreu.

TAG HEUER MERIDIIST GMT

In occasione del tour celebrativo dei suoi 150 anni TAG Heuer ha deciso di lanciare Meridiist GMT, la versione più tecnologica e globetrotter del telefonino Tag Heuer con indicazione di doppio fuso orario. Realizzato con gli stessi materiali con cui la Tag costruisce i suoi orologi è disponibile a partire da 4100 Euro.



EBERHARD TAZIO NUVOLARI GRAN PRIX

Presentato al Gran Premio Nuvolari di Mantova del 2009, l'orologio Eberhard rinnova l'ammirazione per il più grande mito dell'automobilismo sportivo di tutti i tempi, Tazio Nuvolari, al quale la maison ha dedicato ben due collezioni di cronografi: Tazio Nuvolari e Vanderbilt Cup. Realizzato in 999 esemplari.

race report

42 CAMP. ITALIANO F.3

49 CHALLENGE FORMULA RENAULT 2.0

55 GT SPRINT

43 CAMP. ITALIANO F. ACI CSAI ABARTH

50 CAMP. ITALIANO TURISMO DI SERIE

56 TARGA TRICOLORE

44 CAMPIONATO ITALIANO PROTOTIPI

52 CAMPIONATO ITALIANO AUTOSTORICHE

57 F.3 STORICA

46 COPPA ITALIA

53 FIVE HUNDRED CUP

58 CAMPIONATO ITALIANO GT

48 CLIO CUP

54 SUPERSTARS SERIES

59 PORSCHE CARRERA CUP





4 VINCITORI PER 4 GARE

Doppio appuntamento con il Tricolore F3 in pista a Varano e Vallelunga fra fine agosto e settembre. A Varano, consolidando l'attuale record di vittorie della stagione 2010, Richelmi conquista con grande autorità il successo in Gara 1, dopo le tre conquistate in gara 2. Il monegasco ha gestito con grande autorità il primato ipotizzato con la pole position controllando abilmente alle sue spalle il brasiliano Ramos, autore del giro più veloce ed il pescarese Caldarelli. Da segnalare l'unico sorpasso nella Top-10 della gara registrato ad opera dello svizzero Zanella ai danni dello statunitense Lee. In Gara 2, scattato dalla pole position

dello schieramento stilato nelle prime otto posizioni in ordine inverso ai risultati delle qualifiche, il pilota finlandese Krohn ha imposto un ritmo inavvicinabile per la concorrenza già a partire dai primi metri di gara. Alle sue spalle si è subito lanciato Sergio Campana che è riuscito a sopravanzare allo start Mancinelli. Nella scia del pilota anconetano fino alla bandiera a scacchi hanno invece chiuso Zanella, Caldarelli e Ramos. È proprio Ramos il protagonista di Gara 1 a Vallelunga. Dopo la pole position, conquista vittoria e giro più veloce. Alle sue spalle hanno chiuso invece ed a stretto contatto Mancinelli e Richelmi che seguono nell'ordine il brasiliano anche



29 AGOSTO 2010

VARANO

POLE POSITION:

Richelmi Dallara F308 FPT4 1'02.482

GIRO PIÙ VELOCE:

Ramos Dallara F308 FPT4 1'03.181

PODIO:

1. Richelmi Dallara F308 FPT4
2. Ramos Dallara F308 FPT4
3. Caldarelli Dallara F308 FPT4

GARA 1

POLE POSITION:

Krohn Dallara F308 FPT4 n.d.

GIRO PIÙ VELOCE:

Ramos Dallara F308 FPT4 1'03.299

PODIO:

1. Krohn Dallara F308 FPT4
2. Campana Dallara F308 FPT4
3. Mancinelli Dallara F308 FPT4

GARA 2

26 SETTEMBRE 2010

VALLELUNGA

POLE POSITION:

Ramos Dallara F308 FPT4 1'30.361

GIRO PIÙ VELOCE:

Ramos Dallara F308 FPT4 1'31.316

PODIO:

1. Ramos Dallara F308 FPT4
2. Mancinelli Dallara F308 FPT4
3. Richelmi Dallara F308 FPT4

GARA 1

POLE POSITION:

Buttarelli Dallara F308 FPT4 n.d.

GIRO PIÙ VELOCE:

Ramos Dallara F308 FPT4 1'31.218

PODIO:

1. Campana Dallara F308 FPT4
2. Liberati Dallara F308 FPT4
3. Buttarelli Dallara F308 FPT4

GARA 2

in testa alla classifica di campionato raccolti in 14 punti. Sfortunata la gara dell'altro contendente al titolo, Caldarelli che viene centrato da Sergio Campana nel primo giro e quando era in piena lotta per il primato con Richelmi e Ramos. Gara 2 va invece a Campana, alla sua prima vittoria 2010. Partito dalla quarta posizione sulla griglia è stato autore di una partenza bruciante grazie alla quale fin dai primi metri è riuscito a sopravanzare Buttarelli che, dopo l'ingresso della Safety Car resa necessaria per un incidente nelle retrovie, cede all'attacco

di Liberati per la prima volta sul podio in Formula 3 proprio sulla pista di casa. Miglior risultato in categoria, al termine di una gara tutta ai ferri corti, anche Chaves, ora in testa alla classifica Esordienti, davanti al pescarese Caldarelli, ora sempre quarto in classifica, ma, a causa del ritiro di ieri, a -33 dalla leadership detenuta dal brasiliano Ramos, settimo in gara 2 alle spalle del monegasco Richelmi che lo segue in classifica a -14 davanti all'anconetano Mancinelli oggi costretto al ritiro per un problema elettrico occorsogli quando occupava la sesta piazza.

VOLTI NUOVI ALLA RIBALTA



Giro di boa per la Formula Aci Csaì Abarth con due appuntamenti in un mese. Dopo la pole position conquistata, Niederhauser si impone anche nella prima gara di Varano. Subito involato al comando, non è stato più impensierito. Dietro

di lui Negro e De Beer che riesce a controllare gli attacchi finali di Agostini, primo degli italiani. Complesse e Cheever hanno invece concluso nell'ordine la sfida per la quinta posizione guadagnata davanti all'italo svizzero Marciello.

Gara 2 si decide alla prima staccata con Marciello che torna al successo dopo aver passato alla prima curva Maisano, che sul traguardo ha chiuso nella sua scia con meno di 3 decimi di ritardo. Al termine di un weekend che lo ha visto sempre nel ritmo di testa, Cheever, figlio d'arte dell'omonimo pilota di Formula 1, coglie il suo primo podio della stagione controllando fino alla bandiera a scacchi gli attacchi del più esperto Negro. Debutto con vittoria in Gara 1 a Vallelunga per Van Asseldonk. Il pilota olandese ha fatto sua la gara del sabato dopo aver rincorso e poi superato, con un attacco spettacolare ai Cimini, Zimin autore della pole position e fino a quel momento

saldamente al comando. Il pilota russo non ha poi più impensierito il battistrada, peraltro cimentatosi in una sequenza di giri veloci, mentre ha dovuto difendere la seconda posizione dagli attacchi del compagno di squadra Niederhauser giunto così terzo al traguardo. Nella seconda prova a Maisano sono stati sufficienti quattro giri per sferrare l'attacco vincente ai danni di De Beer e conquistare così il terzo successo stagionale con il quale consolida la leadership. A spuntarla per il terzo gradino del podio è sempre Niederhauser che rimonta dalla settima posizione in griglia e passa sul traguardo precedendo Marciello.

29 AGOSTO 2010		VARANO	
POLE POSITION: Niederhauser 1'05.218	POLE POSITION: Maisano n.d.	GIRO PIÙ VELOCE: Niederhauser 1'04.883	GIRO PIÙ VELOCE: Maisano 1'05.327
PODIO: 1. Niederhauser 2. Negro 3. De Beer	PODIO: 1. Marciello 2. Maisano 3. Cheever	GARA 1	
26 SETTEMBRE 2010		VALLELUNGA	
POLE POSITION: Zimin 1'33.628	POLE POSITION: De Beer n.d.	GIRO PIÙ VELOCE: Van Asseldonk 1'34.450	GIRO PIÙ VELOCE: Maisano 1'35.076
PODIO: 1. Van Asseldonk 2. Zimin 3. Niederhauser	PODIO: 1. Maisano 2. De Beer 3. Niederhauser	GARA 2	



TUTTO RIMANDATO A MONZA



E' di Ghiotto su Norma M20 EVO BMW la settima gara del Campionato Italiano Prototipi che si è corsa al "Riccardo Paletti" di Varano Dè Melegari. Il vicentino del Team WRC ha siglato la sua prima vittoria della stagione al termine di un week end iniziato con problemi di set up, poi man mano migliorato fino allo svolgimento di una corsa perfetta, nel-

la quale è scattato dalla terza posizione. In seconda posizione il bresciano dell'Avon Formula Bellarosa, adesso di nuovo in testa al campionato con la sua Wolf GB08 Honda. Proprio il vincitore della Coppa di classe CN2 al via ha avuto un duello fin troppo ravvicinato con il poleman comasco Davide Uboldi su Norma BMW, finito con la rottura di una sospensione sull'erba

per il lariano. A Bellarosa è stato inflitto un drive Thru, mentre sulla vettura dell'avversario è stata riparata la sospensione. Uboldi ha ripreso la gara ma il tempo perso ai box è stato eccessivo. A conferma di una crescita costante e di un lavoro proficuo al volante della Wolf GB 08 il lombardo di Concorezzo Marco Maria Visconti

è salito sul terzo gradino del podio di gara. Sub giudice il risultato della gara in terra laziale, per un reclamo reciproco fra i primi due classificati, con la vittoria tornata nelle mani di Uboldi che ha rimandato così l'epilogo della serie tricolore ACI-CSAI riservata alle bimoto all'ultima gara, in programma a Monza domenica 3 ottobre. Il duello sarà con il diretto rivale e leader

29 AGOSTO 2010 VARANO

POLE POSITION:

Uboldi Norma M20 Evo 1'03.725

GIRO PIÙ VELOCE:

Bellarosa Wolf GB08 1'04.723

PODIO:

1. Ghiotto Norma M20 Evo
2. Bellarosa Wolf GB08
3. Visconti Wolf GB08

26 SETT. 2010 VALLELUNGA

POLE POSITION:

Uboldi Norma M20 Evo 1'31.887

GIRO PIÙ VELOCE:

Bellarosa Wolf GB08 1'32.766

PODIO:

1. Uboldi Norma M20 Evo
2. Bellarosa Wolf GB08
3. Visconti Wolf GB08



di campionato Ivan Bellarosa che ha concluso al secondo posto e fatto segnare il miglior tempo in gara. Il podio è stato completato dal lombardo di Concorezzo Marco Maria Visconti, che con la sua Wolf GB 08 è stato pronto ad approfittare delle battaglie per risalire la corrente dalla 7^a posizione fino al podio.

100
anni

Alfa Romeo



noi vinciamo
gli altri vivono di ricordi

Turismo
Campionato Italiano Endurance

1° DIVISIONE DIESEL
1° ASSOLUTI

PILOTI:

CARLO MURZIA
MASSIMO BARBIERI

VETTURA:

ALFA ROMEO
156 2.0 J T D





Primi verdetti per il Coppa Italia 2010 che ad una prova dalla sua conclusione ha in Luca Sanetti il primo vincitore. Per il pilota veronese una conferma in 3^o Divisione dopo la supremazia dimostrata anche nel 2009. Con la vittoria in 1^o Divisione al Mugello mai in discussione per la veloce Audi TT di F. Valle, dove tuttavia si mettono in mostra anche Meloni e gli austriaci Weege e Duller, l'attenzione è tutta per la gara che racchiude la 2^o e la 3^o. Nella 2^o Divisione, nonostante uno spunto non all'altezza, è Valli (Bmw 320i) a sfilare per primo alla San Donato ai danni dell'autore della Pole Piatessi (Bmw 320i). Una foratura lo farà però subito scivolare indietro e costringere ai box già alla fine del primo giro. Davanti si forma così un terzetto con Piatessi incalzato dalle 147 di Moretti e Hafner. Dalle retrovie prepotente rimonta di Montali (Bmw 320i) partito in coda la gruppo per non aver disputato le qualifiche e quarto al terzo giro. Al sesto giro un gancio cofano tradisce Moretti costretto a sua volta ai box per rimediare all'inconveniente tecnico. La seconda metà di gara è all'insegna di Montali che riesce a conquistare la prima posizione al settimo giro. Piatessi non si dà per vinto e pur pagando in termini di velocità assoluta, nel misto riesce sempre a ricucire il distacco. Alla decima tornata si decide la gara con i due davanti che vengono a contatto. Ad avere la peggio è Montali che si gira e viene centrato da Serafino. La bandiera Rossa esposta dalla Direzione Gara non cambia però le posizioni in classifica. Agevole affermazione di Beltrami nella 3^o Divisione.

Sempre al comando per tutta la gara, conquista la vittoria davanti a Massimo (Pegeout 106) e a Sanetti (Honda Civic Type R) che, complice anche l'assenza di Gianfranco Billo non in griglia per la rottura del motore in qualifica, si laurea campione di Divisione con due gare d'anticipo.

A Varano a dividere lo schieramento sono la 1^o e la 2^o Divisione. A fare il bello e il cattivo tempo sono le Porsche di Rosi e Consoli che dalla prima prima fila assumono immediatamente il controllo delle operazioni nell'ordine, seguite da

Destro (Bmw320i) e Pugliese (Lotus Elise) che, con un'ottima partenza, dalla 7^o posizione si porta in 4^o ma viene ben presto superato da Montali (Bmw 320i) e Alborghetti (Seat Leon Supercopa) mentre Peloso (Volvo S4) parte male, viene tamponato alla prima curva e finisce nelle parti basse della classifica. I primi cinque continuano nell'ordine con Destro e Montali separati da pochi decimi mentre è da rilevare la rabbiosa rimonta di Peloso che guadagna posizioni su posizioni ad ogni giro. Proprio quando sta per attaccare Albor-

ghetti, a due minuti dalla fine della gara, rallenta vistosamente a causa di violente vibrazione allo sterzo e dirige mestamente in parco chiuso. Nella gara riservata alle vetture della 3^o Divisione Sanetti (Honda Civic Type R) scatta dalla seconda fila e prende il comando della gara ma già al 3^o giro, al "Ferro di Cavallo", viene superato da Curti (Seat Leon TD). Segue, in terza posizione, Beltrami (Peugeot 206). Al 9^o giro Beltrami si porta al 2^o posto superando Sanetti. Sul traguardo è quindi primo Curti seguito da Beltrami e Sanetti.

12 SETTEMBRE 2010

MUGELLO

1 ^o Divisione	POLE POSITION: F. Valle Audi TT DTM 1'58.485
	GIRO PIÙ VELOCE: A. Valle Audi TT DTM 1'59.677
	ASSOLUTA: F. Valle Audi TT DTM

2 ^o Divisione	POLE POSITION: Piatessi Bmw 320i 2'06.797
	GIRO PIÙ VELOCE: Montali Bmw 320i 2'06.763
	ASSOLUTA: Montali Bmw 320i

3 ^o Divisione	POLE POSITION: Beltrami Peugeot 206 Rc 1'16.061
	GIRO PIÙ VELOCE: Massimo Peugeot 106 2'17.564
	ASSOLUTA: Beltrami Peugeot 206 Rc

26 SETTEMBRE 2010

VARANO

1 ^o Divisione	POLE POSITION: Rosi Porsche 997 Cup 1'12.122
	GIRO PIÙ VELOCE: Rosi Porsche 997 Cup 1'12.180
	ASSOLUTA: Rosi Porsche 997 Cup

2 ^o Divisione	POLE POSITION: Destro Bmw 320i 1'13.846
	GIRO PIÙ VELOCE: Destro Bmw 320i 1'13.366
	ASSOLUTA: Destro Bmw 320i

3 ^o Divisione	POLE POSITION: Beltrami Peugeot 206 Rc 1'19.221
	GIRO PIÙ VELOCE: Curti Seat Leon TDI 1'19.307
	ASSOLUTA: Curti Seat Leon TDI

OFFICIAL PARTNER

M&M

TRADING s.r.l.

consulenze industriali
tecnico-commerciali

**PER INFORMAZIONI CONTATTARE
IL NUMERO 0817626767**



2010

RIVOLUZIONE LENZOTTI



Al Mugello il modenese della Composit Motorsport ha sovvertito ogni pronostico, centrando due vittorie ed infliggendo al proprio compagno di squadra Cristian Ricciarini una sonora sconfitta. La pista di casa non ha portato fortuna al pilota di casa, reduce da un weekend trionfale ad Hockenheim, appena sette giorni prima, in occasione dell'appuntamento internazionale della Clio Cup. A Imola, il 9 e 10 ottobre, la resa dei conti. Sarà infatti il tracciato del Sant'Ermete a decretare il campione 2010 del monomarca tricolore. In palio ci sono 66 punti, mentre 26 sono le lunghezze che separano Ricciarini (dopo la tappa toscana, dai panni del leader passato a vestire quelli dell'inseguitore) da Giancarlo Lenzotti, che ha matematicamente messo a segno il titolo Gentleman. Così come a chiudere i conti nella classifica Esordienti è stato il giovane Federico Gioia. Il potentino è riuscito a centrare al Mugello un decimo ed un settimo posto, completando un fine settimana al "top" per i colori della Go Race, grazie alla pole e i due secondi posti di Nicola Rinaldi. A fare segnare il migliore responso in qualifica era stato in realtà lo stesso Ricciarini, ma l'aretino è stato poi penalizzato



insieme a Ronnie Marchetti (autore del terzo tempo) per un'irregolarità nell'altezza dell'alettone posteriore. A portarsi al comando al via di gara 1 è stato quindi Lenzotti, con Rinaldi ed un ottimo Jeff Smith sempre attaccati dietro. Tra i protagonisti è invece uscito dalla scena Aron Smith, costretto per una foratura ad abbandonare il gruppetto di testa a cui si era attaccato fin dalle fasi iniziali. Luciano Gioia ha concluso quarto, con Marchetti protagonista di un'ottima rimonta che lo ha portato a concludere quinto davanti a Daniele Perfetti. In gara 2 è quindi stato nuovamente Lenzotti a portarsi al comando,

11-12 SETTEMBRE 2010

MUGELLO

POLE POSITION:

Rinaldi 2'11.893

GIRO PIÙ VELOCE:

Ricciarini 2'11.375

PODIO:

1. Lenzotti
2. Rinaldi
3. J. Smith

GARA 1

POLE POSITION:

Foglio n.d.

GIRO PIÙ VELOCE:

Ricciarini 2'12.396

PODIO:

1. Lenzotti
2. Rinaldi
3. Zanini

GARA 2

sempre davanti a Rinaldi. A meritarsi una lode è stata in questa circostanza Stefano Zanini, che nelle prime battute ha avuto la meglio su Piero Foglio,

scattato al palo, e terzo alla bandiera a scacchi che ha così salutato il suo primo podio.

UNA VOLATA A TRE



A contendersi la corona del Challenge Formula Renault 2.0 in occasione dell'ultimo appuntamento di Imola saranno Francesco Frisone, Federico Vecchi e Andrea Ceccheller. Dopo il weekend del Mugello sono loro tre ad occupare in questa sequenza le prime posizioni della classifica, con un "gap" di 14 lunghezze tra il milanese del Viola Formula Racing e Ceccheller e soli due punti a distanziare Vecchi dal leader provvisorio. Ad andare a segno per primo in Toscana era stato proprio Ceccheller, autore della pole e poi costantemente

al comando. Il vicentino del Team Torino Motorsport ha così potuto festeggiare il suo secondo successo, dopo quello che aveva conseguito a maggio sul circuito di Vallelunga. Dietro di lui ha concluso Vecchi, grazie al sorpasso con cui all'ottava tornata ha avuto ragione proprio di Frisone. Con l'ordine dei primi sei invertito sulla griglia di gara 2 e Patrick Gobbo davanti a tutti sullo schieramento, è stato Federico Gibbin ad avere il migliore spunto dalla seconda fila, portandosi alle spalle del battistrada. Quindi, alla quarta tornata, il vercellese è subentrato al comando

11-12 SETTEMBRE 2010		MUGELLO
GARA 1	POLE POSITION: Ceccheller 1'49.859	POLE POSITION: Gobbo n.d.
	GIRO PIÙ VELOCE: Vecchi 1'50.622	GIRO PIÙ VELOCE: Frisone 1'52.177
	PODIO: 1. Ceccheller 2. Vecchi 3. Frisone	PODIO: 1. Gibbin 2. Vecchi 3. Ceccheller
GARA 2		

in virtù di una manovra conclusasi con un leggero contatto ed il testacoda di Gobbo nella prima "esse" successiva

alla curva San Donato. Per Gibbin in quel momento si è concretizzato invece il suo secondo successo 2010 dopo quello ottenuto sulla pista di casa di Monza. Alle sue spalle hanno concluso nell'ordine Vecchi e Ceccheller, con Antonino Pellegrino quarto alla bandiera a scacchi. Proprio quest'ultimo, insieme a Gibbin, ha mantenuto in questo modo una fioca speranza di potere puntare al titolo in occasione del rush conclusivo di Imola. Ma realisticamente i giochi sembrano ormai essere circoscritti ai primi tre. Il quinto posto di Frisone, protagonista di un'escursione sulla ghiaia che nelle battute iniziali gli ha fatto perdere prezioso terreno, ha infatti avuto l'effetto di rendere per una volta tutto più facile per i suoi diretti avversari.



NICOLI SPADRONEGGIA



Doppio appuntamento per il Cits al suo giro di boa stagionale. Dalle prove ne esce rafforzato in classifica generale Nicoli autore di una doppietta in terra parmigiana e di due piazzamenti al Mugello. Proprio in terra toscana gara 1 si apre subito con un colpo di scena con la casella dell'autore della pole vuota. Per Aquilanti (Seat Leon FR), in ritardo nell'entrare in pista, il via dalla corsia box. Allo spegnersi del rosso l'accelerazione migliore è di Vinella che infila Nicoli con alle loro spalle le altre Mini Cooper S di Ferri, Marino e Nember. In sesta piazza la Fr TDI di Pigozzi. Già al primo giro i primi sei riescono ad allungare progressivamente e a dare inizio ad una interessante e corretta sfida. Ad approfittarne è Vinella che guadagna preziosi metri ipotecendo il successo di manche. Col passare dei giri anche il gruppetto di testa si sgrana con Nember e Nicoli a sfidarsi per gli ultimi due gradini del podio. Il recupero di Aquilanti si ferma all'ottava piazza, dietro Ceccato, che consentirà al più esperto compagno Carboni di partire dalla pole in Gara 2. Nel duello fra Suzuki Swift supremazia per Ciccarone davanti a Bernasconi. In Gara 2 assolo di Carboni (in equi-

paggio con Aquilanti) primo dal via fino alla bandiera a scacchi. Dietro di lui gara autorevole di Baroncini (in equipaggio con Vinella) che risale dalle settima casella in griglia in seconda piazza prima di perdere prezioso terreno al settimo giro quando rientra ai box per problemi elettrici. Alle spalle del vincitore Nicoli che prima prende la scia di Ceccato e poi lo infila all'ottavo giro conquistando la piazza d'onore. Pari e patta nel duello fra Swift con Ciccarone che questa volta arriva dietro a Matteo Benusiglio.

A Varano in Gara 1 Nember in pole scatta autorevolmente al comando seguito da Marino mentre Nicoli, atardato da una innocua escursione fuori pista, viene superato da Castronovo, Ceccato e Pigozzi. Mentre i primi due allungano, si accende la lotta fra Castronovo, Ceccato e Nicoli, che ha prontamente superato Pigozzi, ed è proprio Nicoli ad avere la meglio portandosi in terza posizione e lanciandosi all'attacco di Marino che viene superato al settimo giro. Da quel momento la situazione sembra stabilizzarsi con Nember saldamente al comando, Nicoli in seconda posizione e Marino, Ceccato e Castronovo che viaggiano di conserva leggermente staccati. Col-

12 SETTEMBRE 2010		MUGELLO	
GARA 1	POLE POSITION: Carboni Seat Leon FR 2'18.504	GARA 2	POLE POSITION: Carboni Seat Leon FR n.d.
	GIRO PIÙ VELOCE: Vinella Mini Cooper S 2'19.313		GIRO PIÙ VELOCE: Baroncini Mini Cooper S 2'18.655
	PODIO: 1. Vinella Mini Cooper S 2. Nember Mini Cooper S 3. Nicoli Mini Cooper S		PODIO: 1. Carboni Seat Leon FR 2. Nicoli Mini Cooper S 3. Ceccato Mini Cooper S
26 SETTEMBRE 2010		VARANO	
GARA 1	POLE POSITION: Nember Mini Cooper S 1'20.833	GARA 2	POLE POSITION: Bergamaschi Kia Pro Ceed n.d.
	GIRO PIÙ VELOCE: Nicoli Mini Cooper S 1'20.698		GIRO PIÙ VELOCE: Nicoli Mini Cooper S 1'20.757
	PODIO: 1. Nicoli Mini Cooper S 2. Ceccato Mini Cooper S 3. Marino Mini Cooper S		PODIO: 1. Nicoli Mini Cooper S 2. Ceccato Mini Cooper S 3. Nember Mini Cooper S

po di scena al 10° giro, quando Nember rallenta vistosamente e rientra lentamente ai box per la rottura di un tubo dei freni. In Gara 2 partenza con griglia invertita rispetto all'ordine di arrivo di Gara 1. Dalla pole Bergamaschi scatta al comando ma invano cerca di tenere a bada la muta delle Mini e, mentre

Baroncini si ferma alla Parabolica per la rottura di un semiassale, già alla fine del 1° giro Nicoli è al comando seguito da Ceccato, Pigozzi e Nember che però si fa sotto e supera Pigozzi al 6° giro portandosi in 3a posizione. Da questo momento le posizioni di testa rimangono invariate con Pigozzi in 4a posizione e primo della classe diesel.



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



Diventa business partner di Nova

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





A CURA DI GIULIO RIZZO. FOTO: FOTOFORCHINI

SEMPRE SORDI



Prima gara della giornata quella riservata al raggruppamento delle vetture fino a 1.600cc. Le due sessioni di qualifica hanno visto due diversi protagonisti: nella prima è stato Falorni (A.R. Alfasud 1,5) a far segnare il miglior tempo davanti a Cappellari e Malaguti, mentre nella seconda Cappellari (X1/9) registra il miglior tempo della giornata aggiudicandosi la pole davanti a Costa/Ferrari (Lotus Elan S) e a Malaguti con la stupefacente Davrian MKV. In gara Cappellari prende subito il comando mentre già al 2° giro la Davrian di Malaguti è costretta al ritiro con un uniball della sospen-

sione posteriore tranciato. In testa alla gara Cappellari e Costa procedono praticamente indisturbati davanti a Tramonti (Fiat Ritmo 75) che ha ereditato la 3a piazza da Malaguti per essere poi superato all'8° giro da Cocchi (VW Golf GTI) risalito dalla 7a posizione di partenza. Colpo di scena al 18° giro: Cappellari rientra ai box con un cerchione posteriore rotto a causa di un contatto in fase di doppiaggio. Sostituita la ruota rientra in pista in 9a posizione staccato di due giri dal leader. Da questo momento inizia una rincorsa che lo porterà a segnare più volte il miglior tempo sul giro e a concludere la gara al secondo



26 SETTEMBRE 2010

VARANO

FINO 1600cc

Cappellari Fiat X1/9 1'21.246

OLTRE 1600cc

Sordi/Sordi Porsche 935 1'12.246

1° RAGGRUPPAMENTO:

Spagna Ford Gt40

2° RAGGRUPPAMENTO:

Tarabini Porsche 911 3.0

3° RAGGRUPPAMENTO:

Sordi/Sordi Porsche 935

posto assoluto dietro alla Elan di Costa/Ferrari e primo del 3° Gruppo. In sede di verifica la X1/9 sarà però estromessa dalla classifica per una irregolarità del cofano che presentava una feritoia non consentita. Al 2° posto assoluto dunque Giuntini/Covotta (Fiat Ritmo 75) che precedono Ermini/Lelli (A.R. GT Junior) e Dal Lago (Ford Cortina). Nel gruppo delle storiche oltre 1.600cc sono Sordi/Sordi (Porsche 935 turbo) a partire dalla pole grazie al miglior tempo fatto segnare nel secondo turno di qualifiche. Al loro fianco nella prima fila dello schieramento Ronconi/Zardo (Porsche 911 turbo), miglior tempo in qualifica 1, mentre la seconda fila è occupata da Spagna (Ford GT40) e Rizzuto (Porsche 911). Al via è proprio Rizzuto a scattare al comando con Spagna, Sordi e Ronconi alle sue spalle ma al 3° giro rallenta e rientra

ai box lasciando la testa della gara a Spagna e Sordi che duellano tra di loro alternandosi in testa alla gara mentre Giribaldi/Moreschi (Chevron B16) si avvicinano alle posizioni di testa. Dopo che tutti i piloti hanno effettuato il cambio o la sosta obbligatoria, a 40' di gara, abbiamo Sordi/Sordi al comando, seguiti da Spagna a poco meno di 10" con Giribaldi/Moreschi in terza posizione leggermente più staccati. Seguono Ronconi/Zardo, Tarabini (Porsche 911) e Casoni/Nicodemi (Porsche 911). Posizioni invariate fino al traguardo con Sordi/Sordi vincitori assoluti e primi del 3° Gruppo, Spagna terzo e primo del 1° Gruppo e, più staccato Giribaldi che in coppia con Moreschi agguanta la seconda piazza nel 1° Raggruppamento davanti ai vincitori della gara riservata alle vetture meno potenti Costa/Ferrari. La vittoria nel 2° Gruppo va a Tarabini, 5° sul traguardo.

VINCE MERTOLI, SORRIDE SILVESTRI



Rush finale per la Five Hundred Cup in pista al Mugello per il sesto appuntamento stagionale. In qualifica distacchi estremamente ridotti con cei centesimi separano i due migliori tempi di Silvestri e A. Sellani. Entrambi fatti registrare al primo giro utile cronometrato resistono per i trenta minuti di qualifica. Chi invece durante la sessione si migliora è Amici al via dalla terza casella in griglia. Per lui un solo centesimo la differenza dalla opportunità di partire dalla prima fila, ma nove millesimi meglio di Mertoli che all'ultimo assalto utile conquista la quarta

piazza. Alle spalle di questo quartetto, più staccato, il resto del gruppo capitanato da Caiola. La gara si decide al via. Allo spegnersi del rosso la partenza migliore è quella di Mertoli che dalla quarta casella in griglia sfrutta la pista libera per l'assenza di A. Sellani, partito dai box, per passare primo già alla prima curva. Alle sue spalle Silvestri e l'autore della pole Amici che subito allungano sul resto del plotone. Nel tentativo di recuperare la prima posizione al terzo giro Amici commette un errore e sfila in ottava posizione lasciando strada libera a Di Giovanni e

a Giovannetti. Un problema meccanico pone fine alla bella gara dell'unica lady in pista, Silvia Sellani mestamente ai box al quarto giro. Le posizioni di testa non cambiano più fin sotto la bandiera a scacchi con Silvestri che si consola

con il miglior tempo. In classifica generale allungo ulteriore proprio di Silvestri su Amici e Giovannetti con il leader che potrebbe diventare campione 2010 già nella prossima prova in programma a Imola il 10 ottobre.

12 SETTEMBRE 2010
MUGELLO
POLE POSITION:

Silvestri 2'35.878

GIRO PIÙ VELOCE:

Silvestri 2'34.982

PODIO:

1. Mertoli
2. Silvestri
3. Di Giovanni





PIGLIATUTTO

Porsche "piglia tutto" sul circuito del Paul Ricard, dove Fabrizio Giovanardi ha ottenuto una doppia affermazione con la nuova Panamera S nell'appuntamento della Superstars. Per il modenese pole e vittoria in entrambe le gare, dopo il successo messo a segno in occasione del debutto avvenuto lo scorso luglio sulla pista del Mugello. Nel campionato di Roma Formula Futuro si parla tedesco. Se il predominio della vettura di Stoccarda non è mai stato messo infatti in discus-

sione, a trarre vantaggio da una trasferta sulla carta poco favorevole alle BMW è stato Thomas Biagi, che in virtù di un secondo piazzamento ottenuto in gara 2 con la M3 E92 ufficiale, è riuscito ad allungare il passo nella classifica della International Series in cui attualmente guida con 22 punti su Luigi Ferrara e 38 su Max Pigoli. Per i due portacolori delle Mercedes un weekend da dimenticare. Ferrara in gara 1, approfittando della safety-car intervenuta a pochi minuti dallo scadere del tempo, nell'ultima

19 SETTEMBRE 2010		PAUL RICARD (F)	
POLE POSITION:		POLE POSITION:	
Giovanardi Porsche Panamera S 2'15.533		Gabellini BMW M3 E92 n.d.	
GIRO PIÙ VELOCE:		GIRO PIÙ VELOCE:	
Giovanardi Porsche Panamera S 2'16.953		Giovanardi Porsche Panamera S 2'16.623	
PODIO:		PODIO:	
GARA 1	1. Giovanardi Porsche Panamera S	GARA 2	1. Giovanardi Porsche Panamera S
	2. Morbidelli BMW M3 E92		2. Biagi BMW M3 E92
	3. Herbert Chevrolet Lumina CR8		3. Sini Mercedes C63 AMG



tornata ha infatti provato ad attaccare Giovanardi, in testa fin dai pronti-via. Ma il pugliese della Caal Racing è stato

tamponato nelle ultime curve dall'altra C63 AMG di Francesco Sini, finendo in testacoda prima di essere centrato proprio da Pigoli. Ad avere strada libera sono stati così Gianni Morbidelli ed il rientrante Johnny Herbert, con la prima delle Chevrolet Lumina della Motorzone Race Car, secondo e terzo. Biagi, ha invece concluso settimo, preceduto a sua

volta dalla Audi RS4 di Alberto Cola e dall'altra Mercedes di Diego Romanini. In gara 2, con la prima fila occupata, per effetto dell'inversione delle prime otto precedenti posizioni, dalle due BMW di Stefano Gabellini e Ivan Tramontozzi, a balzare velocemente al comando è stata ancora una volta la Porsche by N.Technology di Giovanardi. Alle sue spalle ha quindi chiuso Biagi, tallonato da un ottimo Sini (Team Romeo Ferraris) che dopo l'arrivo di gara 1 era stato escluso d'ufficio dai commissari sportivi per la manovra effettuata ai danni di Ferrara. Quest'ultimo, autore di un'ottima rimonta dopo che i suoi meccanici erano riusciti a rimettere in sesto la vettura, ha poi dovuto ritirarsi per un problema all'idroguida. Ancora bene ha fatto il giovane Tramontozzi, quarto alla bandiera a scacchi. Nella classifica tricolore Biagi adesso precede nell'ordine Pigoli e Ferrara.

TUTTO ALL'ULTIMO



Sarà l'ultimo appuntamento di Imola ad assegnare il titolo della Superstars GT Sprint. Al Paul Ricard, nel quinto dei sei doppi round del calendario 2010, a dividersi le vittorie sono stati Maurizio Mediani e Niki Cadei, quest'ultimo autore anche della pole nelle qualifiche del sabato. Un successo a testa per le Ferrari F430 di Vittoria Competizioni e AF Corse, che lascia invariato il discorso campionato. A mantenere la leadership assoluta, dopo il weekend francese, sono stati infatti lo stesso Mediani ed il suo compagno Alessandro Bonetti, con quest'ultimo terzo alla bandiera a scacchi in gara-2. A un solo punto ci sono Cadei e Cédric

Sbirrazzuoli, che da parte sua ha fatto il proprio dovere ottenendo il secondo posto in gara-1, con Glauco Solieri e la "new entry" Daniele Perfetti (esordiente con la Porsche 997 del Seminole Racing Team) sul podio, rispettivamente terzo e secondo. Ancora tutto da decidere anche nella GT Cup, che ha però visto il passaggio di testimone



19 SETTEMBRE 2010

PAUL RICARD (F)

POLE POSITION:

Cadei Ferrari F430 2'08.402

GIRO PIÙ VELOCE:

Mediani Ferrari F430 2'10.966

PODIO:

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

POLE POSITION:

Graziani Lamborghini Gallardo n.d.

GIRO PIÙ VELOCE:

Cadei Ferrari F430 2'09.245

PODIO:

1. Cadei Ferrari F430
2. Perfetti Porsche 997
3. Bonetti Ferrari F430

tra Alessandra Neri (svantaggiata dall'uscita di pista al primo via del suo nuovo compagno di squadra Marco Mapelli e adesso seconda in classifica) e Thomas Kemenater, autore di un secondo posto con la vettura di Maranello della Scuderia La.Na. Ad inserirsi tra i due è stato Andrea Dromedari, adesso pure lui secondo a 12 lunghezze dal nuovo battistrada e a pari punti con la stessa Neri, grazie a due affermazioni di

classe. La matematica ha invece proclamato Carlo Graziani (passato nella circostanza dalla Corvette della Scuderia 22 alla Lamborghini Gallardo della Mik Corse) vincitore nella GT3. Conti già fatti anche nella GT4 e GT4 Super-sport con Gabriele Marotta e Gianni Giudici oramai imprevedibili. Il forfait di Antonio e Sabino De Castro ha infine dato definitivamente il "via libera" nella GT Special a Marco Ardigò.



Dopo la gara del Mugello si riapre la lotta per il primato. Il potentino Vito Postiglione (Petri Corse) bisasa la vittoria ottenuta a Monza lo scorso luglio, aggiudicandosi il terz'ultimo appuntamento della GT3 Cup, andato in scena al Mugello nel weekend della Targa Tricolore Porsche. Postiglione, partito dalla pole, ha condotto la gara con grande autorità. Alle sue spalle ha concluso il compagno di squadra Francesco Castellacci, che ha lottato a lungo con Paolo Gaiotto (Antonelli Sport) per la seconda posizione. Verso metà gara Gaiotto era anche riuscito a sopravanzare Castellacci, che recuperava

ben presto la posizione perduta, conquistando il massimo bottino di punti (Postiglione non è infatti iscritto al campionato) e portandosi ad un solo punto in classifica dal leader Stefano Bianconi (Ebimotors), quarto. Gaiotto si aggiudicava il terzo posto, mentre alle spalle di Bianconi transitavano Alberto De Amicis (Antonelli Sport), Ermes Lombardi (Bonaldi) e "Gioga". La gara, disputata su pista del tutto asciutta dopo la pioggia caduta in mattinata, viveva di duelli spettacolari sui velocissimi saliscendi dell'autodromo toscano: dopo che Postiglione aveva preso il largo, alle sue spalle si scatenava un'appassionan-

te bagarre per il quarto fra Ivan Costacurta (Ebimotors) e Bianconi, conclusasi con un errore del primo, che terminava in undicesima posizione, dopo essere scivolato fino alla tredicesima piazza.



19 SETTEMBRE 2010

MUGELLO

POLE POSITION:

Postiglione 1'58.569

GIRO PIÙ VELOCE:

Postiglione 1'57.877

PODIO:

1. Postiglione
2. Castellacci
3. Gaiotto



Bello anche il duello fra Bianconi, De Amicis e Lombardi, che nel finale si sono giocati la quarta posizione. Fuori dopo 6 giri un altro dei protagonisti della gara, Fabrizio Bignotti (Autorlando), che dopo aver "spiatellato" le gomme alla San Donato nel tentativo di passare De Amicis, usciva di pista alla Savelli, ritirandosi poco dopo. Bella la gara del toscano Maurizio Naldoni (NOS Racing), ottavo dopo essere partito dal fondo dello schieramento a causa di un errore nel corso delle prove ufficiali, che lo ha privato della possibilità di siglare un tempo valido. La situazione del campionato alla vigilia della penultima

prova di Vallelunga è quanto mai incerta: Bianconi guida ancora con 55 punti ma adesso il suo vantaggio su Castellacci è ridotto ad una sola lunghezza; terzo è Costacurta a 43, ancora in lizza per il successo finale. Nella GT3r2, riservata alle GT3 Cup modello 996, si è registrata la prima vittoria matematica di campionato: col primo posto del Mugello-il quinto su cinque gare- Alessandro Lovato (Bonaldi) conquista l'alloro di classe con due prove d'anticipo. Dietro Lovato hanno concluso Gaetano D'Abbramo, proveniente dalla Formula Club e al suo debutto nella Targa Tricolore Porsche, e Claudio Terenzi (Starcars).

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



SENZA ESCLUSIONE DI COLPI

Quattro gare molto combattute hanno caratterizzato a Vallelunga il penultimo round stagionale del Campionato Italiano Gran Turismo. Fra le vetture più poten-

ti nuovo duello fra Ferrari F430 con tutti i protagonisti stagionali alla ribalta. A spezzare il dominio delle vetture della Casa di Maranello la Porsche di

Roda-Lietz (Porsche GT3R-Autorlando davanti alle due Audi R8 LMS di Albuquerque-Bonanomi e Antinucci-Giraud nella classifica GT3 di Gara 1. Fra le Gt2 vittorie di Montermini-Moncini e Cirò-Rugolo. In gara-1 i portacolori della Villorba Corse hanno preceduto Perazzini-Cioci (AF Corse) e Necchi-Giammaria (Edil Cris), mentre in gara-2 i piloti dell'AF Corse sono saliti sul gradino più alto del podio davanti a Moncini-Montermini poi penalizzati con 25" per un contatto di gara, Perazzini-Cioci e Mugelli-Palma, tutti su Ferrari F 430. Fra le Gt3 vittoria in gara 2 per Gattuso-Lavio (Ferrari F 430-Kessel Racing), davanti a Albuquerque-Bonanomi e Roda-Lietz.

Nelle due gare delle classi GT Cup e GT4 la prima vittoria è andata a Sanna-Stancheris (Lamborghini Gallardo-Mik Corse), dominatori incontrastati davanti a Linossi-Monfardini (Ferrari F 430-Vittoria Competizioni) e Villa-Fornaroli (Porsche 997-GDL Racing) autori di un bel duello conclusosi al 21° giro al Tornantino a favore della F430. Ancora più combattuta Gara 2 dove fra SafetyCar, soste ai box e interessanti duelli culminati anche con qualche contatti arrivava la prima vittoria stagionale per Amaduzzi-Cerati (Ferrari F 430-Scuderia La.Na.), davanti a Mapelli-Mancini (Ferrari F 430-Vittoria Competizioni) e Castellaneta-Formilli Fendi (Porsche 997-GDL Racing).

26 SETTEMBRE 2010

VALLELUNGA

GT2-GT3

POLE POSITION:

Giammaria **Ferrari F430** 1'43.270

GIRO PIÙ VELOCE:

Necchi **Ferrari F430** 1'35.344

PODIO

1. Montermini/Moncini **Ferrari F430**
2. Perazzini/Cioci **Ferrari F430**
3. Necchi/Giammaria **Ferrari F430**

GT CUP

POLE POSITION:

Sanna **Lamborghini Gallardo** 1'42.673

GIRO PIÙ VELOCE:

Sanna **Lamborghini Gallardo** 1'39.667

PODIO

- Gara 1**
1. Sanna/Stancheris **Lamborghini Gallardo**
 2. Linossi/Monfardini **Ferrari F430**
 3. Villa/Fornaroli **Porsche 997**

GT2-GT3

POLE POSITION:

Montermini **Ferrari F430** 1'34.817

GIRO PIÙ VELOCE:

Roda **Porsche 991 GT3 R** 1'35.654

PODIO

1. Rugolo/Cirò **Ferrari F430**
2. Perazzini/Cioci **Ferrari F430**
3. Mugelli/Palma **Ferrari F430**

GT CUP

POLE POSITION:

Monfardini **Ferrari F430** 1'38.758

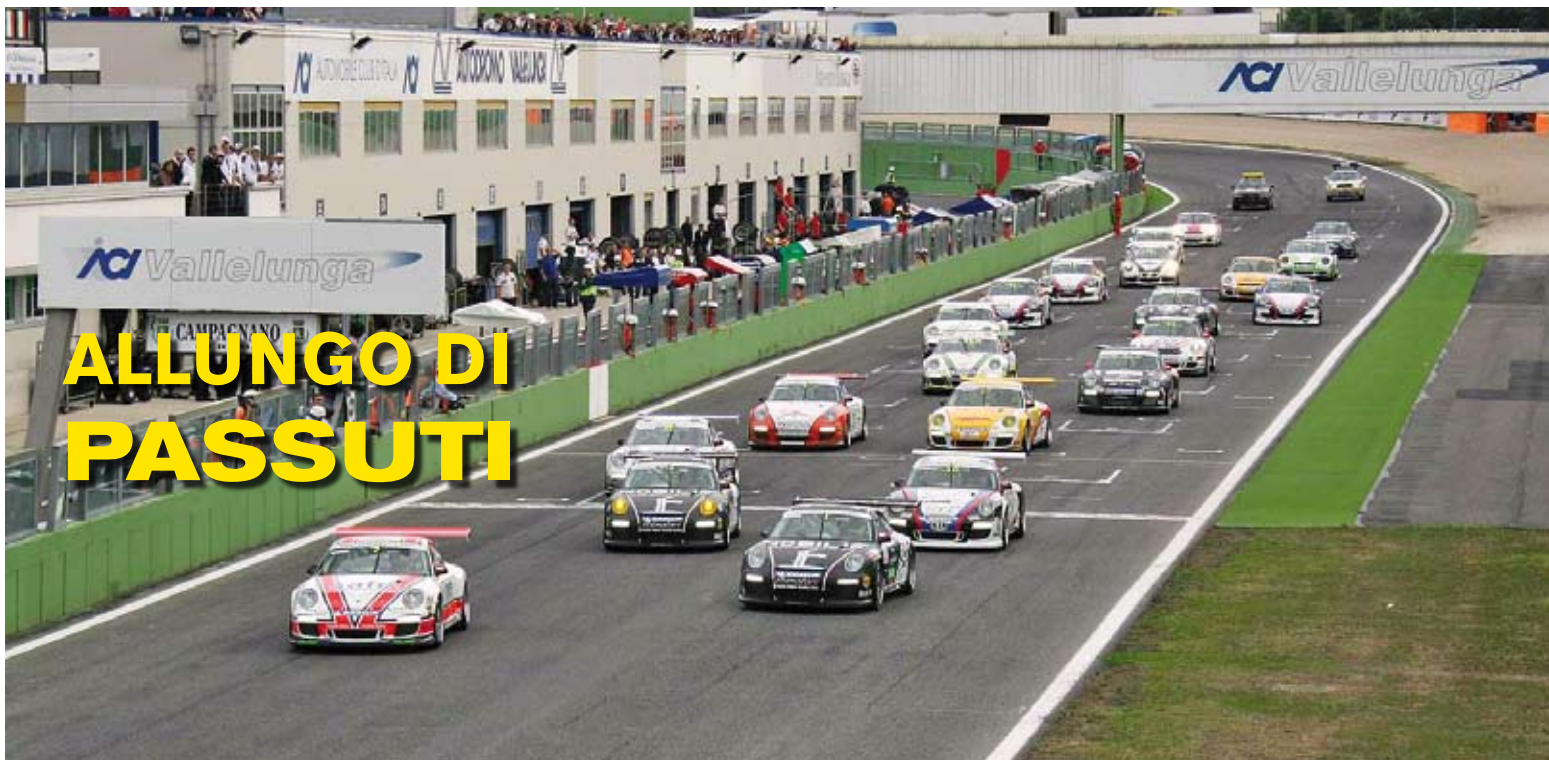
GIRO PIÙ VELOCE:

Sanna **Lamborghini Gallardo** 1'40.070

PODIO

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





ALLUNGO DI PASSUTI

Vittoria in Gara 1 di Monti. Il bolognese dai trascorsi in Formula 3000, ha dominato Round 11, partendo dalla Pole position, chiudendo vittoriosamente l'impegno con margine di vantaggio su Balzan. Il veneto della Ebimotors, era anch'egli autore di una buona partenza e conteneva gli attacchi che Postiglione gli riservava nella parte più lenta del tracciato. Balzan allungava nei rettilinei, sufficientemente per contrastare l'assalto di Postiglione che, al sesto giro si scompondeva e andava in testacoda alla curva "Soratte" nell'ultimo duello. A insidiare la seconda piazza, subentrava così Frassinetti che si faceva minaccioso negli scarichi di Balzan sino a quando doveva rallentare il passo per usura delle gomme qualche giro dopo, accodandosi in terza posizione. Quarto tagliava il traguardo Passuti, assicurandosi i punti per passare al comando della graduatoria assoluta di campionato. Dalla seconda metà di gara, pochi erano i sussulti con Gayday in testacoda, perdendo la tredicesima piazza e con Sonvico che si portava in sesta posizione, superando Comandini negli ultimi giri, mentre Postiglione si classificava al nono posto. Era un esausto Bonacini ad aggiudicarsi la gara della Silver Cup, con secondo Carboni e terzo Roda. Dopo uno start grintoso in cui il poleman



Proietti manteneva il comando, Fantini nel tentativo di superare il terzo, Comandini, finiva nella ghiaia, coinvolgendo nell'uscita anche l'incolpevole Sonvico, in quel momento secondo. Era il quinto giro quando Comandini doveva fermarsi dopo il contatto avuto con il leader Proietti, che stava rientrando ai box per scontare un drive through, comminato dalla Direzione gara per partenza anticipata. Ad approfittare della situazione era Passuti, che raccoglieva prontamente la prima posizione. A quel punto la gara si stabilizzava con Passuti primo, ma tallonato dal romano Frassinetti e da Balzan che si manteneva a distanza di sicurezza. A seguire il vincitore di Gara 1, Monti. Proprio Monti per tutta la corsa teneva a bada con grande correttezza Postiglione, a caccia di punti

indispensabili per il campionato. Con la vittoria, il bolognese conferma la leadership della classifica provvisoria a 117 punti seguito dal campione ancora in carica, Balzan a quota 108 e Postiglione

102. Alle spalle di Postiglione la gara registrava l'ennesima vittoria in Silver Class per Bonacini, già laureatosi matematicamente Campione Italiano fra le 911 MY08-09 nella gara del Mugello.

26 SETTEMBRE 2010
VALLELUNGA
POLE POSITION:

Monti 1'37.683

GIRO PIÙ VELOCE:

Monti 1'38.541

PODIO:

1. Monti
2. Balzan
3. Frassinetti

GARA 1
POLE POSITION:

Proietti n.d.

GIRO PIÙ VELOCE:

Passuti 1'39.472

PODIO:

1. Passuti
2. Frassinetti
3. Balzan

GARA 2

ZR showroom

PER PRENOTARE IL TUO SPAZIO SU ZR SHOWROOM

Invia una foto ed un testo max. 20 parole all'indirizzo ZR Magazine Via Cardinal de Luca, 1 - 00196 Roma, o al fax 06 45 44 1336 e manda una e-mail a zr.redazione@gmail.com specificando in oggetto: ShowRoom. Il costo di ogni annuncio è di €10+iva ad uscita. Il pagamento è anticipato sul C/C postale n° 90172925 da intestare a Gruppo Peroni Race Srl, Via Cardinal de Luca, 1 00196 Roma. Causale: Annuncio in Show Room.

GRATIS GLI ANNUNCI DI AUTOSTORICHE E AUTO DA COMPETIZIONE

FORD CAPRI



3000 cc, in fase di allestimento per gare.

1 MOTORE DI SCORTA

Vendesi € 16.000,00

Info:

Massimiliano 335.6951611
Marco 338.8578908

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

IVECO 50



Cassonato, attrezzato per officina, ricambi e trasporto auto.

Prezzo €25.000,00

Info: 06 32 13 942

CAYMAN CUP



Vendesi Cayman Cup aggiornata 2010, possibile subentro leasing.

Vendesi €45.000,00

Cell. 392/3236951

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)

BMW 320 E46 S.2000



Originale BMW Motorsport ottima per gare: Cite, Endurance, Club e Salite Zerocinque Motorsport. Vende disponibilità di molti ricambi.

Tel. + 39 340 5585466

info@zerocinquemotorsport.com

CITROEN SAXO 1600 VTS



Per gare in salita e Coppa Italia. Completamente revisionata.

Vendesi €11.000 trattabili.

Cell. 339.8010860

RENAULT CLIO CUP



Dexters vende Renault Clio Cup motore una gara, cambio revisionato 0 Km., assetto totalmente regolabile Renault Sport, scocca perfetta colore giallo-blu, possibilità di impianto frenale maggiorato, comprensiva di ricambi, qualsiasi prova. €13.500,00

Cell. 335.6666890
Info: info@dexters.it

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

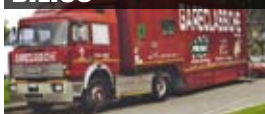
LOTUS ELISE 1.8



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

Per info: Iluky@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 gara 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

BMW E90 3.000 C.C.



Tutta motorsport ottima per gare: Cite, Endurance, Club e Salite Zerocinque Motorsport. Vende disponibilità di molti ricambi.

Tel. + 39 340 5585466

info@zerocinquemotorsport.com

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 assaiuto 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

#38 novembre 2010
Prenotazione spazi: 15 ott.
Ricezione materiale: 25 ott.

Indirizzo di spedizione

ZR Magazine
Rubrica "Marketplace"

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

Categorie

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

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

ELENCO INSERZIONISTI

GP Race	Il copertina
Costa Gomme	6
Vallelunga Park Hotel	6
N.T.P.	7
Turatello	9
Ruote Nori	10
Modellismo 90	11
Scuderia Club 02	11
Tony Kart	13
Sorridi Editore	15
GP Race	31
Padova Sport	45
M&M	47
Nova srl	51
Sassa Roll Bar	63
Auto d'Epoca	III copertina
Dunlop	IV copertina



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

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

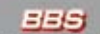


banchi prova
dinamometrici
**Simulatori
di strada**

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 Roslè, 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 revילו (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 Rocca***

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

Hotel Al Postiglione ***

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

B&B Antica Pietrara

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

Grand Hotel Baglioni ****

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

Hotel Franca***

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

Hotel Airy Medesano ***

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

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

ULTIMA PARTE



CANTO DEL CIGNO

Ultima prova del Campionato del Mondo per vetture Sport, il regolamento della Carrera 1954, per attirare le vetture europee, vede l'introduzione di una nuova categoria riservata alle vetture Turismo fino a due litri. Assenti i team ufficiali nella massima categoria Sport, le Case sono invece presenti in modo massiccio nelle altre categorie.

Con la vittoria del Campionato del mondo per vetture Sport già saldamente nelle mani della Ferrari, le Case che hanno partecipato al Campionato sono assenti con i loro team ufficiali nella massima categoria Sport. Nella "Sport Menor" sono invece presenti OSCA, Borgward e Porsche. Quest'ultima, in particolare, allinea tre spider con il nuovo motore a quattro alberi a camme e il pilota di punta è Hans Hermann che ha già vinto la sua classe alla Mille Miglia.

Nella massima classe Turismo è la Lincoln che, con una armata perfettamente organizzata di sette vetture, dimostra chiaramente di puntare ancora una volta alla vittoria. Nella nuova categoria Turismo fino a 2 litri è invece l'Alfa Romeo a fare la parte del leone. Sono infatti 11 le berline 1900 TI della Casa del Portello schierate alla partenza e di queste ben sei sono vetture ufficiali. Presenti anche sette Volkswagen Maggiolino con motore da 1,2 litri di cui quattro ufficiali, iscritte dal Principe von Hohenlohe attraverso la sua concessionaria messicana.



Naturalmente non hanno alcuna speranza di vittoria ma daranno una straordinaria dimostrazione di affidabilità e efficienza. Faranno infatti tutta la gara correndo in fila indiana una dietro l'altra alternandosi al comando, come una squadra di ciclisti in una gara di velocità, e arriveranno tutte al traguardo ad una media superiore alla velocità massima dichiarata dalla Casa.

Anche in assenza delle squadre ufficiali, i favoriti per la vittoria assoluta sono nella massima categoria Sport e, in pratica, la lotta è da ritenersi

ristretta ai piloti Ferrari. Sono infatti nove le vetture del Cavallino iscritte: fra esse spiccano le due potentissime 375 Plus guidate da Maglioli e da Jack McAfee. Iscritta da Chinetti, l'importatore Ferrari in Nord America, c'è poi una 375 MM accuratamente preparata negli Usa e affidata a Phil Hill e Richie Ginther. Completano lo schieramento dei piloti Ferrari Bracco e De Portago con due 750 Monza, Franco Cornacchia, concessionario Ferrari e proprietario del team Guastalla, con una vettura analoga sulla quale era stato montato un motore V12 della 250 MM e il play boy dominicano Porfirio Rubirosa con una 500 Mondial.

Già la prima tappa, da Tuxtla-Gutiérrez a Oaxaca, vede la scomparsa di molti protagonisti. Bracco, attardato dalla rottura di un manicotto dell'acqua, arriva fuori tempo massimo. De Portago e McAfee ingaggiano un duello senza esclusione di colpi fino a quando De Portago non è costretto a fermarsi con un pistone bucato. Poco dopo McAfee, mentre procede ad oltre 200 km/h, perde il controllo della vettura che si capovolge più volte. Il copilota Robinson muore sul colpo mentre McAfee si salva miracolosamente. Phil Hill e Maglioli lottano per la vittoria di tappa ma quest'ultimo è attardato da problemi di pneumatici ed è quindi Phil Hill ad assumere il comando della gara. Mentre nella Sport

Menor infuria la battaglia fra le due Case tedesche, nella "Turismo Abierto" la Lincoln perde già tre vetture ufficiali per problemi vari.

Maglioli vince la seconda tappa e prende il comando davanti a Phil Hill. Da questo momento Maglioli non lascerà più il comando fino al traguardo vincendo cinque delle otto tappe, ad una media di 173,692 km/h sugli oltre 3.000 km del percorso. Secondo assoluto Phil Hill che aveva dato battaglia al compagno di marca per tutta la corsa aggiudicandosi le restanti tre tappe. Nella Sport Menor sono le Porsche a vincere il confronto con le avversarie, peraltro decimate da incidenti vari, e conquistano addirittura il 3° posto assoluto con Hermann/Linge occupando anche l'intero podio della propria categoria. In ricordo di questo risultato, alle versioni più sportive delle vetture Porsche verrà dato il nome "Carrera". La Lincoln per la prima volta nella storia della gara non domina la sua categoria e vince di un soffio la "Turismo Abierto" mentre nella nuova categoria sono le Alfa Romeo a conquistare le prime tre posizioni e il 15° posto assoluto con la coppia Sanesi/Cagna.

Nonostante l'enorme visibilità internazionale procurata dalla "Carrera Panamericana" allo Stato Messicano, nel 1955 il Governo Federale decide all'ultimo momento di cancellare la manifestazione con la motivazione ufficiale di porre fine ai numerosi incidenti, spesso mortali, che avevano puntualmente funestato tutte le edizioni. La decisione viene comunicata nell'estate, sull'onda della generale commozione dopo lo spaventoso incidente occorso durante la 24 Ore di Le Mans di quell'anno.

Questo annullamento inatteso provocò una forte polemica sulla stampa europea dell'epoca che accusò le Autorità messicane di aver ceduto alle pressioni delle grandi case automobilistiche statunitensi che, da quella gara, subivano un forte danno d'immagine per la scarsità dei risultati ottenuti.

In ogni caso un'epoca era finita.

Sopra: Il vincitore della Carrera 1954, Umberto Maglioli.

Al centro: Testa a testa fra le Alfa di Della Favera e Mantovani che concluderà secondo di classe.

Sotto: Lo squadrone delle Alfa Romeo 1900 TI ufficiali schierato prima della partenza.



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

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

Salone Internazionale per
appassionati e collezionisti.

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

Segreteria organizzativa: Intermeeting Srl
Tel. 0039.049.7386856 - Fax 0039.049.9819826

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

orario 10.00 / 18.00

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

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

www.autoemotodepoca.com



PadovaFiereSpa

Con il patrocinio di:





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

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



DUNLOP
FEEL THE ROAD