

**ABBIAMO MESSO ALLA FRUSTA  
LA RENAULT LAGUNA CON IL SISTEMA 4 CONTROL  
LA TECNOLOGIA AL SERVIZIO DELLA SICUREZZA**

# STORICHE DI TENDENZA



- Endurance gioie e dolori. Gare troppo costose o fine di una moda?
- Un giorno da tester. A Franciacorta al volante della Clio Rs campione
- Tutti i resoconti di gara di tutti i principali campionati 2010

# 33

Vuoi ri

Z

a ca

ABBONATI A SOLI €1

cevere

R

asa

**5** PER TUTTO L'ANNO

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

# WGP ARE MISANO NOTTURNA

SATURDAY NIGHT **17<sup>TH</sup>** 20  
NIGHT **JULY 10**

**GOLD  
CUP**

**GT CARS**

**SILVER  
CUP**

**TOURING CARS**

**START 18.00 p.m.**



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

info@gruppoperoni.it

**www.gruppoperoni.it**

organiser:



GRUPPO Peroni  
RACE

Misano  
**MWC**  
World Circuit



**G**riglie piene, tranne rare eccezioni, e paddock che sembrano essere quelli di qualche anno fa. Che la crisi sia già alle spalle? Ok, siamo alle prime gare e ancora i budget di molti non hanno subito ridimensionamenti in corso d'opera. Vedere però i campionati in salute fa ben sperare. Già su ZR 32 parlavamo della nuova Formula Abarth. Bene, come ne discutevo in sala stampa a Misano con il collega Massimo Costa di Autosprint e Italiaracing, l'Italia è tornata a tutti gli effetti leader europea nella formazione dei giovani formulisti. Molti poi sono i piloti stranieri ad ulteriore testimonianza della bontà dei campionati e delle vetture in pista. Nessuna altra Federazione può vantare quest'anno, alla prima gara, una filiera come quella rappresentata dalla F. Abarth e dalla F3 nostrana, un aspetto che merita decisamente un approfondimento e presto vi faremo sapere cosa ne pensiamo. Tornando al numero attuale, successo senza fine sembra vivere anche il Tricolore Autostoriche che da anni incrementa le schiere dei suoi piloti, strizzando l'occhio anche ai piloti meno "navigati" e quest'anno si è presentato anche con numerose vetture debuttanti. Proprio al Tricolore Autostoriche abbiamo

infatti deciso di dedicare la copertina di questo numero. Ed è di questi giorni la nomina da parte del presidente di Aci Csai Ing. Sticchi Damiani, di Sergio Peroni, patron del Gruppo Peroni Race organizzatore di quasi la totalità delle prove in pista del Tricolore, a esperto nella Sottocommissione Csai per le Autostoriche.

Buone aspettative anche per i campionati che ancora devono prendere il via con la Leon Supercopa e il Campionato Italiano Turismo Serie dove è ufficiale il ritorno alle corse in Italia della Mini. Ma non sono poi tutte rose ed ecco allora l'analisi sulle competizioni di durata, una inchiesta che parte esaminando le peculiarità delle gare endurance e si conclude con una considerazione sullo spirito che anima molti dei suoi partecipanti. Per la sezione prodotto abbiamo messo alla frusta la Renault Laguna dotata del sistema 4Control quattro ruote sterzanti cercando di capire le bontà di questo innovativo sistema. La Laguna sarà poi la vettura che ci accompagnerà questo mese al seguito della Mille Miglia. Già, chiuso un numero si pensa a quello che verrà per essere sempre originali e presentare il nostro sport in stile Zona Rossa. Buona lettura.

*Giulio Rizzo*

## 20 T DAY

Mai avevamo sentito parlare di prove in pista per i kart. E non parliamo di un kart qualunque ma della massima espressione di una delle principali Case Italiane, la Tonykart.

## 26 ENDURANCE O NON ENDURANCE

Fra le noti dolenti di questo inizio stagione sembra esserci la disaffezione alle gare di durata. Vediamo se è questione di costi, di appeal o di moda e cultura.

## 30 METTI UN GIORNO DA TESTER

Ok è il nostro turno di indossare tuta e casco e metterci alla prova. Abbiamo approfittato dei test della Composit Motorsport e ci siamo confrontati con la Clio Rs.

## 34 LAGUNA 4 CONTROL

Tutte le Case investiscono sempre più nella sicurezza. Abbiamo cercato di capire di più del sistema 4control brevettato Renault completamente diverso da quelli proposti dalle Case del Sol Levante.

## 40 PILOTA CHE PASSIONE

In questo numero conosciamo due piloti che da poco hanno cominciato a cimentarsi in pista. Vediamo Papa e Zuliani cosa hanno da raccontarci.

## 43 RACE REPORT

La stagione è partita alla grande. Per voi tutti i report di gara di tutte le principali competizioni in pista.

## 66 ZR STORIE

Prima puntata sulla Storia della Panamera, la corsa più famosa del Centramerica. Uomini e vetture che l'hanno resa un mito.



### 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 (Roma Motor Web), Andrea Fiaschetti, Dario Lucchese, Pietro Rizzo, Alessio Morgese, Gino Allegritti, Riccardo Imperio, Matteo Bobbi

### ART DIRECTOR:

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

### FOTO:

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

### CONCESSIONARIA PER LA PUBBLICITÀ:

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

### PUBBLICITÀ CLASSIFICATA:

(press@gruppoperoni.it)

### STAMPA:

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



Questo periodico è associato all'Unione Stampa Periodica Italiana.

# scatto

Circuito: Autodromo di Monza  
Campionato: Clio Italia  
Giorno: 10 Aprile 2010  
Team: Composit Vs Team PYRO  
Piloti: Perfetti Vs Smith

Fotografo: Alessio Morgese FotoMorAle  
Macchina fotografica: Canon EOS 1D MIII  
Lunghezza focale: 420 mm  
Tempo: 1/500 - ISO 800





# DOPPIETTA PER SCANZI IN CAYMAN E OPEN CUP



giro all'uscita del tornantino passava di forza Masutti e poteva lanciarsi all'attacco del leader Macori. Grande battaglia quindi in testa fra i due, sino alla conclusione dell' 11° giro quando proprio Scanzi riusciva a superare il leader e a portarsi in testa davanti allo stesso Macori, quindi Donativi, Bravetti, Piccioli. Mastronardi non si faceva pregare per prendere la testa della gara della GT Open Cup davanti a Ruberti e Lucchini della Bms-Scuderia Italia (poi secondo dal 4° giro) e quindi Cassera, Caligaris (l'unico fra i primi, assieme a Lucchini, che gareggiava da solo), Castellacci, già protagonista della prima gara GT3 del pomeriggio, quindi Bianconi, Fornaroli e Brambati. Dopo le soste ai box si delineano le classifiche: "Spidey" saliva sulla vettura di Mastronardi mantenendola in prima posizione. Ma i due non avevano fatto i conti con Lucchini che iniziava a recuperare giro dopo giro sino al sorpasso della vettura leader avvenuto quasi alla fine della mini-maratona. Proprio ad un giro dalla conclusione altro colpo di scena: Fabio Villa che era buon terzo sulla vettura condotta da Fornaroli nella prima parte della gara, era costretto al ritiro per una foratura proprio all'ultimo giro, consegnando su un piatto d'argento la vittoria di classe alla coppia Bianconi-Scanzi. Caligaris recuperava quindi una comunque meritata terza piazza dietro a "Spidey"- Mastronardi e al vincitore Lucchini.

**P**ole per Marco Macori della Starcars nella gara della Cayman Cup che approfittava anche della penalità sul tempo di qualifica che era toccata a Giacomo Scanzi (al suo fianco al via) poiché vincitore della prima gara della stagione. Nella seconda prova stagionale, grande lotta fra i primi tre: Macori, Masutti e Scanzi, separati di pochi centimetri nei primi giri, mentre dietro più staccato Donativi conteneva Piccioli e Bravetti, in lotta ravvicinata. A rompere gli indugi ci pensava Scanzi che al 6°

## Campionato Italiano Autostoriche 2010

Si ringraziano piloti, meccanici, sponsor e amici

club02@libero.it • Tel. 335 7014561

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

# MINI IS BACK



Le Mini Cooper tornano a correre in pista in Italia e lo fanno nel Campionato Italiano Turismo di Serie. Cresce così il seguito del Campionato il cui via è fissato per fine maggio sul circuito di Vallelunga. Sette i weekend in programma con siste-

ma di doppia gara sprint da sessanta minuti. Oltre venti le vetture attese fra cui appunto dieci Mini nella versione Cooper S che ovviamente saranno allestite nel pieno rispetto del Regolamento Tecnico del Campionato. Ad essere scelto è proprio il modello

Cooper S nelle ultime versioni con la piccola differenza di cavalli a favore delle più recenti facilmente colmabile intervenendo sull'elettronica. Per tutti gli aderenti al Campionato è disponibile anche il kit di allestimento richiedibile alla Roal Motorsport o direttamente al Gruppo Peroni Race in modo che tutte le Mini rientrino nella stessa classe e possano sfidarsi in pista ad armi pari. Sempre per tutti i partecipanti al Campionato sarà offerta la scontistica Mini Motorsport su tutti i pezzi di ricambio che, come da Regolamento, dovranno essere rigorosamente di serie.

Fra i concessionari interessati ci sono Reggio Motori, Nanni Member e Ad Motor che affideranno le loro vetture al Bmw Team Millenium, Auto E' che sarà impegnato con una propria struttura gestita dal pilota Andrea Corinaldesi, Ceccato tramite la Cz Bassano Corse, il DR Group e anche la Roal Motorsport che gestirà due vetture di cui una dedicata agli ospiti Mini. Al via anche il Five Hundred Team con almeno due vetture.

Ulteriore novità riguarda le coperture

utilizzate ufficializzate a metà aprile. Saranno di tipo slick e di marca Dunlop per tutte le vetture iscritte. Dopo infatti alcuni test svolti con coperture fornite da vari produttori sia di tipo slick che intagliato, si è optato per quelle slick di mescola dura. Il parco macchine estremamente eterogeneo con ben dieci marchi diversi attesi nel corso della stagione, con cerchi di dimensioni fra i 15 ed i 19 pollici, non avrebbero consentito infatti di offrire un prodotto intagliato della stessa qualità per tutte le dimensioni. La produzione poi di questo tipo intagliato, in molti casi solo su ordinazione e direttamente in Giappone, avrebbe poi fatto lievitare troppo i costi degli pneumatici rendendoli più costosi dei rispettivi slick, soprattutto nelle misure più grandi.

Per venire incontro comunque alle necessità dei partecipanti il Gruppo Peroni Race e la Dunlop Italia, che in pista affiderà il servizio alla Bellotto Racing, offriranno gratis a tutti gli iscritti un treno di gomme slick. Solo due inoltre gli pneumatici nuovi imposti a weekend. **[G.R.]**



## PREMIAZIONI GP RACE 2009

Anche quest'anno è stata Monza ed il suo Museo Storico ad ospitare il 4° Gp Motorsport Event, la festa ideata quattro stagioni fa per premiare i vincitori dei campionati del Gruppo Peroni Race.

Per la seconda stagione consecutiva è stato dunque l'impianto brianzolo, in occasione della prima gara della stagione agonistica organizzata dal Gruppo Peroni Race, la cornice ideale per celebrare le vittorie della passata

stagione. Sabato 10 aprile tutti i vincitori dell'Endurance Touring Cars Serie, Coppa Italia e Historic Challenge hanno ricevuto il giusto riconoscimento per l'impegno in pista.



# ARRIVA IL LAMPO

**S**i chiama Blitz (lampo), o se preferite come il bombardiere a reazione realizzato dall'aeronautica del terzo Reich, ed è un prototipo in avanzata fase di realizzazione ideato e costruito dalla Rf Racing di Magione, factory specializzata nella progettazione e realizzazione di scocche telai da competizione, e primo costruttore a realizzare una monoposto per disabili. L'idea del creatore della Blitz, Mirco Righi, è quella di dar vita ad una vettura divertente e performante ma anche economica utilizzando meccanica di serie. Il telaio, progettato in stretta collaborazione con l'Ing Giordano Franceschini della facoltà di ingegneria di Perugia, è realizzato in tubi di acciaio, mentre la carrozzeria è scomponibile in due pez-



zi ed è in fibra di carbonio. Tutto il reparto sospensioni è fornito dalla Veneri di Verona, mentre la trasmissione e il cambio sono di derivazione Bmw. Il peso totale, compreso il motore, non dovrebbe superare i 750 Kg.



La Blitz verrà presentata ufficialmente a Misano il 18 luglio in occasione della 6 ore organizzata dal Gruppo Peroni, e nelle intenzioni del suo ideatore la destinazione sportiva della vettura potrebbe essere quella di un trofeo con motorizzazione monotipo 2000 o 3000, praticamente sulla falsariga di quello che già avviene per la Fun Cup. L'omologazione della Blitz è prevista entro quest'anno e i primi collaudi verranno svolti dal pilota romagnolo Edo Varini e da Giulio Valentini nella versione per i disabili. Nelle intenzioni



di Mirco Righi c'è comunque la partecipazione della Blitz motorizzata Bmw 3000 all'edizione 2011 della 24 Ore del Nuerburgring. **[F.I.]**

## SPECIALISTA IN PNEUMATICI D'EPOCA

VENDITA E ASSISTENZA TECNICA  
PER COPERTURE RACING



YOKOHAMA - AVON  
DUNLOP-TOYO  
MICHELIN



Via Persicetana Vecchia, 5/4 40133 Bologna

Tel. 051 727369/051727171- Fax 051 4149300

info@costagommebologna.it - <http://www.costagommebologna.it>

## IL CHALLENGE FORMULA RENAULT 2.0 CONFERMA L'APPUNTAMENTO DI MONZA

Inizialmente in programma per il fine settimana del 10-11 aprile, l'appuntamento di Monza del Challenge Formula Renault 2.0 verrà recuperato nella data del 25-26-27 giugno, sempre sul tracciato brianzolo. La decisione di posticipare il "via" del campionato era stata presa dalla Fast Lane Promotion per consentire a tutte le squadre di aggiornare le monoposto impiegate nella serie tricolore con il kit di ritenzione delle ruote (imposto dalle nuove normative in tema di sicurezza ed in consegna dal costruttore Tatuus a partire solamente da metà aprile), oltre che per dare agli stessi team un maggiore margine di tempo per definire i propri piloti per la stagione 2010. Rimane pertanto invariato il numero dei weekend del calendario, che sono appunto sei, ciascuno di essi articola-

to come negli anni passati sulla doppia gara. Ad inaugurare la stagione sarà dunque Imola, il 15-16 maggio, a cui seguirà a ruota Vallelunga (29-30 maggio). A meno di un mese di distanza si correrà a Monza e, quindi, a Misano (16-17-18 luglio), Mugello (11-12 settembre) e nuovamente Imola (9-10 ottobre). **[D.L.]**



# NASCE LA ROOKIE DRIVERS ACADEMY



Il Rookie Drivers Club mantiene le sue promesse. Dopo quasi un anno dalla sua fondazione, prima dell'avvio della stagione agonistica 2010 l'associazione senza scopo di lucro presieduta dal dottor Davide Dalla Costa ha avviato anche il suo progetto più ambizioso: la Rookie Drivers Academy. Il primo corso di formazione organizzato da questa innovativa scuola per piloti è stato lanciato alla fine del mese di febbraio e ha suscitato l'immediato interesse di oltre un centinaio di utenti, che gravitano nell'orbita del motorsport a differenti livelli. "Per soddisfare le richieste di tutti, stiamo cercando di organizzare un ventaglio di offerte formative che siano in grado di sposarsi con le esigenze pratiche dei nostri iscritti. Dobbiamo pensare ai bisogni di tutti: non solo piloti, ma anche aspiranti tali... e quindi: studenti delle scuole medie, delle superiori, dell'università,

ma anche giovani imprenditori e lavoratori dipendenti" spiega la voce ufficiale del Club, Davide Dalla Costa. "C'è chi è ovviamente impossibilitato a seguire corsi nei fine settimana, perchè impegnato in weekend di gara; ma c'è anche chi gestisce un'azienda, per esempio, e ha difficoltà ad allontanarsi dal posto di lavoro durante la settimana. In questo momento, dunque, stiamo perfezionando i dettagli del nostro piano di studi, che oltre a contemplare gli Short Masters nella formula 'full immersion' già pubblicizzata, includeranno anche pomeriggi di studio e seminari di approfondimento su temi di specifico interesse motoristico". In attesa di pubblicare il nuovo calendario degli eventi, il Rookie Drivers Club sta continuando a lavorare anche sul piano della visibilità dei suoi iscritti. E' di questi ultimi giorni la notizia dell'avvio di una campagna di raccolta dati, a seguito della quale gli interessati

avranno diritto a vedere pubblicato gratuitamente il proprio curriculum sul sito web dell'associazione, in un'apposita sezione denominata "Rookies' Gold List". "Questo progetto è il primo passo che conduce verso un più importante obiettivo" continua Davide Dalla Costa; "in collaborazione con l'ideatore del sito Gp1.it, Giorgio Di Carlo, che è il braccio tecnico dell'operazione, vogliamo progressivamente dar vita ad un vero e proprio osservatorio sul mondo del motorsport, che sia un'affidabile guida di riferimento per tutti gli operatori del settore". Le "pagine gialle" dell'automobilismo sportivo sono pensate per assegnare un giusto spazio anche gli sponsor; ciascun pilota potrà, a costo zero, segnalare il nome e il sito web dei suoi sovventori principali, così offrendo

a chi li finanzia un ulteriore ritorno di immagine, mediante la piattaforma virtuale del Rookie Drivers Club. Il già cospicuo numero d'iniziativa promosse sinora è destinato ad aumentare ulteriormente nelle prossime settimane: dopo aver richiamato l'attenzione di tutto il mondo delle corse a quattro ruote, la vivace associazione milanese sta riscuotendo molto successo anche tra i pulcini del karting nazionale e mondiale, che hanno anche ricevuto la visita dei supervisori onorari del club in occasione delle gare del WSK sulla pista di Lonato. I campioncini in erba, nel prossimo futuro saranno protagonisti di una serie di eventi di sensibilizzazione all'agonismo professionale, che i formatori dell'Academy stanno pensando su misura per loro.



## 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!

# IL VdeV AL MUGELLO

**L**a Ferrari F430 del trio Pagny/Perrier/Beltoise ha vinto la 6 ore V de V, gara endurance per vetture GT e Turismo in programma questo pomeriggio all'Autodromo del Mugello. Sul podio anche la Porsche 997 di Lichtner-Hoyer/Eckert/Seefried e la Lamborghini Gallardo di Giroix/Fatien/Valentini. Durante la corsa sono più volte mutate le condizioni meteo, con la pioggia che ha fatto la sua comparsa nella fase centrale della gara. Fra le sport la vittoria va alla Norma M 20 F che ha dominato la gara endurance riservata ai Prototipi in programma domenica 16 aprile all'Autodromo del Mugello, piazzando 4 auto ai primi 4 posti della classifica. Il duo francese Mondolot/Zollinger ha vinto la corsa, approfittando di un'avaria alla Norma della coppia Guillet-Arnaud/Rosier. Dietro di loro si sono piazzati le coppie Menahem/Faggionato e Cavailles/Romecki. La Norma di Guillet-Arnaud/Rosier, scattata dalla pole position, autrice del giro veloce e ampiamente in testa fino ad un'ora dal termine della gara, si è dovuta arrendere per un problema tecnico che i meccanici hanno cercato, senza successo, di riparare al box. Fino a quel momento la prima posizione non sembrava messa in discussione, mentre nelle retrovie



si accendevano numerose battaglie per la conquista del podio. Le uscite di pista di alcune vetture avevano più volte reso necessario l'intervento della safety car la cui entrata in pista ogni volta annullava tutti i distacchi fra i vari concorrenti agevolando possibili rimonte dalle retrovie. Da segnalare la buona prova dell'italiano Massimo Vignali su Ligier JS 49 che, insieme ai compagni Pierre Remon e Wilson Bryce, è giunto quinto al traguardo, subito dietro le imbattibili Norma.



## DALLA HALL DI NUOVO ALLA PISTA



**N**el weekend del 10-11 aprile Monza ha visto girare in pista anche una F1. No non parliamo di una F1 di quelle che siamo abituati a vedere, ma la Ligier portata in pista nel

1990 da Nicola Larini. L'occasione è stata la parata del sabato riservata alle monoposto storiche dove, il suo proprietario Filippo Zadotti, ha voluto riportarla in pista dopo un lungo e meticoloso lavoro di

restauro seguito a qualche mese passato in mostra nella hall del Vallelunga Park Hotel. La vettura debuttò a metà stagione dopo che la prima metà fu disputata con i telai dell'anno precedente. Non fu una vera rinascita ma riuscì comunque a cogliere due settimi ed un decimo posto. Il motore è un classico dei classici per quel tempo: un Cosworth 3500cc preparato da Landford and Peck con una potenza massima superiore a 630 cavalli a 10300 giri al minuto. Il cambio è un 6 marce ad innesti frontali ad "H". "Ha una potenza e una coppia impressionante. Mentre scendevo al Serraglio sembrava, tale era la velocità, che non si passasse nel tunnel. Allo setto modo sorprendente è l'efficienza aerodinamica. Me ne sono reso conto in staccata quando, a differenza per esempio della mia vettura del

*Superstars dove, se si stacca ai 300 metri si rischia di arrivare lunghi, con la Ligier solo togliendo il piede dall'acceleratore si arriva in curva quasi fermi. Non ho invece avuto modo di assaggiare tenuta laterale e frenata, in fondo era pur sempre una parata e anche solo nelle curve lente forse ero al 20/30% della potenzialità." Chissà che Zadotti non ci abbia preso gusto e sfrutti la prossima "parata" o cerchi una finestra di prove sul circuito di casa di Vallelunga.*



## TUTTI I CAMPIONATI PERONI IN CHIARO IN TV E SUL WEB

**E'** di aprile la notizia che tutti i campionati targati Gruppo Peroni Race avranno una copertura video per ciascuna delle prove 2010. I servizi di cronaca saranno trasmessi in chiaro in Tv e sul web. Per quanto riguarda la Tv, il Gruppo Peroni Race ha raggiunto un accordo con Mediasport TV per il nuovo format "Speedway Magazine" in onda tutti i mercoledì in seconda serata alle 23 e in replica venerdì alle 21.45 in chiaro su TV7 Lombardia canale 885 piattaforma Sky. Un vero e proprio magazine che nasce per cogliere le emozioni, le sensazioni, gli stati d'animo dei partecipanti alle gare: dall'adrenalina che vive un pilota quando si cala nel

l'abitacolo ed abbassa la visiera, alla tensione del team manager all'accendersi del semaforo, dalla fredda responsabilità del meccanico quando opera una modifica alla vettura, all'entusiasmo dei supporter sugli spalti. In occasione degli eventi più importanti un vero e proprio set tv dedicato sarà allestito all'interno del paddock dove tutti i protagonisti del weekend incontreranno i giornalisti e registreranno le interviste. I servizi andranno in onda il secondo mercoledì successivo a quello di gara, poi replicato il venerdì. Tutte le immagini di tutti i campionati di tutti i weekend saranno disponibili anche in alta risoluzione sulla web tv del Gruppo Peroni Race: Myrace.

tv. Anche in questo caso ciascun weekend agonistico sarà suddiviso in servizi di cronaca da sei minuti uno ciascuno per ogni campionato. La programmazione video includerà dunque il Coppa Italia, il Campionato Italiano Turismo di Serie, l'Endurance Opem Series, il Campionato Italiano Autostoriche, la F3 Historic Cup, la Five Hundred Cup, e i campionati Renault promossi



dalla Fastlane Promotion ma anche quest'anno inseriti nei weekend del Gruppo Peroni Race.



# 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](http://www.sassarollbar.it)

# UNA VITTORIA A TESTA PER CASÈ E GAI NEL CHALLENGE

**S**ubito un colpo di scena in Gara 1 con Stefano Gai che nel giro di allineamento rompe un semiasse e vede andare in fumo subito le possibilità di disputare una gara di testa ed insediare Casè. Il pilota di Motor/Piacenza prende subito il comando della gara cercando di allungare su Blancardi (Motor/Malucelli), Sernagiotto Motor/Piacenza) e Ragazzi (Ineco/MP). L'asfalto ancora bagnato dalla pioggia caduta abbondantemente sino alle prime ore del mattino, rende il fondo insidioso, tant'è che sia Blancardi che Sernagiotto ne pagano le conseguenze girandosi alle Acque Minerali. In difficoltà appaiono anche i concorrenti di Coppa Shell tra i quali emergono Rizzoli (Motor/Piacenza), Rota (Motor/Piacenza) e Pierleoni (Motor/Malucelli). Al termine dei primi quaranta minuti di gara

la bandiera a scacchi premia Lorenzo Casè che nell'ordine d'arrivo del Trofeo Pirelli precede nell'ordine Ragazzi e Belluzzi, mentre Stefana in quarta posizione chiude la gara del rientro nel monomarca del Cavallino, davanti a Dario Caso (CDP). Nella Coppa Shell è Rizzoli a conoscere la gioia della prima vittoria con il Cavallino, precedendo Rota e Pierleoni. Gara due presenta il tracciato del Santerno finalmente asciutto. Stefano Gai, riparata la propria vettura dal problema che lo ha fermato in mattinata è puntuale nella propria F430 schierata nella posizione di chi ha conquistato la "pole". Al via le ventiquattro vetture schierate affrontano regolarmente la Variante Villeneuve con la bianca F430 di Gai che precede subito Casè, Ragazzi, Belluzzi e Caso. Le sorprese non mancano neanche in



gara due con Ragazzi che si scompone e compie una digressione in ghiaia rientrando in gara in ultima posizione. In testa Gai mantiene un ritmo sostenuto, avvicinato solo a tratti da Casè, mentre Sernagiotto appare in difficoltà e procede distanziato in terza posizione. Tra i piloti della Coppa Shell, Carboni è nettamente il più veloce ed è subito alle spalle dei concorrenti del Trofeo Pirelli. Pierleoni (Motor/Malucelli) subito dietro il leader, precede Rizzoli di poche lunghezze. Il finale di gara regala un ultimo brivido sia a

Sernagiotto che a Belluzzi che quasi contemporaneamente si girano alla Rivazza. Termina con la bandiera a scacchi l'imprendibile fuga di Stefano Gai, che vince la sua seconda gara stagionale regolando Casè e Sernagiotto che chiude davanti a Blancardi (Motor/Malucelli), Caso e Belluzzi. Come a Monza anche ad Imola nella Coppa Shell vince Carboni (Rossocorsa/Pellin) che precede Pierleoni e Rizzoli autori entrambi di un'ottima gara, mentre Rota chiude in quarta posizione.

## CHALLENGE FORMULE STORICHE AL VIA

**U**n numero ragguardevole di diciannove verificati che hanno disputato due manche con dei duelli e sorpassi d'altri tempi. Il Challenge Formule Storiche, promosso dalla GPS Classic di Tommaso Gelmini, ha mostrato i "muscoli"

nella prima prova svoltasi a Monza il 10 ed 11 aprile scorso, riscuotendo da subito il plauso dell'esperto pubblico monzese e la soddisfazione dei partecipanti. Tonetti, ha mostrato fin dalle prove di essere il pilota da battere. La pole position ottenuta con

oltre due secondi di vantaggio su Baiguera secondo in griglia e Gelmini terzo, divisi da soli 46 centesimi, facevano presagire una gara solitaria. Cosa che è avvenuta nella prima delle due gare, quella del sabato, vinta da Tonetti con dodici secondi di vantaggio sul francese Rivet. Questi primo delle quattro formula 3 partecipanti ha preceduto Gelmini, con cui ha ingaggiato una bella gara ricca di sorpassi a vicenda. In verità il secondo posto era stato ottenuto dal bresciano Baiguera, poi squalificato per la presenza di una sonda lambda sulla propria vettura. Ai piedi del podio una ottima Sbardolini con la Merlyn che ha rischiato seriamente di non poter partire per un problema al motore manifestatosi nelle prove, risolto dal proprio instancabile meccanico con un lavoro fatto fino a poco prima della partenza di gara uno. La lotta tra le vetture a motore anteriore, ha visto la vittoria di Taraschi davanti all'inglese Duncan Rabagliaiti, promotore ed organizzatore del Trofeo

Fia Lurani, che non ha voluto mancare alla gara di apertura delle sei messe in cantiere dall'organizzatore. Una pioggia battente ha accolto gara 2 favorendo le vetture formula tre che, a differenza delle F. Junior, hanno potuto montare pneumatici rain. Uscito di scena alla parabolica dopo solo un giro il poleman Tonetti, è stato il tedesco Fischer su Tecno F3, quarto sulla griglia di partenza, a prendere il comando e ad allungare verso una vittoria che sembrava certa. Invece, all'ottavo degli undici giri un problema meccanico ha privato il pilota tedesco, che fino a quel momento aveva mostrato una superiorità "imbarazzante" per gli avversari sul fondo bagnato, di un risultato meritato. Così la vittoria è andata al francese Vincent Rivet, con la Brabham BT 28 di Formula 3, che ha preceduto Baiguera, ripresosi prontamente dallo scontro del giorno prima e Tommaso Gelmini al terzo posto. Tra le vetture a motore anteriore, una bella lotta ha caratterizzato la gara tra Piantelli e Taraschi con quest'ultimo alla fine meritatamente primo di classe ed anche in vetta alla classifica assoluta.



**OFFERTA**  
**ULTIME COPIE**  
**DISPONIBILI**  
**A € 20**

*in foto*

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



**Turismo**  
Campionato Italiano Endurance

**SABA**  
**GT**  
Campionato Italiano  
Gran Turismo

**ici sport**

editore:



**GRUPPO Peroni**  
RACE

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

## TROFEO CADETTI. PRIME GIOIE PER COLLIVADINO E BARLETTA

**P**aolo Collivadino si è imposto nella prima gara del 46° Trofeo Cadetti di Formula Junior Monza 1.2, disputata all'Autodromo di Monza. Il pilota della Barletta B07, partito dalla pole position, è stato al primo posto per otto dei nove giri della corsa ed ha preceduto sotto la bandiera a scacchi Maurizio Giordano (Ermolli - Fadini Corse) e Angelo Valentino (Reggiani - Stilo Corse) che hanno concluso la gara con oltre 6 secondi di distacco dal vincitore, contendendosi in volata la piazza d'onore. Vittoria di Mirko Barletta davanti a Sabino De

Castro e a Stefano De Val. Al quarto posto Paolo Collivadino, che si conferma leader tra gli "over 25".

Ad Adria, in occasione della seconda prova, la vittoria va a Mirko Barletta. Il giovane pilota della monoposto Barletta B07, partito dalla pole position, ha dominato la corsa concludendo davanti a Sabino De Castro (Covir) e a Stefano De Val (Fadini), tutti concorrenti "under 25" del campionato organizzato dall'Autodromo di Monza e dall'Automobile Club di Milano. Al quarto posto si è classificato Paolo Collivadino (Barletta B07), che si è confermato



leader tra gli "over 25" dopo il successo ottenuto a Monza nella prima gara della stagione e che ha preceduto un altro giovane, Nicola De Val (Fadini),

autore del giro più veloce della gara. Complessivamente sono quindi quattro i piloti "under 25" tra i primi cinque classificati della corsa di Adria.

## GIUNTI E HISTORIC 700 AL VIA

**D**ebutto stagionale per l'Historic Challenge 700 e per il Trofeo Ignazio Giunti. Nel trofeo per le piccole bicilindriche prova di forza di Mascolo che su Fiat Giannini ex Gruppo 5 fa segnare pole e giro veloce vincendo agevolmente anche la gara. Alle sue spalle in gara Anastasi che su una meno performante vettura ex Gruppo 2, dopo lo spavento in qualifica quando cappotta per un problema alla ruota posteriore destra, in gara recupera importanti posizioni, dalla ottava della prima tor-

nata, fino a tagliare il traguardo a meno di 8" dal vincitore. Alle sue spalle Fredali passato dal rivale proprio all'ultimo giro. Troppo superiore la Osella Pa9 Carma turbo di Valle per tutti nel Trofeo Giunti. Il pilota trevigiano dominatore delle qualifiche ha la meglio agevolmente anche in gara dove nonostante un pessimo start già al primo giro riguadagna la testa della corsa abbassando giro dopo giro la sua prestazione cronometrica. Alle sue spalle Mantovani e Silva entrambi su Alfa Romeo Lucchini.



## CHIUDE LA LIBRERIA DELL'AUTOMOBILE

**B**rutte notizie per il nostro sport con la notizia che il 1° giugno chiuderà la storica sede romana della Libreria dell'Automobile aperta a metà degli anni

sessanta nella Galleria Caracciolo nei pressi della Stazione Termini. Non perdetevi l'occasione per acquistare, a prezzo di liquidazione, i tanti volumi ancora in vendita.

## PRESENTATA LA LOTUS CUP ITALIA E LA EVORA CUP

**S**i è svolta a fine aprile presso lo show room della PB Racing di Bagnatica la presentazione della Lotus Cup 2010 e, in esclusiva assoluta per l'Italia, della Lotus Evora Cup. A presentare la serata sono intervenuti Stefano d'Aste, Franco Bobbiese e direttamente dalla casa madre, Chris Arnold - Technical Director of Lotus Sport, Russel Gibbons - Senior Customer Support Engineer. Queste le novità principali che caratterizzeranno gli appuntamenti del 2010: due manche da 25 minuti con la possibilità di partecipare in due piloti, i quali si divideranno la presenza alternandosi uno per manche. Le classifiche sono attualmente divise in 2-Eleven Supercharged e GT Cup, mentre gli appuntamenti di quest'anno saranno complessivamente 7 di cui due all'estero. Tante le new entry previste quest'anno, a cominciare dall'arrivo del vincitore della Lotus Cup Light 2009 Erminio Beretta; ci saranno anche Festa, Panseri e Vuolo, tutti in classe GT Cup su Lotus Exige. Con casco e tuta si presenterà alla via anche Presenzini: il patron del



Proteam lascerà dunque il muretto box per tornare in bagarre in pista con una Exige GT Cup. Anche Villa e Rovelli hanno confermato la loro adesione come pure Meroni in coppia con Merzario, mentre la coppia Miglio - Miglio crescerà di categoria per partecipare alla 2-Eleven Supercharged. Con una 2-Eleven Supercharged si presenterà alla via anche Pieralisi: il vincitore del 2008 farà parte del novero dei favoriti che cercherà di strappare il titolo al Campione in carica Cazzaniga. Confermata la presenza anche di Bobbiese, Castiglioni, Gabbiani, Fortina, Utziers.

# LA TARGA FLORIO RIVIVE NELLA 1000KM DI SICILIA



La formula è quella di una gara di "regolarità agonistica". L'idea è di farla disputare attraversando alcuni degli abitati più suggestivi, ripercorrendo le stesse strade del Giro di Sicilia di velocità ideato da Vincenzo Florio, toccando tutte le nove province siciliane ed effettuando oltre 150 rilevamenti cronometrici. Una "Mille Miglia del Sud" la definisce Giuseppe Giaconia di Migaido, grande appassionato di auto d'epoca e presidente, fin dalla sua istituzione, de La Sicilia dei Florio, il sodalizio che quest'anno ha organizzato la prima edizione della 1000 Kilometri di Sicilia, svoltasi dal 16 al 18 aprile e vinta da Giovanni Accardo e Andrea Pisciotta con un'Alfa Romeo Giulia 1600 del '63. Una tre giorni "no stop", che si è proposta di diventare un appuntamento fisso da ripetersi ogni

anno con la partenza da Palermo, nella suggestiva cornice del teatro Politeama, e l'arrivo a Campofelice di Roccella, alle pendici delle Madonie legate proprio alla storia della "Targa". Tra i centri che sono stati attraversati figurano Castelvetrano, Trapani e Marsala, a completamento della prima delle tre tappe. Quindi, nella seconda giornata, Agrigento, Sciacca, fino a Siracusa. Poi, l'ultimo giorno, Catania, Giardini Naxos, Messina, Falcone, Cefalù, Termini Imerese e quindi la località finale. "Credo che sia il modo più giusto per rievocare il Giro di Sicilia ideato e voluto da mio zio Vincenzo. Una manifestazione che vuole disputarsi sulla falsariga della Mille Miglia, ma che fin dalla sua prima edizione pretende di acquisire una propria identità forte, attirando al tempo stesso tutti i protagonisti di

una specialità nobile, interessante e selettiva come quella della regolarità a cronometro". Sono state queste le parole di Costanza Afan de Rivera, presidente onorario de La Sicilia dei Florio e nipote di Vincenzo Florio. "La nostra associazione si propone di fare conoscere gli angoli più suggestivi della Sicilia ai cultori delle auto d'epoca. - ha affermato Giuseppe Giaconia di Migaido - Da tre anni organizziamo con successo il Grand Tour Internazionale di Sicilia con la rievocazione della Targa Florio, la cui valenza è più specificatamente turistica. La 1000 Kilometri di Sicilia ha invece un carattere marcatamente sportivo. È con questo spirito che ci accingiamo ad affrontare una nuova avventura". Tornando all'aspetto agonistico, a conquistare il secondo posto è stato il binomio locale formato

da Ugo Bagnasco e Giovanni Giacalone, su una Porsche 356 6C del 1965, mentre sul gradino più basso del podio sono saliti i coniugi piemontesi Eliseo e Vania Fullin (Porsche 4S), leader nella categoria "Gt Moderne". Tra i ritiri eccellenti del sabato, invece, da registrare quello dell'esperta coppia campobellese composta da Francesco e Giuseppe Di Pietra, padre e figlio, su Fiat 508 C del 1938, tra i favoriti alla vigilia insieme agli altri "veterani" Mario Passanante (Fiat 1100/103 del 1955) e Francesco Messina, costretti a sventolare bandiera bianca nel prologo del venerdì. L'appuntamento è adesso proprio con la terza edizione del Grand Tour Internazionale di Sicilia, in programma dal 23 al 31 maggio, che comprenderà un'inedita tappa a Malta. [D.L.]



# MATTEL: DALLA BARBIE ALLA F.1



Indiscutibilmente assurda agli onori delle cronache per aver re-inventato la bambola moderna, creando la mitica Barbie, la "bionda" che più di ogni altra ha cambiato il modo di giocare per le ragazzine anni sessanta e divenuta ora vero e proprio cult, la Mattel, azienda americana leader nel settore dei giocattoli, contrariamente a quello che si pensa, ha sempre strizzato l'occhio anche al modellismo di natura automobilistica. A parte le auto dei vari fidanzati, amici e parenti della Barbie e riconducibili sempre e solo a meri giocattoloni, la Mattel ha creato una cinquantina d'anni fa, una serie di automodelli di piccola scala, più pensati per la verità per ragazzini che adulti, che nelle ruote veloci aveva la sua primaria caratteristica. Da qui il nome "Hot wheels" letteralmente "ruote bollenti" che rendevano questi modellini velocissimi per quanto riguarda la scorrevolezza. Con il passare del tempo, però, ci si è addentrati anche nel collezionismo vero e proprio introducendo alcuni articoli, spesso in scala 1/43, interessanti anche per i modellisti. Il momento topico però avviene verso la fine degli anni novanta quando, sull'onda dell'entusiasmo delle vittorie di Schumacher e della Ferrari, la Mattel decide di acquisire l'esclusiva per la riproduzione dei modelli die-cast - ovvero di grande produzione - proprio del marchio del cavallino rampante. Uno sforzo enorme, ma il contratto, ovviamente strappato ai danni di ben blasonati marchi, prima fra tutti la Minichamps che aveva fatto dell'ottima

qualità il suo biglietto da visita, apre scenari e prospettive esaltanti. Questa operazione, datata 1999, per la verità non ha molti ammiratori, e fa storcere il naso a non pochi addetti ai lavori, convinti e preoccupati del fatto che mai e poi mai una fabbrica di giocattoli avrebbe potuto competere con professionisti dell'automodellismo. Tale convinzione infatti si manifesta inizialmente e puntualmente con i primi modelli - la F399 - riprodotta nelle due scale di maggiore interesse, ovvero 1/43 ed 1/18 - che effettivamente lascia un po' a desiderare soprattutto in confronto ai prodotti cui si era abituati. Ma tant'è, di necessità virtù. Anno dopo anno, pian pianino, la ditta americana riesce a farsi apprezzare anche dai più scettici, colmando il gap qualitativo che la divide con la concorrenza. Inizialmente si limita a riprodurre, in entrambe le scale, la vettura che partecipa al mondiale di F.1, poi affianca a questa, la riproduzione anche di vetture stradali moderne e storiche, inspiegabilmente però nella sola scala maggiore. Questo significa che a parte la F.1, è completamente assente nella scala quarante volte più piccola e ciò determina un considerevole malumore fra i collezionisti delle "rosse". Fortunatamente viene loro incontro la IXO, azienda già ben collaudata, che si accorda con la Mattel per riprodurre sotto sua licenza, tutta una serie di modelli stradali e da competizione, che danno un po' d'ossigeno ai collezionisti costretti loro malgrado altrimenti a rivolgere il proprio sguardo nel settore degli speciali, modelli

più step si ha quando un paio d'anni fa, la Mattel riprende in mano lo scettro del comando reinserendosi nel settore dell'1/43 in maniera ben più decisa ed incisiva. Contando anche sulla collaborazione della stessa IXO, la casa americana decide di gettarsi sul mercato in prima persona con una sua propria linea proponendo una serie di modelli che spaziano fra le diverse specialità. Ecco così che alle formula 1 storiche si aggiungono berlinee dal passato glorioso fin poi per arrivare a quelle dal sapore prettamente corse. Attualmente il catalogo Mattel Ferrari si divide nelle serie 1/18 - suddivise a loro volta in una più economica (Constellation) ed una più curata (Elite) - e 1/43 che spazia dalle F.1 alle vetture turismo a quelle da competizione. Nel programma 2010, leggiamo poi ulteriori novità: a fianco delle ultime realizzazioni della Ferrari quali le splendida 458, 599XX e 599 GTO; troviamo la creazione di serie dedicate a personaggi del mondo della musica che hanno nei loro garage vetture del cavallino - Nick Mason (batterista dei Pink Floyd), di Jamiroquai, di Eric Clapton - e dello sport automobilistico, dei piloti cioè che hanno fatto la storia e un legame con la Scuderia, fra cui spiccano senz'altro quelle riguardanti l'indimenticabile Gilles Villeneuve e Mario Andretti. Infine l'interesse per nuovi marchi, Lamborghini su tutti, e riproduzioni cult quali la Batman Collection, collezione dei mezzi fantasmagorici usati da Batman nei lavori cinematografici, fra cui spicca, neanche a farlo apposta, la immarcescibile Batmobile nelle diverse versioni. Come si vede un programma veramente ambizioso che, visti i tempi non proprio idilliaci, fa della Mattel un marchio di tutto rispetto nel panorama dell'automodellismo da collezione.



# LA MATITA DI NARDI

RIECCOCI ANCHE IN QUESTO NUMERO CON IL NOSTRO AMICO MASSIMO (IN FOTO) CHE CI RAFFIGURA DUE INTERESSANTI PROBLEMI CHE RIGUARDANO MOLTI PILOTI IN QUESTE ULTIME STAGIONI. SE AVETE SUGGERIMENTI O SEGNALAZIONI NON ESITATE A CONTATTARCI.



... quando, da contratto, mi dissero che con un budget ridotto, dovevo girare con gli "sponsor" nel paddock, non pensavo fosse così..!!



...Da quando ha saputo di far parte di una razza da "corsa" ha voluto attenersi alle regole...



## 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](http://www.modellismo90.it)  
[info@modellismo90.it](mailto:info@modellismo90.it)

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

# NUOVA PISTA IN ABRUZZO



**A**ssoluto successo per l'inaugurazione del Circuito Internazionale d'Abruzzo a Contrada Villa Torre di Ortona (CH). Anche il sole era presente a favorire (oltre alla bella Ainett Stephens, disponibilissima e par-

ticolarmente divertita) l'incredibile affluenza di pubblico che ha riempito l'impianto per l'intera giornata, ripresa anche dalle telecamere Rai. A intrattenere i presenti si sono succedute in pista Formule, Supermotard, vetture turismo,

più di 30 Porsche, oltre, naturalmente, a una nutrita schiera di kart di vari modelli e cilindrata. La Stephens, oltre a dispensare autografi e posare per centinaia di foto, è stata coinvolta in alcuni giri di pista insieme a Dino Dra-

gani, titolare, con Giuseppe Tandtodimamma, della D&G che ha fortemente voluto questo impianto. Sul sito ufficiale del circuito, [www.cinda.it](http://www.cinda.it), sono presenti tutte le foto della giornata, così come le informazioni per andare a girare sul bel tracciato che, da subito, si è imposto come una realtà importante e di assoluto livello. Per la soddisfazione, naturalmente, dei titolari, così come dell'ideatore e promotore del "progetto circuito" Terenzio Dragani e di tutti gli appassionati.

# ACCORDO TRA PAROLIN E LA CIK-FIA

**T**anto si è già detto del nuovo Mondiale che segnerà in maniera decisa la stagione kartistica 2010, con lo scenario dedicato ai piloti più giovani nel primo Karting World Championship "Under 18" e l'Academy Trophy per i minori di 15 anni. E, proprio a questo proposito, sa di storia anche la stretta di mano avvenuta in quel di Ginevra (vedi foto) tra Albino Parolin, Presidente della Parolin Racing Kart, e Jean Todt, Presidente

FIA, che ha sancito la decisione presa dal Consiglio Mondiale del Motor Sport di designare la Parolin come fornitrice unica per gli anni 2010, 2011 e 2012 del motore per il Mondiale "U18" e del "pacchetto" kart completo per il "CIK-FIA Karting Academy Trophy". La linea dell'abbassamento dei costi per incentivare al massimo la partecipazione dei piloti sostenuto dalla FIA ha trovato la piena collaborazione della Parolin, che, da parte sua, ha proposto di mettere a disposizione il materiale senza gravare in alcun modo sui concorrenti: "Il karting - ha detto Jean Todt - è rinomato per essere la via d'accesso al motorsport e ha la reputazione di essere un trampolino di lancio per la carriera dei giovani piloti. È quindi essenziale che i suoi costi siano rigorosamente controllati. L'offerta di Parolin risponde perfettamente alle nostre convinzioni". "Più di ogni altra forma di sport motoristici, il Karting deve essere accessibile, semplice e attraente, perché queste sono le sue radici - ha continuato Nicolas Deschaux, Presidente CIK-FIA. Con la Commissione CIK, ci siamo preoccupati di renderlo accessibile al maggior numero di persone e di consentire ai piloti più talentuosi di mettersi in luce senza dover investire una fortuna. Grazie all'utilizzo gratuito dei suoi



## IL CIRCUITO

Impianto polivalente per auto, kart e moto, il Circuito Internazionale d'Abruzzo ospiterà gare ufficiali e amatoriali, corsi di guida sicura e guida sportiva e una Scuola Kart. Verranno messe in calendario anche giornate di apertura per auto e moto stradali. La direzione del circuito ha assicurato un forte impegno per una corretta educazione dei giovani, in questo senso verrà presentato un progetto, denominato Motor Aid,



che coinvolgerà altre realtà, federali e del settore comunicazione, allo scopo di promuo-

vere la cultura dei motori e il loro corretto utilizzo in pista e strada.

### DATI CIRCUITO

<b>Lunghezza:</b> 1.600 m
<b>Larg. media:</b> 9.30 m (13 m rettilino pic.)
<b>Senso marcia:</b> orario
<b>Curve a destra:</b> 7
<b>Curve a sinistra:</b> 6
<b>Esse:</b> 2
<b>Sup. circ:</b> 57.000 mq
<b>Paddock:</b> 17.000 mq
<b>Box:</b> 9.000 mq
<b>Postazioni:</b> 215

**Servizi:** infermeria, tribuna coperta, sala stampa, sala videoconferenze, bar, ristorante, area giochi, docce-spogliatoio, campo tennis-calcetto.

motori per l'U18 World Championship e dei suoi kart per l'Academy, Parolin ci ha permesso di realizzare molte competizioni di alto livello a prezzi interessanti. Da parte sua, la CIK FIA ribadisce la volontà di promuovere il kart verso i più giovani, attraverso delle competizioni specifiche per i piloti di 13-15 anni e per quelli tra i 15 e i 18 anni di età, sostenendoli con un nuovo programma educativo inedito. Anche da parte di Parolin, naturalmente, la

soddisfazione è tanta: "La nostra società - ha commentato Albino, il titolare - condivide pienamente i concetti innovativi di questo Campionato Mondiale "U18" e di questo Academy Trophy. Il karting ha bisogno di recuperare le proprie radici e di valorizzare i piloti emergenti. Siamo felici di associarci al progetto affascinante della CIK FIA con il nostro know-how, la nostra esperienza e la nostra filosofia per un karting molto più accessibile".

## 13 TELAI DA MONDIALE

Sono stati resi noti dalla CIK-FIA i nomi dei 13 marchi che si giocheranno il primo titolo mondiale "U18", il cui primo dei 3 round è in programma a Wackersdorf (D) dal 23 al 25 luglio. Eccoli, in ordine alfabetico: Energy (I), Haase (I), Intrepid (I), Jesolo (I), Mach 1 (D), Maranello (I), MS Kart (CZ), M-Tec (D), Parolin (I), PCR (I), Righetti Ridolfi (I), Sodi (F) e Tecno (I). Il motore, come noto, per tutti sarà marchiato FIM, il nuovo brand che fa capo alla Parolin Racing Kart. "L'interesse dimostrato da tutti questi telai per il nuovo Mondia-

le "U18" è molto positivo - ha dichiarato il Presidente della CIK-FIA Nicolas Deschaux. È un segnale incoraggiante dopo quello già mostrato quando si è trattato di designare il fornitore unico per il motore e le gomme". Da notare la predominanza, ancora una volta, di nomi italiani, con 9 presenze su 13. Seguono Germania, con 2, e Francia e Repubblica Ceca con una ciascuno.



## ROTAX SCEGLIE IL CIRCUITO LA CONCA

È stata selezionata la location per la Finale Mondiale del Rotax Max Challenge, l'evento kartistico per non professionisti sicuramente più prestigioso a livello internazionale. A ospitare i piloti provenienti da tutto il Mondo sarà ancora una volta il circuito La Conca di Muro

Leccese, già teatro delle sfide per il titolo nel 2008. L'appuntamento è per i giorni dal 14 al 21 novembre, una settimana che si preannuncia veramente "calda" per il karting mondiale, visto che in concomitanza con le Finali Rotax si terrà anche il XIV USA Supernationals a Las Vegas.



# “SCATTA L'ORA DEL TDAY”

SOLO NELLO SCORSO NUMERO AVEVAMO FATTO UNA PANORAMICA SULLA STAGIONE NAZIONALE ED INTERNAZIONALE KARTING CERCANDO DI CAPIRE MEGLIO COME QUESTA IMPORTANTE CATEGORIA PROPEDEUTICA POSSA FORMARE I CAMPIONI DEL DOMANI. MENTRE ERAVAMO IN STAMPA CI GIUNGE IN REDAZIONE L'INVITO PER UN TEST RISERVATO ALLA STAMPA DEL MODELLO DI PUNTA DELL'ITALIANA TONY KART. SUL MOMENTO RIMANIAMO UN PO' SPIAZZATI NON ESSENDO INFATTI ABITUATI A TEST DAY SUI KART. E' INFATTI UNA NOVITÀ ASSOLUTA DEL SETTORE E DECIDIAMO CHE NON POSSIAMO MANCARE. DOBBIAMO PERÒ TROVARE UN TESTER CHE SIA CAPACE DAVVERO DI CAPIRNE LE QUALITÀ E IN SOCCORSO CI VIENE IL NOSTRO AMICO MATTEO BOBBI CHE IN ATTESA DEL VIA DEL FIA GT SI CONCEDE UN DURO ALLENAMENTO IN KART.

**VEDIAMO COME È ANDATA.**

Tony Kart-Vortex Ardigò.



Bobbi test Tony Kart.

**D**isponiamo per il Test Day del mezzo protagonista della gara WSK con il pilota ufficiale di KF2 Yu Kanamaru. **S u l l e**

carenature sono ancora visibili i segni della lotta del week end che ha visto Yu gareggiare al vertice della manifestazione. Abbiamo un kart da prima fila. Il telaio è il top della gamma della casa italiana, il modello Racer EVR nella versione Racing, con tutte le componenti in magnesio e il motore è il Vortex RAD, omologato dalla

azienda di Pavia per il periodo 2010/2014. Nostro consulente speciale è il due volte Campione del Mondo Marco Ardigò, affiancato dall'ing. Alberto Viglino, anello di congiunzione tecnica tra il Racing Team Tony Kart ed il reparto ricerca e sviluppo della casa italiana. Infatti, ci spiegano, tra il lavoro svolto in azienda e quanto fatto in pista c'è un flusso costante di informazioni, così che tutti i dati vengano assimilati ed elaborati con immediatezza, senza inerzie. Nel corso della giornata anche Ardigò vestirà casco e tuta per darci riferimenti immediati e freschi, un valido punto di confronto per capire quali sono i limiti più estremi del mezzo.

#### IL POSTO DI GUIDA

Rompiamo il ghiaccio con un briefing sullo svolgimento della giornata ed incontriamo i ragazzi del team, molti sono volti già conosciuti ai tempi della mia militanza nel karting, l'ossatura della squadra è rimasta invariata nel corso degli anni, segno da non trascurare questo. Tutti mi accolgono con gentilezza e professionalità. Prendo le misure del sedile, sono le stesse del titolare Kanamaru (taglia n°2), la distanza dal volante è identica, l'unica regolazione che è opportuno fare subito è quella dei pedali. Sono perfettamente a mio agio.

Mentre il "mio" meccanico Paolino (Paolo Gobbin) prepara il kart, scruto con cura ogni dettaglio del Racer EVR, la scocca ha i tubi da 30mm, tutti gli accessori sono in magnesio, prodotti da OTK Kart Parts. Mozzi, supporti, staffe, sono realizzate con una raffinatezza incredibile, il mio occhio è abituato a gustare certe pregiate lavorazioni della Maserati MC12 e, vi garantisco, analizzare questa piccola bomba è un piacere! Le cose ben fatte hanno un senso e nell'impiego esasperato delle competizioni queste qualità meccaniche vengono fuori.

Il Vortex RAD è la naturale evoluzione del pluri vittorioso RAV, ha un carter ancor più rastremato ed evidenti sono le nervature della nuovissima versione. La valvola allo scarico è completamente nuova, fatta per questa versione direttamente dalla Vortex.



Kart Bags OTK.

Il motore Vortex RAD si differenzia esteriormente per la conformazione del cilindro, adesso caratterizzato da 4 nervature che dal carter salgono sottili verso la testa. La morfologia complessiva è, come sempre, compatta, segno di studi estremizzati al massimo rendimento.

#### STUDIATO IN OGNI DETTAGLIO

La dotazione del Tony Kart - Vortex è arricchita dalla telemetria by PI Research, che normalmente il Racing Team impiega per le competizioni internazionali ed è oggi il nostro prezioso supporto per approfondire la conoscenza di questo kart. La scocca del Racer EVR ha geometrie perfezionate nel corso degli ultimi anni di gare, nate dal lavoro coordinato tra il reparto di ingegneri della Tony Kart e lo



Motore Vortex RAD KF2.

staff del Tony Kart Racing Team. Questo telaio deriva dal modello EVXX, vincitore di ben 3 campionati del mondo in 4 anni. La cura maniacale per ogni componente rende il Racer EVR campione di leggerezza, con i suoi 80kg (circa) è il telaio più leggero sul mercato. Un record che riassume la qualità e la sofisticata ricerca in sede di progetto.

Tra le tante componenti si apprezzano le soluzioni scaturite dal lavoro in galleria del vento, con l'armonizzazione delle carenature al telaio, l'inclinazione del radiatore ed ogni piccola componente è destinata ad offrire la minima resistenza all'aria e la massima resa ai flussi che investono pilota e motore.

La dotazione di accessori in magnesio montata sul "nostro" kart è la stessa che equipaggia il resto dei mezzi in dotazione per il Test Day ed è la stessa che si trova su ciascun kart prodotto dall'azienda di Prevalle (Brescia). Accessori che abbiamo apprezzato all'inizio e che ora più che mai ci paiono ben motivati. Il telaio, con le sue geometrie perfette ed il Vortex, con le forme compatte ed esili, se non fossero sposati a componenti performanti non raggiungerebbero mai un insieme tanto competitivo. Un gioiello... che adesso non vediamo l'ora di provare!



Freno ant. BS7 OTK.



Mozzo magnesio OTK.

## IL TEST

Percorro pochi metri in pista e mi rendo conto di quanta gomma vi sia sull'asfalto. Il tracciato ha molto grip dopo la gara dei giorni precedenti, una condizione ideale per mettere alla frusta le doti di questo mezzo. La prima sensazione che ho appena inizio a "familiarizzare" con tutto è di precisione millimetrica. Il motore spinge fluido e rotondo, ma non vuole che il regime di rotazione scenda sotto una certa soglia, è come se chiedesse un'attenzione particolare nei tornanti lenti. Affronto le prime staccate pestando deciso sul pedale (freno posteriore) ed uso come supporto il freno anteriore, modello BS7, sono in fase di riscaldamento e so bene che il margine è ancora tanto. L'ergonomia della leva del freno

anteriore, sotto il volante, è ottima, con un minimo movimento delle dita ho grip sulla leva a destra del volante, compio una manovra assimilabile a quella che si fa per frenare in moto. Mi fermo per sistemare il posto di guida, ho un piccolo fastidio alle costole e so che questo campanello d'allarme, nel kart, non va sottovalutato, chiedo un appoggio migliore

sui lati del sedile. I meccanici sono pronti e sanno cosa darmi, montano i Kart Bags, formidabili cuscini gonfiabili che mi rendono perfetta la posizione di guida. Sono pronto per tornare nell'arena!

Le sessioni si susseguono, aumenta il feeling con il mezzo e spingo sempre più a fondo per cercare il limite. In frenata forzo ed è questo l'unico

modo per mettere il telaio nelle condizioni ideali. Giro dopo giro trovo la misura migliore del freno anteriore e lo uso sempre meglio, con un deciso "morso" della mano. Dall'analisi dei dati in telemetria l'ingegnere mi mostra come perdo tempo in ingresso di curva. Sono in leggero anticipo con il freno, la gomma in appoggio morde l'asfalto ed innesca un fastidioso saltellamento dell'avantreno. Apportiamo una piccola modifica nel rapporto e, intatto, ripassando mentalmente l'analisi fatta con i tecnici e con Marco (Ardigò). Adesso curo la tecnica dell'ingresso in curva, ritardo la staccata leggermente e freno con decisione, attacco un istante prima l'anteriore e poi giù sul posteriore con il piede sinistro. Conduco in curva il Tony Kart Racer rilasciando il manettino sotto il volante quando la curva è



Bobby test Tony Kart-Vortex KF2.

## PRESTAZIONI A CONFRONTO

Lo scorso luglio anche Sebastian Vettel ha svolto un interessante test con il Tony Kart-Vortex della categoria KF2. Qui di seguito vi riportiamo i dati del campione tedesco della Red Bull, del pilota titolare, il giovane talento nipponico Yu Kanamaru ed il nostro tester Matteo Bobbi. Anche i dati cronometrici mostrano come sia stato valido il comportamento di Matteo, capace di ottenere un ottimo crono al termine della giornata.

### Pilota e Tempo

<b>Yu Kanamaru</b>	43"166
7° tempo in qualifica nella gara dell'Euro WSK Series	
<b>Sebastian Vettel</b>	44"18
<b>Matteo Bobbi</b>	44"86

### PRO

La precisione di inserimento in curva è millimetrica, sul lento tanto quanto sul veloce, che si affronti un tornantino o che ci si tuffi ad oltre 130km/h nel curvone della "chiocciola" della South Garda.

già impostata. Più impegno il telaio e più questo risponde in modo lineare e prevedibile, il motore mi tira fuori da ogni situazione adesso, ha una gran forza ed in fondo al rettilineo tocco il limitatore (fissato per la classe KF2 a 15.000 giri). Ecco qua! Questo è uno dei segreti che abbiamo scoperto di questo mezzo fantastico. L'anteriore è terribilmente reattivo e preciso, non ci sono alternative, si guida con precisione ed "autorità", altrimenti è lui che prende il sopravvento. Come tutti i purosangue questa piccola bomba va domata! Il posteriore segue l'anteriore in modo perfetto e l'EVR scorre come un

-Il RAD nel "passaggio", ai medi ed alti regimi è fluido, non ha strappi di erogazione ed è anche terribilmente affidabile.

### CONTRO

La posizione di guida che abbiamo adottato era ottima per le gambe, ma non ideale per le braccia, leggermente troppo lunghe. Abbiamo così affaticato in modo eccessivo le braccia e, soprattutto, il collo. Resta comunque il fatto che le prestazioni di questi mezzi richiedono una preparazione fisica non indifferente, è quindi il caso di non strafare, forzando la propria resistenza, in preda al brivido che da la guida di un kart!

-Un'esperienza come questa non vorremmo finisse così presto. Ci sarebbe piaciuto provare a fondo il KZ.... ci toglieremo la soddisfazione alla prossima occasione.



I tempi scendono in modo costante e la fatica, turno dopo turno, si fa sentire, durante la giornata con i meccanici ed i tecnici del Tony Kart Racing Team lavoriamo a fondo e percorro 82 giri, pari ad oltre 92 chilometri.

**TELAIO: TONY KART**  
**MODELLO: RACER EVR**  
omologato CIK/FIA 56/CH/14

Il RACER EVR, disponibile sia per la KF e la KZ (con cambio di velocità), rappresenta la naturale evoluzione dell'EVXX, il telaio che negli ultimi anni ha permesso a Tony Kart di vincere tutte le più blasonate competizioni CIK-FIA, compreso i Campionati del Mondo. L'EVR presenta una scocca realizzata con tubi da 30 mm Ø e nella versione Racing è equipaggiato con le nuovissime carenature M4. Dopo lunghe ore in galleria del vento, infatti, è scaturito il miglior design delle nuove plastiche, ottimizzate per ottenere una migliore penetrazione aerodinamica ed anche per consentire che i flussi di aria durante le competizioni possano investire nel modo migliore il propulsore, il radiatore e gli impianti frenanti. Le carenature sono dotate degli adesivi dal nuovo design WTD (Wind Tunnel Design).

**CARATTERISTICHE TECNICHE**  
**TELAIO RACEREVR**

Scocca in tubi d'acciaio al cromo molibdeno da Ø 30mm  
Telaio regolabile in altezza sia anteriormente che posteriormente  
Impianto frenante posteriore e anteriore OTK BS5 - BS6 - BS7 idraulico in Ergal ricavato dal pieno con sistema di recupero corsa  
Assale Ø 50 mm  
Componenti OTK in magnesio  
Fuselli HST con perno forato Ø 25 mm ricavato dal pieno  
Sedile OTK a fondo piatto  
Poggiatesta regolabile in alluminio ricavato dal pieno  
Cerchi in magnesio OTK MXP  
Carenature OTK M4 con stickers WCG

**MOTORE: VORTEX**  
**MODELLO: RAD**  
omologato CIK/FIA 39/M/18

RAD è il nuovo motore Vortex 125cc monocilindrico a 2 tempi, omologato dalla CIK-FIA nelle classi KF1, KF2, KF3 e KF4, con ammissione lamellare nel basamento. La lubrificazione è a miscela e il raffreddamento a liquido con pompa di circolazione integrata. L'accensione è digitale, l'avviamento è elettrico con batteria esclusivamente dedicata a questa funzione. E' dotato inoltre di un contralbero di bilanciamento che riduce le vibrazioni, e di una valvola sullo scarico. La frizione centrifuga a secco è di tipo monolitico.

**CARATTERISTICHE TECNICHE**  
**MOTORE VORTEX RAD**

Monocilindrico a 2 tempi con ammissione lamellare nel basamento  
Cilindrata 125cc  
Potenza 39Hp (KF1), 37Hp (KF2), 26Hp (KF3), a 12000 Rpm  
Lubrificazione a miscela  
Raffreddamento a liquido con pompa di circolazione integrata  
Accensione digitale  
Avviamento elettrico  
Contralbero di bilanciamento  
Valvola sullo scarico (KF1, KF2)  
Frizione centrifuga a secco di tipo monolitico  
Alesaggio - Corsa 54 X 54 mm  
Numero di travasi 5/3  
Regime massimo 16.000 Rpm (KF1), 15.000 Rpm (KF2), 14.000 Rpm (KF3) limitato elettronicamente



Motore Vortex RAD KF2.

## IL TESTER

### MATTEO BOBBI

Nato a Milano il 2/07/1978. Debutta nel karting nel 1996 e sino al 1999 gareggia nella 100cc. a livello nazionale ed internazionale. Nel 2000 Bobbi compie il salto in monoposto, approda in Formula Nissan. Nella serie internazionale, con base in Spagna, gareggia sino al 2002, anno in cui si aggiudica sei gare e lotta per il titolo sino all'ultima gara. La stagione successiva Arriva la chiamata da Minardi in qualità di terzo pilota del team di F1. Nello stesso anno Matteo raccoglie grandi soddisfazioni nel GT1 FIA, con una Ferrari 550 vince sei gare e diventa Campione del mondo. Nel 2004 è vice Campione nel Fia GT1 al volante della rossa 550. Il 2005 segna il passaggio alle gare americane, nella Grand American Rolex Series. Nel 2006 Bobbi rientra in Europa e porta a casa il titolo iridato di Fia GT2 guidando una Ferrari F430. Nelle stagioni successive, 2008 e 2009, Matteo disputa alcune gare della Le Mans Series, tra queste



la mitica 24 ore di Le Mans e le prestigiose 24 Ore di Spa e Daytona. Nella stagione in corso il pilota milanese è impegnato a tempo pieno nel Fia GT1 con la Maserati MC12.



South Garda circuito.

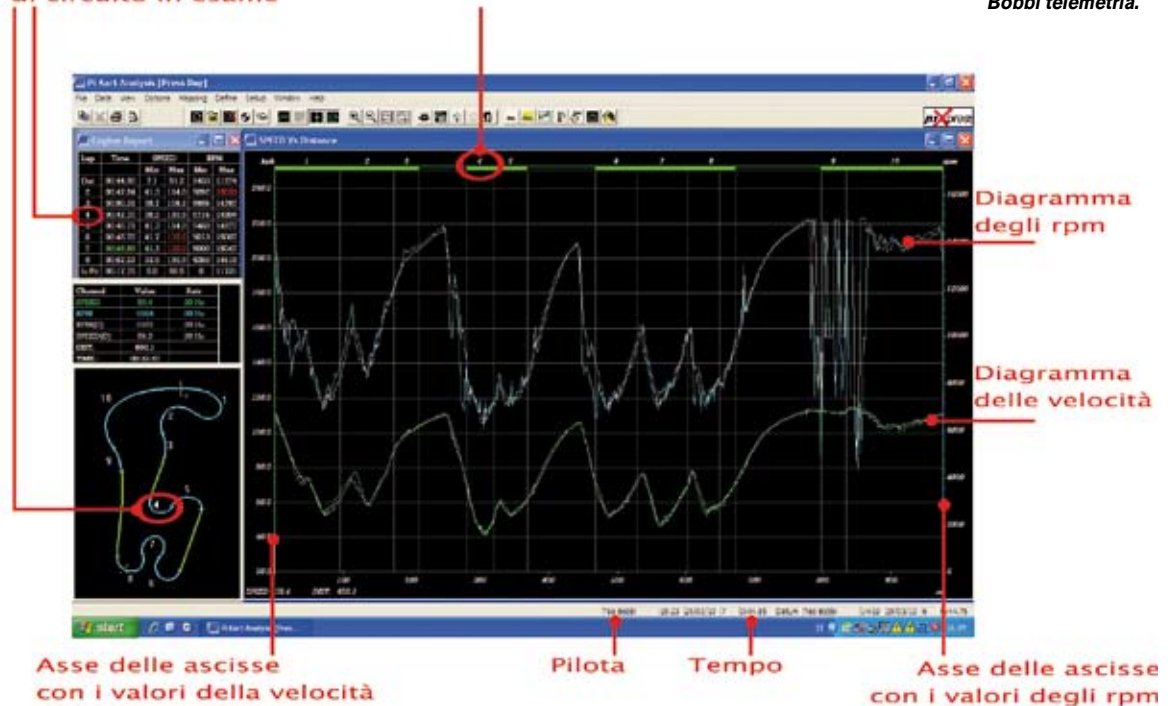
### PISTA SOUTG GARDA

**Luogo:**  
Lonato (Brescia), Italia  
**Lunghezza:** 1010  
**Larghezza:** 10 mt  
**Senso di marcia:** orario

## TELEMETRIA

Tony Kart affida il rilevamento dei propri dati telemetrici alla britannica PI Research, con la quale la casa italiana vanta una partnership pluriennale. Per il Test Day il sistema di rilevamento dati ci forniva le velocità ed i giri motore, informazioni sufficienti per farci comprendere l'andamento del nostro test "live". Abbiamo tratto informazioni preziose per approfondire i segreti di guida di questo Tony Kart-Vortex. Interessante è stata anche l'opportunità avuta di poter comparare il nostro comportamento con quello dei titolari. I sensori che possono essere montati sul kart, ci ha spiegato l'ing Alberto Viglino, sono molteplici e vengono utilizzati in funzione dei dati di cui il team ha bisogno e delle specifiche esigenze del circuito. Tra le informazioni che possono essere raccolte ci sono le temperature delle gomme, gli angoli di sterzo, la pressione esercitata sul pedale del gas e sul freno ed altro ancora. Queste informazioni hanno anche un ottimo valore per definire nuove componenti da mettere in produzione.

Coordinate che indicano il segmento di circuito in esame



# L'ENDURANCE È MORTO, VIVA L'ENDURANCE!

CON TUTTI I CAMPIONATI AL VIA IN QUESTO NUMERO CI CONCENTRIAMO SULLE COMPETIZIONI DI DURATA E IN PARTICOLARE SUL DECLINO NELL'APPEAL DELLE COMPETIZIONI DI DURATA CHE SEMBRA INTERESSARE IL MOTORSPORT NAZIONALE. SE INFATTI NELLE COMPETIZIONI SPRINT SI ASSISTE A GRIGLIE PIENE LO STESSO NON SI PUÒ DIRE PER LE GARE DI DURATA. CERCHEREMO DI ANALIZZARE LA SITUAZIONE MAGARI ANCHE ANDANDO A SBIRCIARE OLTRECONFINE PER CAPIRNE I MOTIVI E MAGARI TROVARE SOLUZIONI.

## COSTI E CULTURA

Dopo il boom registrato fra il 2005 e il 2008 le nubi sembrano addensarsi sopra le competizioni di durata. Tranne rari esempi, anche oltreconfine, il tempo delle vacche grasse è finito. Le dieci iscrizioni alla prima prova dell'Endurance Open Series sono state il primo campanello d'allarme della stagione. Più in salute sembra invece il CITE, pur nella forma di miniendurance da 60 minuti, con la 1° Divisione ridotta ad una sfida fra pochi (ricchi) e la 2° vitaminizzata da importanti incentivi della Federazione. Ma andiamo per ordine e per questo non possiamo che parlare (di nuovo) dei pochi soldi in giro e di capire come spesso a venire meno è proprio la materia prima: i piloti. Ok, correre in auto è uno sport costoso. Fare competizioni di durata ancora di più, anche se spesso queste somme si possono dividere in due o tre piloti. E' anche vero che il rapporto costo/tempo passato alla guida non ha paragoni ma qui entra in gioco un'altra caratteristica tutta italiana. Parliamo di abitudini e cultura che con la sana passione ha poco a che fare. Chi partecipa lo fa spesso, non per i principi promossi da De

Coubertin, ma solo per primeggiare, vuole vedersi davanti. Ecco dunque una rincorsa alla prestazione pura, alle macchine nuove e più potenti a numerosi step di sviluppo che ci riportano al primo punti: i soldi. Soldi che vengono spesi in hospitality faraoniche e in truck sempre moderni (e questo vale per tutte le categorie nazionali) perché alla fine conta sì primeggiare in pista, ma purtroppo anche nel paddock. Guai a presentarsi in pista con furgone e carrello pena essere considerato alla stregua di un appestato. Ma poi perché quando si corre all'estero ci si dimentica di tutto questo e si parla, anche e soprattutto fra italiani, di solidarietà fra piloti e di quanto è bello correre anche con una macchina con qualche anno sulle spalle, senza hospitality e spesso senza manco una tenda? O magari si divide il box (che sicuramente è meno costoso) o si attende pazienti in fila il proprio turno per ritirare pass e verificare l'auto e tutto l'equipaggiamento di sicurezza compreso tuta, sottotuta, casco, guanti e scarpe. Ah i pass "extra" si pagano tutti fino all'ultimo centesimo.

## FRAMMENTAZIONE DELL'OFFERTA

Certo correre all'estero in circuiti come il Ring o Spa ha fascino ma anche Monza, Imola e Mugello non hanno molto da invidiare. Sbirciando poi oltreconfine ci si rende conto che poi la crisi delle competizioni di durata, tranne piccole oasi, è trans europea. Eccezion fatta per Le Mans e le 24 Ore del Nurburgring e di Dubai con quest'ultima che ha comunque perso qualche vettura negli anni, le corse di durata in tutto il Vecchio Continente hanno perso appeal. Che non sia più una novità e che sia passata la moda, possono pure essere degli elementi da prendere in considerazione analizzando il proliferare di simili serie come la Britcar, l'Eos, il VLN tedesco, il VdV francese, il Fia Gt oltre agli appuntamenti una tantum di Misano, Vallelunga, Spa, Dubai. In aprile ad esempio il VdV si è presentato in Italia al Mugello con 21 vetture iscritte

tutte Gt ad eccezione della BMW della Duller Motorsport che ne ha preso parte principalmente per aver saltato la settimana prima la prova di Monza dell'Eos. Con prezzi di iscrizione in linea con le simili prove dell'Eos (in questo caso dunque questi costi non possono essere presi a pretesto) lo schieramento è stato popolato da vetture con qualche anno di età e anche da qualche equipaggio Italiano con un livello di numeri e qualità lontano da quella "mecca" da molti piloti nostrani idealizzata per le competizioni all'estero. Gli stessi organizzatori della 24 Ore di Dubai sono almeno tre stagioni che provano a lanciare una serie europea di quattro prove da 6 e 12 ore poi puntualmente rinviate o cancellate per carenza di iscritti, con la stessa prova del Dubai che, come accennato precedentemente, ha perso qualche macchina negli anni e mantiene uno zoccolo duro grazie alla località esotica e al periodo dell'anno in cui si svolge (gennaio) quando non ha concorrenza.

Adesso sembra andare di moda la Serie tedesca VLN che si corre prettamente al Ring nella sua versione lunga. "In Italia correre costa troppo, in Germania ti diverti lo stesso e paghi la metà". Quante volte io per primo sentito queste parole, peccato che spesso chi in Germania va a correre si "accontenta" di macchine non proprio di prima fila, e non si lamenta che

in pista nella stesso momento ci sono vetture Gt2 e vetture di stretta derivazione di serie anche di piccola cilindrata. In Italia si avrebbe la sommossa di chi sarebbe preoccupato dal guardare gli specchietti. Certo i nostri tracciati non sono i 23 km del "Ring" ma non ci sono manco (sigh) le oltre cento macchine in pista in Germania. Poi come purtroppo succede e ci scappa il morto come proprio al Ring a fine aprile per una vettura che ha preso fuoco a seguito di un incidente in un doppiaggio, allora in Germania tutti zitti. Qui in Italia credo sarebbe stato diverso e non è solo perché su 23 km di tracciato è più difficile intervenire che in uno di 5.

### **ORGANIZZATORI O TIRANNI?**

Altro elemento da prendere in considerazione sono ovviamente le tasse di iscrizione e i costi fissi che si devono sostenere ancora prima di mettere in moto il motore. Anche in questo caso poi è una questione che a catena finisce sulle spalle dei piloti. O almeno dovrebbe, perché qui anche i team hanno voce in capitolo. Guardando infatti in casa nostra scopriamo che i nostri impianti migliori hanno costi di noleggio fra i 140 e i 200 mila euro a weekend con orari rigorosamente imposti dalle varie normative comunali di inquinamento acustico. Anzi analizzando sia l'Eos che il Cite scopriamo che ci sono diversi incentivi. Partendo dal primo l'organizzatore ha deciso di abbunare l'intera tassa di iscrizione al campionato (3000 Euro) e di mettere in piedi una serie di incentivi per i team



*Al Ring si può correre virtualmente con tutto ciò che abbia quattro ruote. In pista abbiamo le Gt2 così come le Ford Fiesta Gruppo N. In alto due momenti dell'ultima 24h di Dubai.*



*Alzi la mano il pilota che in Italia è disposto a correre con una E36 e magari di stretta derivazione di Serie.*

che iscrivono almeno due macchine scontando del 50% la tassa di iscrizione di ogni ulteriore vettura successiva alla prima, e in linea di quanto succede anche all'estero, di scontare di 500 Euro la tassa di iscrizione di tutte le vetture di cilindrata fino ai due litri. Anche per il Cite invece si è deciso di favorire la 2 Divisione intervenendo sulla fornitura gratuita di pneumatici. Persa però la schiera delle Seat Leon da quest'anno Serie autonoma, la prima prova ha visto sfidarsi pochi eletti in 1° Divisione con la 2ª

vivacizzata da molte vetture al top con un elenco partenti comunque inferiore a quello della prima prova 2009. Siamo sicuri che gli sforzi fatti dagli organizzatori si materializzino in risparmi anche per i piloti o molti dei soldi rimangono nelle tasche dei team pronti a spremere il più possibile i clienti? Parliamo di certo di costi ma la domanda comunque sorge spontanea almeno per quanto riguarda l'Eos. Se soli tre anni fa si registravano oltre 50 macchine iscritte in gare di quattro e sei ore in Italia, a distan-

za di sole tre stagioni, con i costi della Serie immutati dal 2004, dove sono finiti tutti? Certo i piloti si sono divisi fra le due Serie nazionali e hanno fatto delle scelte in alcuni casi magari dettate dalla copertura in diretta garantita dall'Acì Sport o attratti dalla titolazione nazionale, ma all'appello manca più di qualcuno.

### **QUESTIONE DI SOLDI?**

Vediamo nel dettaglio però i costi e cerchiamo di capire se ci sono differenze. Così anche la chimera che correre all'estero costa di meno può essere screditata. Abbiamo preso in considerazione una sei ore pacchetto completo includendo dunque anche assistenza, box, libere, hospitality. Insomma chiavi in mano. Il pilota si presenta tuta casco e... assegno. Andando a vedere in casa nostra prendiamo in considerazione un evento dal sicuro appeal come la 6h di Misano. Contattati un paio di team vediamo che per vetture al top come le Bmw 320i 24hr Special la cifra da scrivere sull'assegno varia dai 7500 ai 10.000 a pilota (equipaggio da tre). La cifra comporta tutto incluso bilico hospitality, box del team, due turni di prove libere e assicurazione. Andando in terra tedesca scegliamo una 6h al Ring. Qui il prezzo per una simile vettura è di circa mille euro inferiore. Ma non si ha hospitality e solo un posto in un garage aperto a tutti. Per chi sceglie di fare tutta la stagione in più ci sono anche i test precampionato. Certo esistono possibilità più "economiche" ma qui torniamo al discorso della cultura. Mica uno va a correre per pure piacere? O forse sì.



*Altra suggestiva immagine del "Ring"*



*"Perse" le Leon Supercopa il Cite è partito a Misano con 22 vetture.*

Se invece si hanno mire da grandeur ecco i costi per disputare la stessa gara con una nuovissima Bmw M3 V8 4.0. In Italia siamo a 15.000 euro a guida con sempre incluso tutto, hospitality inclusa. Al Ring il risparmio sale a 2000 euro, a pilota, senza però hospitality e senza box privato. A dire la verità il rapporto costo/durata vira decisamente però in favore del Ring in occasione della 24 ore quando un sedile su una simile vettura top è intorno ai 25 mila Euro. A corto di budget? Bene correre con una turismo due

litri Gruppo N che sia in Italia o Germania si può fare con 3500/4000 Euro. In fondo a scuola in algebra mi hanno sempre insegnato che i confronti si fanno sempre fra prodotti uguali.

#### **QUALE IL FUTURO?**

Soldi, soldi sempre soldi. Abbiamo visto però che non sono spesso questi i (soli) motivi per le sorti di qualunque campionato. Certo sono fondamen-

tali nelle scelte iniziali come sono importanti fattori come la promozione del campionato, ma anche, purtroppo, la moda e la tendenza del momento. Ciò che fino a pochi mesi prima è il campionato di riferimento la stagione successiva è già nel dimenticatoio. Anche sotto l'aspetto dell'offerta esiste una eccessiva frammentazione che spoglia tutti e non arricchisce nessuno. Forse una unica serie di riferimento europea potrebbe essere la soluzione con i principali organizzatori nazionali che riescono a superare le diffidenze reciproche e a organizzare una unica serie continentale magari con una o due prove per regione, senza che però sottobanco si continui ad organizzare una propria serie nazionale. Organizzatori che però non possono e non devono essere considerati i capri espiatori soprattutto poi quando si va a sfogliare gli elenchi iscritti delle altre Serie nazionali e si scopre che i transfughi possono contarsi sulle dita di una mano, e che poi i costi per correre a parità di vetture sono molto simili. La passione vera è di chi viene in pista e cerca di dare il massimo con il mezzo che le sue possibilità gli consentono, in fondo credo che il 99% dei piloti che scelgono l'endurance non abbiano ambizioni di una carriera da professionista. Se incominciassimo a domandarci se vediamo solo quello che vogliamo vedere e non tutto il resto può essere il primo passo per tornare a vivere le gare di durata nello loro giusto spirito. Nel paddock sento tutti lamentarsi delle gare di durata salvo poi chiedere informazioni sulla prossima 6h di Misano. Insomma l'endurance è morto, viva l'endurance.



*Turismo e Gt fianco a fianco. Le gare di durata in Europa non fanno distinzioni fra tipologie di vetture.*

TESTO E FOTO DI RICARDO IMPERIO

# METTI UN GIORNO DA TESTER

NON È UN "SEMPLICE" CORSO DI PILOTAGGIO, MA UNA VERA E PROPRIA ACCADEMIA (TERMINE ABUSATO ULTIMAMENTE) DA CORSA. SENZA ESITARE, INCURIOSITI DALL'INVITO DI PAOLO ANSALONI, TITOLARE DELLA COMPOSIT MOTORSPORT, SIAMO ENTRATI NELLA DIMENSIONE DEL PILOTA GENTLEMAN DA FAR CRESCERE.



Drivers		Circuito
Pedalini		meteo
sessione		champ.
GIACOMO	2.00.23	
1 58.90	5.23	
2 00.08	5.23	
1 57.93	54.83	
1 52.03		
2 11.60	54.84	
1 57.31	55.08	
1 52.29		
1 56.13		
1 56.83		
1 57.45		
1 58.86		

**E'** una splendida giornata di Aprile, il nostro momento è arrivato, la combinazione di date, pista (Franciacorta) e meteo è finalmente arrivata e possiamo partecipare alla "nostra" giornata con il team Composit Motorsport. Cos'ha di particolare questo test? Semplice, vivremo live, sulla nostra pelle, l'esperienza di una giornata all'accademia Composit, sulla Clio campione in carica della Serie Italiana. Gli strumenti di lavoro sono il doppio sedile, la telemetria

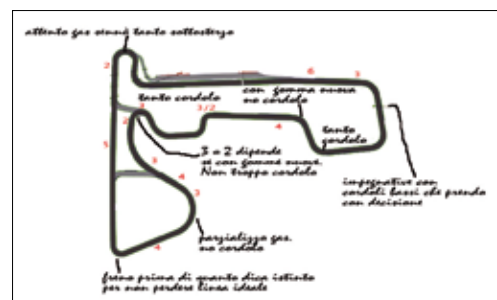
ed i camera car. Ansaloni ci racconta come ha perfezionato questo iter didattico, mirato a dare un servizio aggiuntivo ai suoi piloti. Un sistema che sta, in parte, alla base dei risultati che la squadra modenese ha raccolto e della competitività che tutti i suoi piloti riescono a raggiungere. I test servono, in primis, al team per sviluppare le vetture, ai piloti per conoscere piste, assetti e metodi di lavoro, a tutti per tenere caldi i meccanismi della competizione. I piloti vengono presi in consegna

e "torchiati" secondo un programma apparentemente semplice, ma che in realtà richiede una squadra in grado di gestire un buon numero di vetture contemporaneamente ed i piloti devono necessariamente essere pronti a mettersi in gioco. Nel corso dei test sulle vetture dei gentleman driver viene montato il doppio sedile e qui si alternano il titolare della vettura ed uno dei top driver del team, Lenzotti e Ricciarini. Non si tratta di un lavoro con un tutor (Zona Rossa #26)

## IL METODO

Ci si alterna al volante della vettura per qualche tornata, mai più di 3 o 4, al termine dei quali si invertono le posizioni (passeggero-pilota). I giri si percorrono ad un passo deciso, anzi, si cerca la prestazione, costante ma veloce. Pestando sul gas si mettono a nudo gli stili di guida, pregi e difetti emergono e si va dritti al problema. Salgo con Ricciarini dopo un

briefing in cui Ansaloni mi spiega il programma e mi da le prime dritte su come affrontare Franciacorta e sull'approccio che devo mantenere nel corso della giornata. Cristian (Ricciarini) guida fluido, è bello da guardare e naturale, tutto sembra facile. Non è mai lungo, ne corto, usa poco sterzo e da gas al momento giusto, i movimenti sono misurati e decisi. La RS2.0 esegue gli ordini quasi fosse anni luce sotto il suo limite di, invece il cronometro si ferma subito



Ricciarini (sin) e Lolli (dex) si confrontano al termine di una sessione sostenuta con il doppio sedile.





*In alto a sinistra: Lenzotti spiega ad al giovane Trebbi i trucchi per interpretare al meglio la Clio RS nei vari punti del circuito.*

*In alto a destra: Doppio sedile. Uno degli strumenti fondamentali per il lavoro svolto nel team Composit.*

*Al lato: Vista dall'interno dell'abitacolo. Il secondo sedile permette di vedere tutte le manovre che il pilota esegue ed al tempo stesso consente di sentire le reazioni della Clio in modo diretto.*

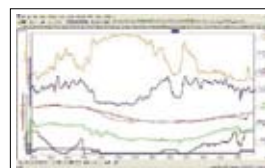
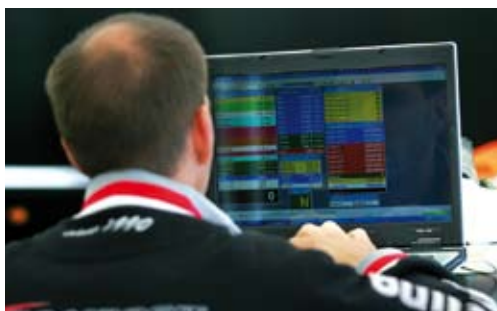
cinture, fuori dalla macchina ed invertiamo i ruoli, adesso guido io. La Clio nelle "S" di Franciacorta non è più tanto lineare ed in staccata non è più stabilissima, su un binario, insomma sembra un'altra macchina. Uso tanto sterzo e do gas quando ancora la macchina non è dritta, risultato.... Forzo la spalla delle gomme, non faccio strada e metto in crisi l'avantreno. Non è che nei 30 secondi di stop ai box mi hanno stravolto l'assetto? Sono bastati appena 8km (3 giri) a fianco di Cristian e, solo avendo visto come guida il mio mentore ho capito molte cose, sono pronto a lavorare su ogni aspetto della guida.

su 1'22", con gomme usate ed oltre 70kg di zavorra (la mia!). Ricciarini mentre rientra, dall'interfono mi dice soltanto di non strafare: "guida come sai e non cercare di dimostrar-mi nulla, solo così riusciamo a fare un buon lavoro ed io non mi prendo inutili spaventi." In corsia box non perdiamo tempo, via le

Cristian in un giro legge il mio modo di guidare e filtra analiticamente gli errori. Dall'interfono è telegrafico e deciso: "dai meno sterzo, fai meno strada.. taglia di più ed al tornante dai gas quando ti faccio un cenno." Incasso e cerco di mettere in pratica la lezione. Il primo step è relativamente semplice, in un giro riesco a pulire le traiettorie e taglio gli errori macroscopici. Al tornantino Ricciarini usa la mano come "paletta" e prima della corda grida "ora... ora... gas." Rientrando ascolto con attenzione la voce che arriva dal secondo sedile che, in modo preciso, ha sezionato le mie manovre e mi indica su cosa devo lavorare. Non riesco a non buttare un occhio sui tempi e vedo un desolante 1'26"7.

## TELEMETRIA

Scaricati i dati, con Paolo Ansaloni, Cristian ed il telemetrista ci mettiamo a guardare i grafici e, guarda caso, vedo nel monitor quello che mi è già stato detto in macchina. Dall'analisi dei dati, sessione su sessione, emerge un dato significativo. Non stacco poi così tardi rispetto ai top driver, anzi, in certi casi il punto di frenata è quasi lo stesso; soltanto la pressione che esercito sul freno è minore, così sono troppo veloce dentro la curva, al pun-



*Analisi della telemetria al computer.*

to che non riesco a girare perfettamente e, al momento dell'accelerazione, pago pesantemente dazio. Quando io sono ancora a lavorare con il volante Ricciarini è abbondantemente a ruote dritte, con il gas aperto.

## CAMERA CAR

Il video sottolinea quello che oramai ho visto e sto metabolizzando. I piloti hanno una staccata molto decisa, mai in ritardo, anticipano la manovra per essere precisi nel centro della curva e schizzare via prima possibile con la macchina equilibrata e le gomme anteriori dritte.

Ansaloni, mi ha così dimostrato come quello che ho vissuto dall'abitacolo l'ho potuto riscontrare nei dati e l'ho rivisto ancora con il camera car; mi spiega come questo modo di guidare è redditizio sia ai fini della prestazione che per la salvaguardia delle gomme e, quindi, per la costanza di rendimento in gara.



*Sopra a sinistra: A spiare tutte le manovre del pilota, oltre alla telemetria, c'è la microcamera. Questa permette di fissare una volta in più tutti i comportamenti avuti in pista.*

## ESAME FINALE

“Il rosso è lì fisso davanti a me, mancano pochi istanti al via. Sono fermo in corsia box, sento le cinture più strette che mai, un filo di gas e lo sguardo è fisso.... ripasso la lezione di tutta la lunga ed entusiasmante giornata di lavoro avuta con i ragazzi del team. Sono teso, devo mettere in pratica tutte le informazioni avute e.... se poi non miglioro...come la mettiamo? Quanto sarà questo balzo in avanti nelle mie prestazioni? Mi sembra di aver fatto dei bei progressi, ma il cronometro cosa dirà adesso?”

Verde! Il serpentine di macchine si allunga, io procedo con un certo pathos: frizione, clack! Dentro la prima. Gas e scivolo in pista, la tensione resta al palo ed io mi tuffo verso l'ultima lezione della giornata, l'esame finale.”

Alla fine della giornata i miei tempi sono spaventosamente migliorati, cosa facilmente prevedibile, considerando la mia poca esperienza. Questi ottimi risultati, però, si ottengono anche con i driver già navigati. Ci sentiamo di consigliare questo tipo di “accademia” che tanti top team nazionali hanno, a tanti giovani piloti di belle speranze che desiderano farsi una carriera senza disporre di budget faraonici.

## II TEAM

La giornata nell'academy Composit ci è servita anche per capire alcuni segreti del team di Paolo e Marco Ansaloni. Il meticoloso lavoro che svolge la squadra è un primo punto di forza, tutto è ben organizzato. A tal proposito Paolo Ansaloni ci dice che: “Credo fermamente che svolgere tante sessioni di prove con questo sistema di lavoro permetta a tutti, piloti e squadra, di stare sempre in allenamento. Così facendo restiamo in allenamento ed al tempo stesso tutto quello che facciamo ci viene naturale e bene quando siamo sotto pressione, durante il week end di gara.” Un'altra delle frecce da sparare è il numero di vetture elevato che avete. Disponete di molti piloti che vi permettono di stare in pista e provare tante soluzioni diverse. “Questo è vero, ma è una cosa a cui siamo arrivati per gradi. A mio avviso avere tanti piloti è un vantaggio, ma è anche un'arma a doppio taglio, non sottovalutiamo il fatto che i piloti vogliono e devono essere seguiti alla perfezione. Tornando al vostro modo di far progredire i piloti con il lavoro combinato tra doppio sedile, telemetria e camera car, quali sono gli aspetti peculiari. “Questo tipo di lavoro è possibile soltanto se si hanno piloti umili, disposti fermamente a crescere. Inoltre ci vogliono degli istruttori che oltre ad essere veloci siano chiari e pazienti nel comunicare.



*Sopra a destra Paolo Ansaloni proprietario del team Composit Motorsport assiste dal muretto ad una delle tante sessioni di test privati dei suoi piloti.*

*Al lato: Briefing con analisi della telemetria. Questo step segue a ruota ogni sessione con il doppio sedile.*

### I TEMPI

Tempo iniziale tester **Zona Rossa 1'26"100**

Tempo iniziale tester **Zona Rossa 1'23"100**

Tempo di riferimento **1'20"100**

# 4 Renault Laguna CONTROL

LA PROPOSTA DELLA CASA DELLA LOSANGA PER UN NUOVO E MODERNO  
SISTEMA QUATTRO RUOTE STERZANTI

In oltre cent'anni dalla sua invenzione, l'automobile ha raggiunto un'evoluzione impensabile nei primi anni di vita. Tantissime le soluzioni costruttive sperimentate e adottate. Tante che sul mercato odierno si possono trovare le più disparate soluzioni. Il motore ad esempio, una delle parti fondamentali di un'auto, è stato collocato in diversi punti: anteriore, posteriore e qualche volta anche in posizione centrale, cioè tra l'abitacolo e l'assale delle ruote posteriori. Anche sul frazionamento dei propulsori i progettisti si sono sbizzarriti sfornando motori con un numero di cilindri che va dai due ai sedici. Moltissime soluzioni sono state adottate anche per la trazione: la maggior parte delle vetture è spinta dalle ruote anteriori, le più sportive sono a trazione posteriore, ma ne esistono anche a trazione integrale sulle quattro ruote, con sistema permanente o variabile. Ogni

costruttore ha una scuola di pensiero che si traduce in soluzioni costruttive diverse per esperienza ed opportunità.

A pensarci bene c'è solo un elemento che in questi cento anni non è mai stato messo in dubbio: quali e quante sono le ruote che devono sterzare per dare direzionalità alla vettura? I più attenti potranno obiettare che negli anni ottanta la Honda provò timidamente ad proporre un'auto dotata di un sistema sterzante sulle quattro ruote, ma forse il tentativo venne fatto con troppo anticipo sul tempo. Già perchè le tante problematiche da risolvere, senza elettronica, si rivelarono troppo dispendiose.

Oggi però la Renault dispone delle conoscenze necessarie e grazie a queste è riuscita a mettere a punto un sistema rivoluzionario che a breve potrà essere adottato su tutta la gamma della casa



francese. La New Laguna SporTour che oggi proveremo per voi è equipaggiata proprio con il nuovissimo sistema 4control che promette nuove sensazioni di guida. Il sistema funziona così: al di sotto dei sessanta chilometri l'ora le ruote posteriori sterzano in senso contrario a quelle anteriori, si parla di un massimo di tre gradi, ma questo basta ad aumentare il raggio di sterzata del dieci per cento arrivando ad essere paragonabile a quello di una Clio. Al di sopra di questa velocità le ruote posteriori seguono la stessa direzione di quelle anteriori, riducendo in maniera drastica il sottosterzo che è una caratteristica predominante di tutte le trazioni anteriori. Il sistema ha una centralina ad hoc che opera su due tiranti che muovono i giunti sferici su cui sono posizionate le ruote posteriori. Il 4control è del tutto autonomo e, con l'abbondante aiuto dei sensori elettronici che coadiuvano anche l'ESP di cui questa nuova



Laguna è dotata, fra cui velocità delle ruote, angolo di sterzo, acceleratore, freno rappresenta un ulteriore passo avanti in tema di sicurezza attiva. Questa nuova Laguna SporTour è dotata di un motore che si colloca al top della gamma delle versioni diesel: il 2.0 dCi 16v che sviluppa ben 180cv. Il propulsore assicura una coppia massima di 400 Nm, disponibile già da 2000 g/min. le prestazioni dichiarate sulla scheda tecnica sono ben auguranti, ma di queste avremo modo di sincerarci direttamente guidandola. Per quanto riguarda il corpo macchina la carrozzeria risulta innovativa, pur richiamando quel family feeling a cui i designer sono tanto affezionati. Il cofano anteriore spiovente ingloba i fari dal nuovo disegno che caratterizza tutta la gamma della casa francese, il fascione paracolpi avvolgente dona un'aria sportiva al frontale accentuata dalla presenza di due prese d'aria verticali che si aprono davanti ai



passaruota anteriori. L'ampia vetratura garantisce luce e ariosità all'abitacolo, snellendo la silhouette della vista laterale. L'imponente posteriore è alleggerito dal lunotto apribile sormontato da uno spoiler che integra il terzo stop, ed è reso più sportivo dal doppio scarico cromato. Una volta all'interno si può trovare la giusta posizione di guida grazie alle numerose regolazioni elettriche dei sedili riscaldabili. La pelle che riveste la selleria è morbida e dà la sensazione di trovarsi al volante di un'auto di una categoria superiore. La plancia presenta al centro lo schermo del navigatore Carninat TomTom® di serie che viene comandato da un joystick posto dietro la leva del cambio, che a dire il vero è un po' scomodo da azionare e che perde l'immediatezza del touchscreen presente sui Tom Tom stand-alone. Il resto dei comandi è posizionato in maniera molto intuitiva, solo i comandi dello stereo al volante risultano un po' nascosti dalle



*Nuovi i gruppi ottici posteriori.*



*Il joystick per i comandi di bordo è posto dietro alla leva del cambio in postazione non proprio intuitiva.*



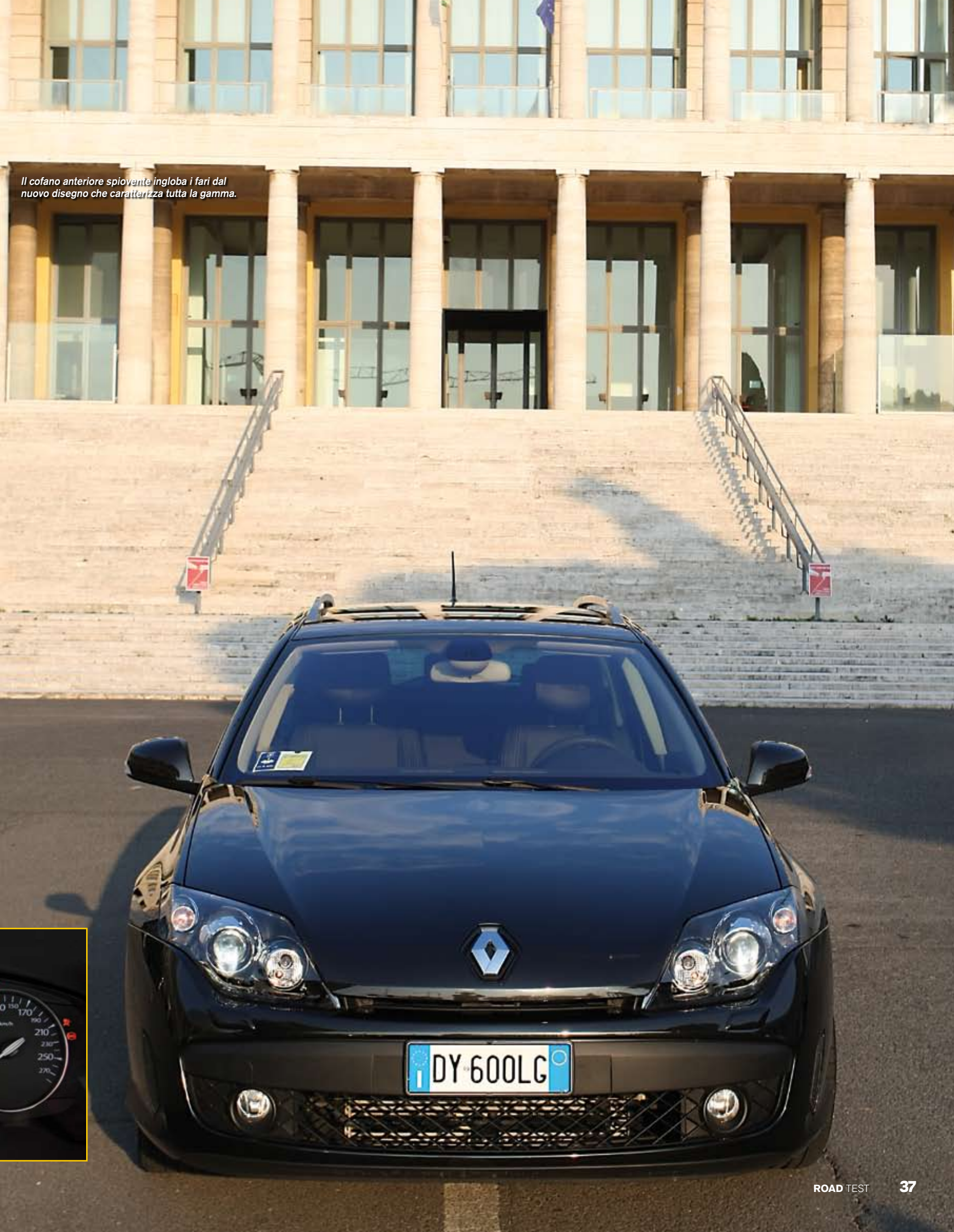
*Un po' nascosti dalle razze del pregevole volante i comandi della Radio e del sistema audio di bordo.*

razze. Il bagagliaio è molto capiente: da 508 a 1593 dm cubici, è dotato di presa a 12V ed ha una soglia di carico bassa e lineare, il che rende comodo il posizionamento dei bagagli. Ma iniziamo la vera prova. Il motore, piuttosto silenzioso, si avvia tramite un pulsante posto sulla plancia e anche le vibrazioni sono molto contenute. Sin dalle prime manovre si rimane stupefatti dell'agilità con cui questa station wagon riesce a muoversi negli spazi stretti. La risposta dello sterzo da uno strano feeling, tanto che appena posso mi fermo e scendo a guardare di quanto siano sterzate le ruote posteriori a vettura ferma. Ovviamente a occhio nudo è difficile apprezzare l'angolo di sterzata, ma alla guida la sensazione è quella di girare intorno agli ostacoli. Risalito in auto inizio a compiere ampi giri di 360 gradi per poter entrare in sintonia con uno sterzo a cui in verità ci si abitua subito e che regala una sensazione di grande sicurezza e maneggevolezza. Uscendo dalla città mi trovo ad apprezzare il 4control proprio nel traffico, nel quale si riescono a compiere le manovre in scioltezza nonostante la mole della vettura.

A strada libera provo qualche affondo: la risposta del motore è progressiva e continua, i centotanta cavalli si fanno sentire anche in ripresa, e i sorpassi sono sempre agevoli. Affronto qualche curvone veloce e mi accorgo che l'intervento del 4control è discreto, ma comunque efficace. In questa situazione un gran lavoro viene fatto dal telaio Active Dynamic, l'assetto rimane sostanzialmente neutro, senza particolari coricamenti laterali, e questo influisce positivamente sul confort dei passeggeri, ma soprattutto sulla sicurezza di marcia. Già perché questa Renault infonde un senso di sicurezza in ogni situazione e anche adottando una guida sportiva, la Nuova Laguna non si scompone, lo sterzo è preciso e l'inserimento in curva è veloce grazie al 4control. L'ESP è tarato specificatamente per una guida dinamica e ritarda l'intervento quanto basta per ottenere le giuste emozioni.



*Il cofano anteriore spiovente ingloba i fari dal nuovo disegno che caratterizza tutta la gamma.*



L'abitacolo è molto silenzioso e il suono del motore non è mai invadente nemmeno in piena accelerazione, l'insonorizzazione è stata molto curata, i materiali e i rivestimenti sono sempre adeguati alla classe dell'auto; la plancia ha un'impostazione spiccatamente sportiva: il volante rivestito in pelle è piatto nella parte inferiore e di dimensioni contenute, come quelli delle vetture da corsa. Il pomello del cambio è lucido e l'impugnatura è ergonomica, la leva corta quanto basta permette

cambiate sempre precise e veloci. Il cambio a sei marce è ben spazioso, e la sesta marcia è ottima nei percorsi autostradali. Durante la sessione fotografica ho modo di esaminare i dettagli della vettura da fermo. Tra i sedili anteriori è alloggiato un comodo bracciolo all'interno del quale è disposto un vano portaoggetti nel quale si trova la presa USB per utilizzare un lettore Mp3. Un altro vano è stato ricavato all'interno del bracciolo posteriore celato nello schienale del terzo posto.

Dando uno sguardo alla lista degli optional di serie si capisce quanto sia ricco l'equipaggiamento della nuova Laguna. Già dal primo livello l'allestimento prevede ABS + ASR, accensione automatica di fari e tergicristalli, airbag conducente e passeggero autoadattativi, airbag laterali anteriori torace-bacino e a tendina anteriori e posteriori, climatizzatore automatico bi-zona, Electronic Key Card, ESP, fari fendinebbia, kit vivavoce Bluetooth®,



maniglie delle portiere, paraurti, retrovisori e protezioni laterali in tinta carrozzeria, pulsante di avviamento START/STOP in plancia, 3 prese da 12 V (nel vano portaoggetti della console centrale, dietro la console centrale e nel bagagliaio), radio 3D Sound by Arkamys mono CD 120W compatibile MP3 con comandi al volante e presa RCA, retrovisori a regolazione elettrica e sbrinatori, sistema di navigazione integrato in plancia Tom Tom® con schermo a colori ad alta definizione da

5,8" in 16:9, visione 3D (cartografia Italia su MicroSD), joypad multimediale sul tunnel centrale, easybreak, che è il sistema di abbattimento rapido sedile posteriore. Inoltre sulla nostra vettura sono presenti anche cerchi in lega da 18" Celsius, parabrezza a controllo termico, regolatore-limitatore di velocità, retrovisori esterni ripiegabili elettricamente in tinta Nero Nacré, sellerie in misto ecopelle Dune/ tessuto a conformazione sportiva, con impunture grigio chiaro, sistema di assistenza

posteriore al parcheggio, lunotto posteriore apribile e tutto questo parlando solo dell'equipaggiamento di serie. A nostro parere uno dei punti di forza di questa vettura è il prezzo, se si considera che la vettura che stiamo provando che è il top della gamma ha un prezzo di listino di trentaduemila euro. Cifra concorrenziale parlando di un'auto comoda, spaziosa con un motore potente e un telaio affidabile e sicuro, capace di dare sensazioni di guida uniche.



*La Laguna ha una sagoma imponente ma grazie al sistema 4Control ha un raggio di sterzata pari alla Clio.*

## NATO NEL POSTO GIUSTO

Nato sulla strada che porta all'Autodromo di Monza, il "destino" di Papa non poteva che essere segnato. Fin da piccolo la sua passione sono i motori e il passo a pilota è stato una conseguenza.

**A**nche nel caso di Loris è il luogo di nascita ad influenzare la sua passione. Col sorriso ci confida che è sicuro che tutto ebbe inizio quando la madre, ancora in cinta, avrà sentito passare l'ennesima vettura da corsa. Nato e cresciuto su una delle strade che porta a Monza tutta la sue domeniche di infanzia sono state scandite, prima dall'esodo verso l'autodromo e poi dalle gare viste da dietro la rete o dagli spalti. A 23 la prima gara con una Formula Monza, ovviamente a Monza. Per soddisfare la sua passione, con i genitori che "gli avrebbero assicurato sempre il vitto e alloggio" ha preso un prestito dalla azienda in cui era impiegato rimborsandolo con trattenute mensili, anche grazie alla complicità del ragioniere addetto alle buste paga che in più di qualche occasione "si è dimenticato" di scalare tempestivamente il dovuto. L'esperienza in pista è breve e Loris passa subito ai Rallye soprattutto perché allora i rallye

si disputavano prettamente nel sabato e domenica e non c'era dunque la necessità di chiedere giorni di permesso per provare con le gare in pista, che spesso avevano inizio già dal giovedì. L'anno scorso il ritorno in pista convinto dall'amico Semeraro a cimentarsi nelle gare di durata. In questi anni Loris è diventato ha coltivato la sua passione a 360° diventando capoposto a Monza, facendo esperienza come commissario di gara anche in occasione di più di qualche Gran Premio di F1 a Montecarlo e passando l'abilitazione per Direttore Gara Karting. La moglie, sposa da un anno ma compagna da quindici, lo segue sempre anche se, non avendo manco la patente, proprio non è attratta dallo sport. L'anno scorso in occasione del viaggio di nozze in Spagna, Loris ha addirittura preso parte la Rally di Catalunya conquistando la 49°posizione assoluta con una Clio Gruppo N. Un bel ricordo che insieme all'affermazione di classe

nel Coppa Italia Rally di Fidenza del 2006 e al secondo posto della 4 Ore

Etcs di Vallelunga 2009, "porterà sempre con se". Certo gli anni passano per tutti e a 57 anni Loris ha solo un desiderio, quello di fare come il suo idolo Paul Newman al volante fino alla soglia degli ottanta anni.

### LORIS ANTONIO PAPA

**Data di nascita:** 18/10/52

**Luogo di nascita:** Sesto San Giovanni (MI)

**Prima gara:** 1975

**Prima vettura:** Formula Monza

**Circuito preferito:** Monza

**Bevanda preferita:** acqua naturale

**Cibo preferito:** pasta asciutta

**Bionde o brune:** brune

**Hobby:** motori, karting

**La mia macchina:** Opel Corsa OPC

**Un grazie a...** Mio papà.

**Se solo...** Fossi più giovane.



A CURA DI GIULIO RIZZO

# ALLA RICERCA DEL BRIVIDO

Moto o macchine il tema dominante per Alex Zuliani è la ricerca dell'adrenalina in pista. Dopo un passato nelle competizioni moto e qualche frattura di troppo il salto al mondo delle quattro ruote.

I motori anche nel caso di Alex Zuliani sono entrati nella sua vita in maniera quasi inconsapevole. Complice ancora una volta il padre che nelle strade di campagna si prende il figlio sulle ginocchia mentre guida. Scocca la scintilla e da allora Alex si interessa a tutto ciò che ha un motore a scoppio. Per possibilità e questioni anagrafiche la prima esperienza è da giovanissimo sulle moto con le quali poi si cimenta anche a livello agonistico fino alla soglia dei vent'anni. Con cinque stagioni alle spalle nel Campionato Italiano Velocità e qualche frattura di troppo ecco il salto alle quattro ruote complice anche un amico che gli prospetta la possibilità di provare una vettura in pista. La corporatura imponente poco adatta a competere con i colleghi su due ruote e il divertimento della prima gara in macchi-

na fanno il resto. Ad Adria all'esordio nel 2008 anche la prima vittoria di classe con una Bmw 320 Gruppo A. Ancora però non è quello che cerca e abituato all'adrenalina delle moto decide di investire su una macchina più potente individuata nella 997 Cup che poi affiderà al Team Piloti Forlivesi. "Ho ancora molto da imparare, in macchina ci vuole più tecnica in moto più coraggio anche se la sensibilità che ho acquisito nelle gare in moto mi è sicuramente d'aiuto". L'obiettivo, a portata di mano, è quello di disputare una stagione al top con la sua Porsche, magari aggiudicandosi la classe e perché no l'assoluta. Certo ad incombere ci sono gli impegni di lavoro e i pochi sponsor che già nel 2009 hanno costretto l'imprenditore bolzanino a rinunciare a qualche gara. Dalla sua ci sono però i genitori che lo seguono

sempre in pista e di sicuro sono più tranquilli nel vedere il proprio figlio su una vettura piuttosto che in sella ad una moto.



## ALEX ZULIANI

**Data di nascita:** 21/08/78

**Luogo di nascita:** Bolzano

**Prima gara:** 2008

**Prima vettura:** Bmw 320 Gr.A

**Circuito preferito:** Imola

**Bevanda preferita:** vino

**Cibo preferito:** carne rossa

**Bionde o brune:** bionde

**Hobby:** moto e macchine

**La mia macchina:** Porsche 997

**Un grazie a...** Mio papà.

**Se solo...** Avessi più budget.



## APPLE I PAD

E' l'oggetto cult del momento. In Italia ancora non è arrivato ma c'è da giurare che per il nuovo prodotto della Casa di Cupertino ci sarà la ressa. Come per gli altri oggetti Apple avrà centinaia di applicazioni dedicate. Sarà possibile ordinarlo a partire dal 10 maggio ma disponibile sono a fine mese. A partire da 499 dollari il prezzo.

## MERRELL STUOL FUMO

Nuova proposta del colosso americano Merrell per la primavera Estate 2010. Sneakers da uomo eleganti realizzate in pelle scamosciata e tela con suola in gomma antiscivolo. Molto comoda e confortevole offre al piede un ottimo comfort.



## ACENTO 406 BIANCO

Giubbino ski tecnico uomo colore bianco, altamente impermeabile, antivento, traspirante, idrorepellente e antimacchia. Personalizzazione kappa e abarth sul petto. Disponibile nelle taglie da S a XXL ad un prezzo di 490 Euro.

## PORTAFOGLIO LAMBORGHINI

Racchiuso in un peso di 100g, dalle dimensioni 10,50 x 9,2 cm, questo portafoglio - porta carte di credito in vitello stampato, interno in vitello francese e cuciture in filo di seta, esprime nella sua essenzialità classe ed ricercatezza.

## BULGARI SAVE THE CHILDREN

L'impegno di Bulgari nei confronti di Save the Children si concretizza in un anello e un ciondolo in argento con incisi "Save the Children" e il nome del fondatore: Sotirio Bulgari. Questi gioielli sono indossati da diversi personaggi famosi e da persone convinte che fare parte della storia significhi essere in grado di cambiarla.



## SONY KDL-40NX50

TV LCD da 40" Full HD 1080 dal design con un esclusivo stile monolitico visualizzazione ottimizzata con design minimalista. Un design che non passa inosservato anche quando è spento. Goditi tutti i contenuti multimediali su un unico schermo.

# race report

**44** ENDURANCE OPEN SERIES

**45** CLIO CUP ITALIA

**46** F3 HISTORIC CUP

**47** PORSCHE TARGA

**48** CAMPIONATO ITALIANO SUPERSTARS

**49** GT SPRINT

**50** COPPA ITALIA

**51** CAMPIONATO ITALIANO AUTOSTORICHE

**52** CAMP. ITALIANO TURISMO ENDURANCE

**53** SARA GT CAMPIONATO ITALIANO

**54** CAMP. ITALIANO FORMULA ABARTH

**55** CAMPIONATO ITALIANO F. 3

**56** CAMPIONATO ITALIANO PROTOTIPI

**57** PORSCHE CARRERA CUP

**58** FIVE HUNDRED CUP





# PROVA AD ELIMINAZIONE



**G**ara segnata fin dalle prove libere da problemi meccanici e da qualche rottura di troppo quella dell'Endurance Open Series quando ad alzare bandiera bianca sono state la Cayman Gt4 del Team Giudici per la rottura del propulsore e la Seat Toledo 24hr Special della WS Racing per un violento impatto in uscita della Ascari. Dopo le defezioni registrate in prova, un problema alle sospensioni posteriori pone infatti anzitempo fine alla gara degli autori della pole Conte/Zanin (Bmw M3 E92 4.0) costretti ad

alzare bandiera bianca intorno al 45imo minuto mentre erano agevolmente in testa. Un semiasse invece ha fermato la corsa della Nissan 350Z Gt4 della Lanza Motorsport. Ad approfittarne è così l'equipaggio della Ws Racing (Seat Leon) con l'inedito duo Alessandro Matarozzo, Pierre Scarpellini. Prossimo appuntamento per la Serie a fine giugno sempre sul tracciato di Monza con la prova inizialmente prevista il weekend del 1° Maggio in Francia al Paul Ricard annullata.

Fra due mesi si attendono nuove vet-

ture con una lista partenti che dovrebbe raggiungere le quindici unità grazie anche agli incentivi economici offerti dall'organizzatore per i team che iscrivono due o più vetture,

per lo sconto di 500 Euro per le vetture fino a 2 litri e per la gratuità a tutti della tassa di iscrizione al campionato.

**10-11 APRILE 2010**

**MONZA**

**POLE POSITION:**

Conte/Zanin BMW M3 E92 V8 1'57.926

**GIRO PIÙ VELOCE:**

Conte/Zanin BMW M3 E92 V8 1'59.538

**PODIO:**

1. Matarozzo/Scarpellini Seat Leon
2. Semeraro/Papa Alfa Romeo 156
3. Benusiglio/Simoncini/Meroni NISSAN 350Z

**www.FOTOMORALE.com**



Immagini dal mondo dei motori

Servizi foto in pista

Realizzazione e gestione  
Siti Internet

Agenzia FotoMorAle di Alessio Morgese  
alessio@fotomorale.com

**10 - 11 APRILE 2010**

**MONZA**

**POLE POSITION:**

A. Smith (Team Pyro) 2'13"124

**GIRO PIÙ VELOCE:**

J. Smith (Team Pyro) 2'13"510

**PODIO:**

1. A. Smith (Team Pyro)
2. Marchetti (Composit Motorsport)
3. J. Smith (Team Pyro)

**POLE POSITION:**

Denning (Team Pyro)

**GIRO PIÙ VELOCE:**

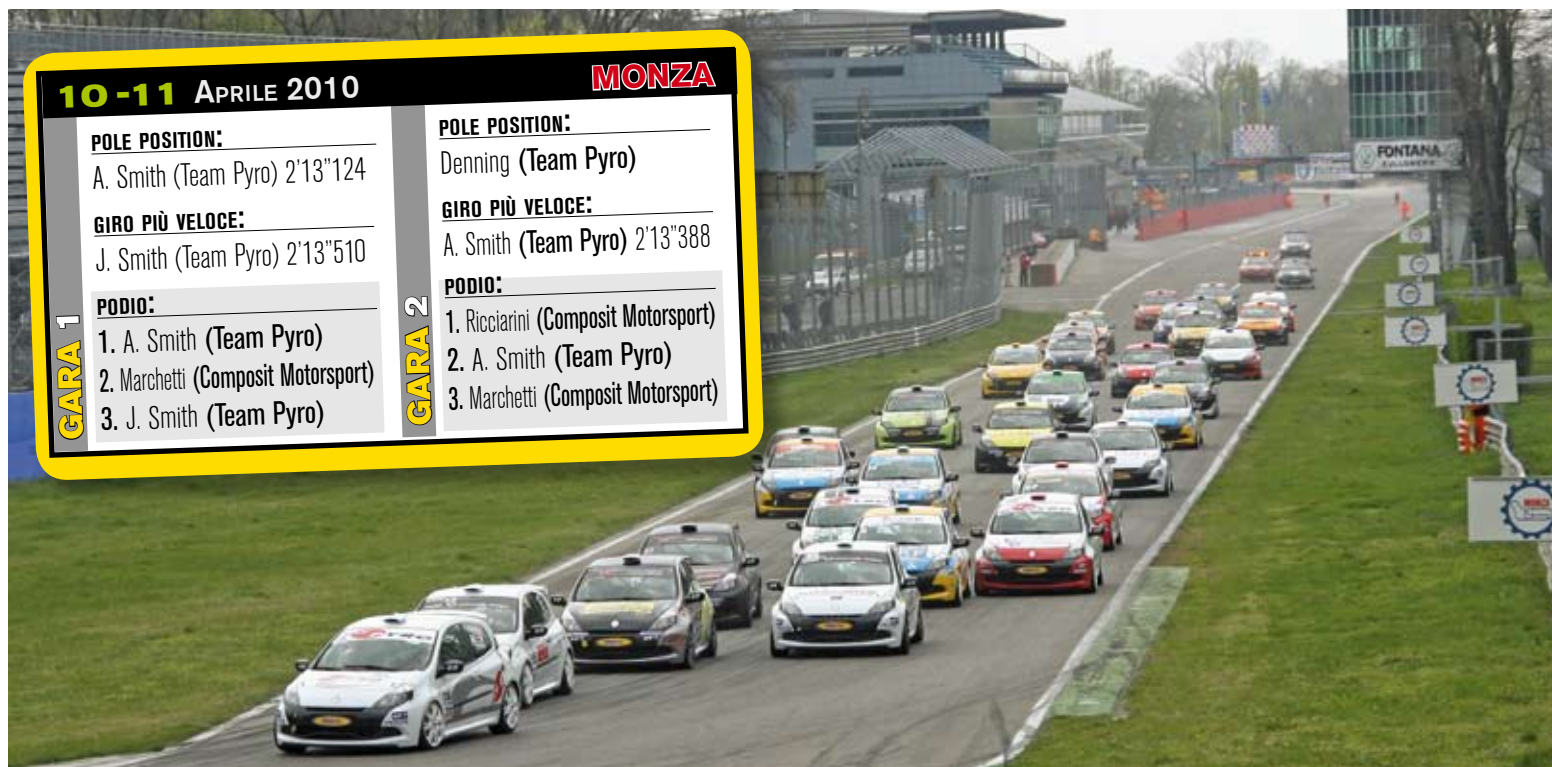
A. Smith (Team Pyro) 2'13"388

**PODIO:**

1. Ricciarini (Composit Motorsport)
2. A. Smith (Team Pyro)
3. Marchetti (Composit Motorsport)

**GARA 1**

**GARA 2**



## APERTURA INGLESE PER LA CLIO CUP

Si legge 33, si scrive 36. Il primo numero si riferisce alle vetture in pista in occasione dell'appuntamento d'apertura della Clio Cup Italia, che è andato sulla pista di Monza il 10 e l'11 aprile. Il secondo ai piloti al via: tre erano gli equipaggi doppi, vera novità della stagione 2010. È partito come meglio non poteva il monarca tricolore della Fast Lane Promotion riservato alle berline RS Renault, incoronando tra l'altro in gara 1 un pilota che non era fino ad ora mai salito sul podio della serie tricolore. A mettere le cose in chiaro fin dalla sessione di qualifica è stato infatti il 20enne irlandese Aron Smith, autore della pole e poi indiscusso dominatore. Per il portacolori del Team Pyro un successo meritato, dopo l'acceso confronto con il campione 2009 Cristian Ricciarini che, a causa di un problema alla pompa della benzina, solamente nelle fasi conclusive ha dovuto tirare i remi in barca. Il toscano si è accontentato del quinto posto, mentre alle spalle del vincitore si sono confermati nell'ordine Ronnie Marchetti e l'inglese Jeff Smith (stesso cognome di Aron, ma nessuna parentela). Tra i protagonisti di

questo primo round si sono messi in luce anche Daniele Perfetti e Giancarlo Lenzotti, autoeliminati tuttavia in un contatto alla variante della Roggia mentre lottavano per le zone "calde" della classifica. In gara 2, con le prime otto posizioni del precedente ordine d'arrivo invertite sulla griglia e l'altro irlandese Liam Denning davanti a tutti al semaforo verde, è stato proprio Ricciarini a prendersi una giusta rivincita. Per l'aretino questa volta ha funzionato tutto alla perfezione e la rimonta di cui si è reso autore nei primi giri ha fatto sicuramente il resto. Con il risultato che il portacolori della Composit Motorsport ha "bissato" la vittoria ottenuta sul circuito brianzolo lo scorso anno, finendo davanti ad Aron Smith (che ha messo a segno altri punti preziosi che gli hanno assicurato anche la leadership provvisoria nella graduatoria generale) ed un costante Ronnie Marchetti. Tra i volti nuovi quello di Nicola Rinaldi, quarto al traguardo con la prima vettura della Go Race, che ha preceduto lo stesso Lenzotti, "numero uno" tra i Gentleman, ed il giovane Ezio Muccio al suo debutto con la Giada Auto/AB Motorsport dopo avere rilevato alla guida Marco Ler-



tora che aveva disputato gara 1. A Imola, il 15 e 16 maggio, in occasione del secondo appuntamento, potrebbero esserci ulteriori

"new-entry". Ma una cosa è certa: la Clio Cup Italia quest'anno sarà caratterizzata da una spiccata dose di agonismo.



# A SALA LA PRIMA PROVA

**N**on è mancato lo spettacolo neanche nella prima prova della F3 Historic Cup. Nonostante infatti la vicinanza dell'importante appuntamento internazionale del Gran Premio di Monza da quest'anno aperto anche alle monoposto due litri, che ha convinto molti iscritti al campionato a non rischiare al propria monoposto a Monza, e al ritardo di alcuni preparatori nella fornitura dei propulsori revisionati e di alcuni pezzo di ricambio i protagonisti scesi in pista si sono dati battaglia vera sin dalle qualifiche. Ad aggiudicarsi al gara il pilota preparatore Mario

Sala su Sala Special che dopo il terzo tempo in qualifica, ha la meglio in gara in condizioni di leggera pioggia che ha costretto tutti a montare le gomme da bagnato. Allo spegnersi del rosso è proprio suo lo spunto migliore guadagnando la prima posizione già alla fine del primo giro ai danni dell'autore della pole Leone e Macrì entrambi su Ralt Rt3. Alle sue spalle sul podio proprio Leone con Giudici (Ralt Rt1) terzo. Per tutti appuntamento ad Imola a metà maggio sempre all'interno del weekend organizzato dal Gruppo Peroni Race e dedicato al mondo della Autostoriche.

<b>11 APRILE 2010</b>		<b>MONZA</b>
<b>POLE POSITION:</b>	<b>PODIO:</b>	
Leone Ralt Rt3 2'02"380	1. Sala	
<b>GIRO PIÙ VELOCE:</b>	2. Leone	
Sala Sala Special 2'27"167	3. Giudici	



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

**PRODUZIONE RIMORCHI E AUTOARTICOLATI TRASPORTO VEICOLI**

Aperti - Furgonati - Telonati -



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

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



## FA TUTTO CASTELLACCI

**S**econda gara per la Targa tricolore di scena a Vallelunga a metà aprile. Con Castellacci in pole position e con ventisette vetture in griglia la gara della GT3 Cup prendeva il via sotto un cielo nuvoloso ma senza minaccia di pioggia. Allo spegnersi del rosso il pilota della Petri Corse non si faceva pregare per scattare al comando involandosi seguito da Villa, Costacurta, Gaiotto, Fornaroli, De Amicis e Bignotti. Di un'ottima partenza era anche protagonista Angelo Proietti che transitava al primo passaggio in dodicesima po-

sizione, dalla 18a che aveva in griglia di partenza a causa dell'handicap di 1"2, "guadagnato" con la vittoria della prima gara ottenuta al Mugello. Al 4° giro Castellacci allungava sensibilmente sugli inseguitori, primo dei quali era sempre Villa davanti a Costacurta, mentre Fornaroli recuperava la quarta piazza ai danni di Gaiotto; un paio di giri ancora e De Amicis scivolava 25a posizione per un testacoda. Un "drive through" inflitto dalla Direzione di gara a Castellacci, reo di aver anticipato leggermente la partenza ("ma avevo problemi di frizione e la macchina è



**11 APRILE 2010**

**VALLELUNGA**

**POLE POSITION:**

Castellacci Porsche 997 1'39"462

**GIRO PIÙ VELOCE:**

Castellacci Porsche 997 1'39"792

**PODIO:**

1. Villa Porsche 997
2. Costacurta Porsche 997
3. Castellacci Porsche 997



scivolata via" ammetterà Castellacci) spiana la strada a Villa all'ottavo giro con Castellacci che scivolava in quinta piazza preceduto anche da Bignotti, Fornaroli, e Costacurta. Anche Gaiotto abbandonava il gruppone dei primi per ritrovarsi 14° dopo metà gara, mentre Castellacci inanellava giri veloci per cercare di recuperare almeno il podio, cosa che gli riusciva al 14° giro con il sorpasso a Fornaroli per la terza

piazza, e rimaneva vano il suo forcing finale a suon di giri molto veloci per migliorarsi ancora, ma il margine che lo distanziava da Costacurta, secondo al traguardo dietro al vincitore Villa era ormai decisamente incolmabile. Da segnalare l'ottima rimonta di Gianpaolo Lastrucci, partito molto arretrato per un contatto nel corso delle prove ufficiali, è riuscito a rimontare fino alla 5° posizione finale, primo dei piloti iscritti al campionato.



# PIGOLI PROVA LA FUGA

La Superstars Series riparte con uno schieramento di 25 vetture (numero destinato a crescere) e otto differenti marchi a cui si aggiungerà la Porsche con il debutto della Panamera della N.Technology in occasione dell'appuntamento di Portimão. A Monza l'edizione 2010 del campionato di Roma Formula Futuro ha preso il via proponendo tanti nuovi temi: tra questi l'argomento "giovani" (leggasi la doppia vittoria del 27enne Luigi Ferrara) e la sfida tecnica concretizzatasi dalla presenza di cinque Case costruttrici nelle prime sei posizioni. Ferrara, come si diceva, è stato il primo vincitore; per il pugliese un debutto convincente, quello sul tracciato brianzolo al volante della Mercedes C63 AMG della Caal Racing, "condito" anche dalla pole position. Dietro di lui la vettura gemella di Max Pigoli, che in gara 2 ha sofferto le pene dell'inferno per il fumo che, a causa di problemi al differenziale, ha invaso l'abitacolo rendendogli quasi impossibile respirare. Sul gradino più basso del podio si sono dunque alternati Gianni Morbidelli, sempre veloce con la M3 E92 del Team BMW Italia, e la sorpresa Cadillac CTS-V di Roberto Del Castello, che per la prima volta ha concluso tra i primi tre. Da segnalare che oltre al "Morbido" nazionale, contempo-

aneamente nello schieramento si sono visti ben quattro ex piloti di F.1. All'esordio Johnny Herbert ha conquistato un sesto posto sempre in gara 2 con la Chevrolet Lumina CR8 della Motorzone Race Car, anche se l'inglese al primo via era stato coinvolto in un contatto che lo ha immediatamente messo fuori gioco. Quindi c'erano Mimmo Schiattarella, con l'altra Bmw della RGA Sportmanship, e Giovanni Lavaggi che ha guidato la Chrysler 300C SRT8 schierata dalla MRT by Nocentini, un nome già abbastanza noto nel mondo dei rally. A distanza di tre settimane Imola ha segnato il secondo round e sul circuito del Santeramo sono cambiati i valori in campo. "Merito" della pioggia, che nelle qualifiche ha avvantaggiato la trazione integrale delle Audi RS4 ufficiali, inserendo nelle prime tre posizioni della griglia Alberto Cola, Ermanno Dionisio e Roberto Papini. Quindi, in gara 1, con il bel tempo, è stata la Bmw di Thomas Biagi a tagliare per prima il traguardo e per il bolognese si è pure trattato della prima vittoria in assoluto nella Superstars Series davanti ad uno scatenato Herbert (finalmente in una posizione a lui sicuramente più consona) e allo stesso Cola, 23 anni di Villasanta, confermatosi al "top", mentre Ferrara ha rovinato tutto con una violen-



27 - 28 MARZO 2010		MONZA	
GARA 1	<b>POLE POSITION:</b> Ferrara Mercedes C63 AMG 1'55"871	GARA 2	<b>POLE POSITION:</b> Roberto Papini Audi RS4
	<b>GIRO PIÙ VELOCE:</b> Ferrara Mercedes C63 AMG 1'57"475		<b>GIRO PIÙ VELOCE:</b> Ferrara Mercedes C63 AMG 1'57"638
	<b>PODIO:</b> 1. Ferrara Mercedes C63 AMG 2. Pigoli Mercedes C63 AMG 3. Morbidelli Bmw M3 E92		<b>PODIO:</b> 1. Ferrara Mercedes C63 AMG 2. Pigoli Mercedes C63 AMG 3. Del Castello Cadillac CTS-V
17 - 18 APRILE 2010		IMOLA	
GARA 1	<b>POLE POSITION:</b> Cola Audi RS4	GARA 2	<b>POLE POSITION:</b> Filippo Zadotti Chevrolet Lumina CR8
	<b>GIRO PIÙ VELOCE:</b> Biagi Bmw M3 E92 1'53"860		<b>GIRO PIÙ VELOCE:</b> Biagi Bmw M3 E92 1'52"860
	<b>PODIO:</b> 1. Biagi Bmw M3 E92 2. Herbert Chevrolet Lumina CR8 3. Cola Audi RS4		<b>PODIO:</b> 1. Pigoli Mercedes C63 AMG 2. Biagi Bmw M3 E92 3. Cola Audi RS4

ta uscita al Tamburlo. In gara 2, a distanza di un anno, Pigoli è tornato protagonista assoluto a Imola, centrando un meritato successo che lo ha anche proiettato in vetta alla classifica piloti. Biagi e Cola gli sono finiti alle spalle, con la nuova Jaguar XF di Matteo Cresoni in evidenza e quarta all'arrivo.



# È GIOVANE MA PIACE GIÀ

La Superstars GT Sprint che ha preso il via da Monza a fine marzo, ha riscontrato immediatamente un buon successo di partecipanti, salendo a quota 25 vetture in occasione del secondo round di Imola. Non solo numeri, ma anche differenti protagonisti nel nuovo campionato di Roma Formula Futuro, che nella classe GT2 ha cominciato incoronando Niki Cadei, portacolori della AF Corse e ben coadiuvato dal monegasco Cédric Sbirrazzuoli. Il bergamasco ha di fatto ottenuto con la Ferrari F430 il primo successo della categoria riservata alle vetture Granturismo, imitato in gara 2 da Alessandro Bonetti sulla vettura di Maranello portata in pista dalla Vittoria

Competizioni, il quale ha poi concesso il "bis" sul circuito del Santeramo consolidando la leadership provvisoria della classifica insieme al suo compagno Maurizio Mediani, autore di due secondi posti. Tra i più costanti nei primi due round della stagione si è confermato Glauco Solieri, grazie a tre quarti posti ed un terzo ottenuto a Imola. Altra musica nella GT3, che ha visto partire con il piede giusto le Porsche 997: benché assente a Monza, il binomio della GDL Racing formato da Giorgio Piodi e Dario Paletto ha infatti tenuto banco a Imola, prendendo la testa del campionato, nonostante l'agguerrita rivalità della Corvette C6 affidata dalla Scuderia 22 ad una coppia di tutto ri-

27 - 28 MARZO 2010		MONZA	
GARA 1	<b>POLE POSITION:</b> Cadei-Sbirrazzuoli Ferrari F430 1'50"748	GARA 2	<b>POLE POSITION:</b> Perlini Porsche 997
	<b>GIRO PIÙ VELOCE:</b> Cadei Ferrari F430 1'51"124		<b>GIRO PIÙ VELOCE:</b> Bonetti Ferrari F430 1'52"491
	<b>PODIO:</b> 1. Cadei Ferrari F430 2. Mediani Ferrari F430 3. Rugolo Ferrari F430		<b>PODIO:</b> 1. Bonetti Ferrari F430 2. Rugolo Ferrari F430 3. Sbirrazzuoli Ferrari F430
17 - 18 APRILE 2010		IMOLA	
GARA 1	<b>POLE POSITION:</b> Perazzini-Cioci Ferrari F430 2'04"660	GARA 2	<b>POLE POSITION:</b> Manzo Ferrari F430
	<b>GIRO PIÙ VELOCE:</b> Cadei Ferrari F430 1'47"434		<b>GIRO PIÙ VELOCE:</b> Mediani Ferrari F430 1'46"281
	<b>PODIO:</b> 1. Bonetti Ferrari F430 2. Cadei Ferrari F430 3. Solieri Ferrari F430		<b>PODIO:</b> 1. Cioci Ferrari F430 2. Mediani Ferrari F430 3. Sbirrazzuoli Ferrari F430



spetto: i romani Diego Alessi e Carlo Graziani. Se Gianni Giudici (Lotus 2-Eleven) e Marco Ardigò (Viper) non hanno praticamente avuto avversari rispettivamente nella GT4 Supersport e nella GT S, si può dire che accesa è stata fino ad ora la battaglia nella classe GT Cup con la Scuderia La.Na. ad imporre le proprie "regole". A Monza sul gradino più alto del podio si sono alternati Thomas Kemenater (per il momento in testa al campionato) e Davide Amaduzzi, entrambi su Ferrari 430; quest'ultimo si è imposto poi anche a Imola in gara 2, approfittando di una penalizzazione inflitta ad Andrea Gagliardini, reo di ave-

re tagliato una chicane ma sempre velocissimo con la Porsche 997 della Star Cars. Riflettori puntati nei due weekend anche su Alessandra Neri, attualmente quarta in classifica con due secondi ed un terzo posto al suo attivo. Per la giovane forlivese solo una casella vuota: quella di gara 2 a Monza, per un testacoda alla variante Ascari che l'ha messa fuori gioco mentre era ancora volta lanciata verso una prestazione di tutto riguardo. Per concludere, nella GT4 a dividersi i successi sono stati Fabio Venier (primo in Brianza) e Gabriele Marotta (incontrastato leader a Imola e capoclassifica), con le Maserati dello Swiss Team e della AF Corse.

A CURA DI GIULIO RIZZO

**D**oppio appuntamento per il Coppa Italia ad Aprile con la Serie che si apre all'insegna dell'equilibrio con sei diversi vincitori nelle sei gare disputate. L'apertura 2010 è a Monza dove occasionalmente 1° e 2° Divisione hanno condiviso lo schieramento. Subito in avvio di questa gara i primi colpi di scena con l'autore della pole Benusiglio (Ferrari F430 Challenge) che esita allo spegnersi del rosso e viene prima sfilato da Ragazzi anche lui su F430 Challenge e poi toccato all'ingresso della 1° Variante da Fabiani (Porsche 997 Gt3 Cup) finendo in testa coda e costretto dunque ad accodarsi al gruppo. Pole poco fortunata in 2° Divisione anche per Montali (Bmw 320i) che al sesto giro, mentre era in terza piazza assoluta e prima di Divisione, è costretto al ritiro per un problema meccanico. Solo tre tornate dopo e il duo Benusiglio, Fabiani riesce a sopravanzare Consoli e ad assicurarsi gli ultimi due gradini del podio dietro l'irraggiungibile Ragazzi. In 2° Divisione la vittoria è all'appannaggio del sanmarinese Valli (Bmw 320i) davanti alla simile vettura di Piatesi e alla Alfa Romeo 147 di Cappello. Primo giro movimentato anche nella gara della 3 Divisione con al via Sanetti (Honda Civic Type R) che guadagna la testa della corsa ai danni di Billo (Pegeout 207 Rc). Nei trenta minuti di gara nonostante l'asfalto viscido e insidioso le posizioni in testa non cambiano con il solo Di Cosmo concentrato a recuperare posizioni riuscendo a risalire fino in quarta posizione assoluta. Ad Adria nella 1° Di-



## GIOCHI DI EQUILIBRIO



visione il colpo di scena è già con il formarsi della griglia dove manca la Audi TT di Valle protagonista in qualifica e out per aver rotto entrambi i semiasse in mattinata. In gara, già alla prima curva, fra Zuliani e Rosi entrambi su Porsche 997, si inserisce Ragazzi al quinto giro poi primo complice anche il ritiro di Zuliani. Alle sue spalle Rosi sembra però essere più veloce e alla nona tornata riesce ad infilare il rivale guadagnando progressivamente metri. Terzo gradino del podio per Michele Consoli. Fra le vetture due litri è un monologo di Montali Bmw 320i che si aggiudica pole, giro veloce e gara. Alle sue spalle bel duello fra Valentini (Alfa Romeo 147 Cup) e Piccin (Honda Civic Type R). Ad avere la meglio è Valentini che al terzo giro passa Piccin difendendo la posizione fin sotto la bandiera a scacchi. Solito equilibrio di valori anche in 3° Divisione con i primi tre piloti in griglia racchiusi in meno di 4 decimi. Al via Sanetti (Honda Civic Type R) riesce a sorprendere Billo (Pegeout 206 Rc) e a passare davanti per poi cedere la posizione al rivale al terzo giro. I due, unici a girare sotto la soglia del 1'30", si sfidano fin sotto la bandiera a scacchi con Sanetti però incapace di affondare l'attacco. Alle loro spalle l'uscita di scena di Giacobbi prima e di Lessio poi, spianano la strada al duo Piccin, Missiroli partiti in settima e ottava posizione e separati di soli 4 decimi al traguardo.

### 11 APRILE 2010

**MONZA**

**POLE POSITION:**

M. Benusiglio **F430** 1'57.473

**GIRO PIÙ VELOCE:**

M. Benusiglio **F430** 1'59.134

**ASSOLUTA:**

1. Ragazzi **F430**

1° Divisione

**POLE POSITION:**

Montali **Bmw 320i** 2'04.868

**GIRO PIÙ VELOCE:**

Montali **Bmw 320i** 2'08.817

**ASSOLUTA:**

1. Valli **Bmw 320i**

2° Divisione

**POLE POSITION:**

Billo **Pegeout 206 Rc** 2'18.136

**GIRO PIÙ VELOCE:**

Billo **Pegeout 206 Rc** 2'17.588

**ASSOLUTA:**

1. Sanetti **Honda Civic Type R**

3° Divisione

### 25 APRILE 2010

**ADRIA**

**POLE POSITION:**

A. Valle **Audi TT** 1'18.476

**GIRO PIÙ VELOCE:**

Rosi **Porsche 997 Cup** 1'20.065

**ASSOLUTA:**

1. Rosi **Porsche 997 Cup**

1° Divisione

**POLE POSITION:**

Montali **Bmw 320i** 1'22.400

**GIRO PIÙ VELOCE:**

Montali **Bmw 320i** 1'23.698

**ASSOLUTA:**

1. Montali **Bmw 320i**

2° Divisione

**POLE POSITION:**

Billo **Pegeout 206 Rc** 1'29.311

**GIRO PIÙ VELOCE:**

Billo **Pegeout 206 Rc** 1'29.615

**ASSOLUTA:**

1. Billo **Pegeout 206 Rc** 1'29.311

3° Divisione



# TUTTO ESAURITO

Ottima la partenza del Tricolore Autostoriche che nelle prime due prove ha registrato griglie piene ed importanti debutti. A Monza a metà aprile ben quarantadue le vetture di cilindrata oltre 1600cc in griglia. L'acuto nell'unico turno di qualifica è della Ford Gt40 replica di Alex Spagna davanti proprio alla 935 di Sordi/Sordi e alla sempre veloce De Tomaso Pantera di Casoni/Nicodemi. Il via di gara avviene dietro safety car per i primi due giri a causa dell'asfalto umido. Con l'uscita di scena immediata della Ford Gt40, la sfida per la vittoria è una questione privata fra la 935 della Mediolanum, la Pantera della Ab Motorsport e la 911 3.0 del Team Italia di Ronconi/Zardo. Proprio questa è la vettura che prende subito la testa. A venti minuti dalla conclusione, dopo tutte le soste ai box obbligatorie è Sordi Junior a prendere il comando della corsa con alle spalle sempre la Pantera mai tuttavia capace di insidiare i vincitori. Terzo sotto la bandiera a scacchi la 911 della Island Motorsport di Rizzuto/Guagliardo. Solita bagarre invece in classe G2H1 T2000 con la classifica definitiva giunta solo dopo le verifiche tecniche che hanno trovato non conformi ben tre equipaggi. La vittoria di classe va a Verga/Graseto, che si ripeteranno anche ad Adria due settimane dopo, solo otto secondi davanti al duo Zadotti/Zadotti. Fin dalle qualifiche

dello schieramento che racchiude le vetture meno potenti, si era intuito che per la vittoria finale sarebbe stato un duello fra la Lotus Elan di Costa/Ferrari e la Alpine A110 di Messa/Bigatti. Separati di soli 2 decimi in qualifica a favore della Elan S2, anche in gara i due equipaggi hanno fatto gara a se. A spuntarla è la Alpine già in testa alla seconda tornata e sempre davanti per tutti i sessanta minuti di gara.

Ad Adria il 25 aprile sono le Porsche, ed in particolare le 911, a dominare la prova delle vetture più potenti con le migliori tre al traguardo anche nelle prime tre posizioni del 3° Raggruppamento. In qualifica il miglior crono è però ad opera della Porsche 934/5 di Moreale/Zardo con quest'ultimo che dimostra tutte le sue abilità nella seconda sessione di qualifica dove stacca il primo degli inseguitori, il duo Rizzuto/Guagliardo di quasi 2,5 secondi. Out dopo i pochi giri Igi autori della pole e le due 935 iscritte a prendere la testa è il duo Rizzuto/Guagliardo davanti alle simili vetture di Rioli/La Barbera e Marsella/Bucci. Il momento clou arriva con l'apertura della finestra per i cambi pilota con i primi a rientrare proprio i battistrada che al termine della loro sosta sono fermati per oltre un minuto in pit lane dai commissari preoccupati dall'evidente fumo che esce dal dietro della loro vettura. Scivolati in 11ma posizione riescono a recuperare fino alla terza posizione.

11 APRILE 2010

MONZA

## FINO 1600CC

## POLE POSITION:

Costa/Ferrari Lotus Elan 2'17.897

## GIRO PIÙ VELOCE:

Messa/Bigatti Alpine A110 2'17.679

## OLTRE 1600CC

## POLE POSITION:

Spagna Ford Gt 40 2'00.781

## GIRO PIÙ VELOCE:

Casoni/Nicodemi De Tommaso Pantera 2'02.567

## 1° RAGGRUPPAMENTO:

Costa/Ferrari Lotus Elan

## 2° RAGGRUPPAMENTO:

Messa/Bigatti Alpine A110

## 3° RAGGRUPPAMENTO:

Sordi/Sordi Porsche 935

25 APRILE 2010

ADRIA

## FINO 1600CC

## POLE POSITION:

Falorni/Falorni Alfa Romeo Alfasud 1.5ti 1'31.458

## GIRO PIÙ VELOCE:

Falorni/Falorni Alfa Romeo Alfasud 1.5ti 1'32.278

## OLTRE 1600CC

## POLE POSITION:

Moreale/Zardo Porsche 934/5 1'19.762

## GIRO PIÙ VELOCE:

Moreale/Zardo Porsche 934/5 1'20.175

## 1° RAGGRUPPAMENTO:

Spagna/Casoni Ford Gt 40

## 2° RAGGRUPPAMENTO:

Tarabini Porsche 911 3.0

## 3° RAGGRUPPAMENTO:

Rioli/La Barbera Porsche 911 RSR

Da questa gara escono anche i vincitori degli altri due Raggruppamenti con il 1° che va al duo Spagna/Casoni e il 2° a Tarabini (Porsche 911 3.0). Sfida serrata già in qualifica nella gara che ha racchiuso le vetture di cilindrata fino ai 1600cc con in meno di mezzo secondo i primi tre equi-

paggi. Il miglior tempo è per la debuttante 2010 Alfasud 1.5 Ti di Falorni/Falorni che quest'anno prenderà parte a tutto il campionato. Alle loro spalle Costa/Ferrari (Lotus Elan) e Malaguti (Davrian MK VII). I tre in gara si scambieranno più volte posizioni con la vittoria che andrà a Malaguti.



## LE PRIME GIOIE SONO DI MELONI

Si è aperto l'ultimo weekend di aprile al Misano World Circuit il Campionato Italiano Turismo Endurance. In gara 1 dalla pole position ottenuta sul bagnato è scattato bene il campione in carica Roberto Colciago che ha dominato la corsa fino al 19° giro con la Seat Leon TFSI, ma dopo la sosta ai box di metà gara, è stato costretto alla resa per il cedimento di un semiasse. Non partito per un problema ad un tubo del carburante l'alessandrino Piero Necchi, autore del 2° tempo in qualifica con la BMW M3 E92. Paolo Meloni che si era già portato in seconda posizione con la potente BMW M3E92, ha agguantato il comando. Il sammarinese della W&D è prima passato in seconda posizione,

dopo un bel duello con il toscano Andrea Bacci su vettura gemella con la quale era all'esordio in gara, con soltanto pochi Km percorsi prima dell'appuntamento romagnolo. Meloni ha poi agguantato la leadership dopo lo stop di Colciago. Terza la determinata Valentina Albanese alla sua prima corsa sulla nuova Seat Leon TFSI ufficiale. A ridosso del podio il lombardo Daniele Mulacchiè molto insidioso soprattutto su fondo asciutto. Primo successo in seconda divisione ed ottavo posto nella assoluta per il neo costituito equipaggio formato dal milanese Alessandro Bernasconi ed il romagnolo Davide Bertozzi sulla BMW curata dalla PAI, che hanno preceduto sul podio ed al traguardo i lombardi Massimo Arduini - Giammaria



25 APRILE 2010

MISANO

**POLE POSITION:**

Colciago Seat Leon TFSI 2'02"987

**GIRO PIÙ VELOCE:**

P. Meloni Bmw m3 E92 4.0 1'43"370

**PODIO:**

1. P. Meloni Bmw M3 E92 4.0
2. Bacci Bmw M3 E92 4.0
3. Albanese Seat Leon TFSI

GARA 1

**POLE POSITION:**

Colciago Seat Leon TFSI n.d.

**GIRO PIÙ VELOCE:**

Necchi Bmw m3 E92 4.0 1'42"136

**PODIO:**

1. Colciago Seat Leon TFSI
2. Albanese Seat Leon TFSI
3. P. Meloni Bmw M3 E92 4.0

GARA 2

Gabbiani su Honda Accord, costretti ad una bella rimonta dopo lo start dall'ultima posizione per un errore nel giro di ricognizione. Terzi di 2 divisione e a ridosso della top ten Ivan Capelli e Marco Coldani sulla Honda Civic Type-R.

In gara 2 è ancora Colciago su Seat Leon TFSI a scattare dalla Pole position con la BMW M3 dell'alessandrino Piero Necchi in scia, ottima partenza per Valentina Albanese dalla terza fila e subito in 3<sup>a</sup> posizione, davanti a Bacci e Meloni. Al primo giro un errore di Colciago lascia via libera a Necchi che prende la testa della corsa, ma il campione in carica non molla. Al 4° giro Marco Coldani rientra ai box per un problema all'acceleratore sulla Honda Civic Type-R, rientra anche Bertozzi costretto alla resa da un guasto al cambio sulla BMW E46. Ma seguono subito altri due colpi di scena, con Necchi costretto a rallentare e rientrare per una noia all'idroguida della sua BMW, afflitta da troppi problemi nel week end. Paolo

Meloni durante il duello con Bacci commette un errore ed arriva "lungo" in curva perdendo terreno ed iniziando una decisa rimonta. Colciago di nuovo in testa alla corsa davanti a Bacci ed alla compagna di squadra Valentina Albanese. La sosta ai box di metà gara rimescola le carte Valentina Albanese passa in testa, per poi cedere il comando a Colciago, Meloni risale la corrente fino al terzo posto davanti a Bacci e Matteo Zucchi che ha sostituito Trevisiol sulla Leon Long Run. Ritiro per Paolo Antonio Orlandi con una valvola del motore della Alfa Romeo GT forse piegata. Gian Maria Gabbiani è salito sulla Honda Accord - GPS al posto di Arduini e comanda sempre la seconda divisione fino alla bandiera a scacchi. Mentre entra la safety car per olio sulla pista, che ha condotto le vetture fino alla bandiera a scacchi sventolata al 22° giro. Vittoria di Colciago davanti alla compagna di squadra Valentina Albanese, ottima terza piazza per Paolo Meloni che si porta in testa al campionato di 1<sup>a</sup> Divisione.



## FERRARI PORSCHE 1-1

Nelle due gare che hanno raggruppatole le vetture delle classi GT2 e GT3 la vittoria è andata nella prima frazione a Pilet-Roda (Porsche GT3R) mentre gara-2 ha visto il successo di Moncini- Montermini. In gara 1 i colpi di scena iniziavano sin dal giro di ricognizione che vedeva De Lorenzi urtare contro il guard rail. Il tracciato, infatti, presentava ancora ampie chiazze di umido, ma tutti i piloti decidevano comunque di montare gomme slick. A farne le spese nelle prime battute erano Lavio Cerrai e Bontempelli. Con Pilet in vantaggio di oltre venti secondi su Ruberti, si apriva la finestra sui cambi pilota. Roda sostituiva al comando il pilota francese sulla Porsche dell'Autorlando, mentre Del Monte prendeva il volante da Ruberti confermandosi in seconda piazza davanti a Giraudi, subentrato a Capello, che precedeva il suo compagno di squadra Bonanomi con questo che avrebbe poi avuto la meglio per la terza piazza. Era il portoghese Rui Aguas a caratterizzare l'avvio della Gara 2. Il pilota dell'Advanced Engineering si portava al comando davanti a del Monte, Moncini e Cirò. La gara si infiammava durante l'apertura della corsia box per i cambi pilota, quando Cirò riusciva a passare Aguas, toccatosi leggermente con un doppiato. Subito dopo entrambi i piloti ce-

devano il volante ai rispettivi coequipier, con Cerrai che si portava al comando davanti a Garofano. Ad approfittare della bagarre era Montermini, subentrato a Moncini, che si portava alle spalle di Cerrai. Al 20° giro anche il portacolori dell'Advanced Engineering doveva cedere a Montermini, mentre Cioci scavalcava Garofano salendo in terza posizione. Il pilota della Megadrive, scatenato, superava anche Cerrai portandosi alle spalle del leader Montermini. Al 23° passaggio Pilet aveva la meglio su Palma. Il pilota francese alla 27<sup>a</sup> tornata passava anche De Lorenzi portandosi in terza posizione. Nelle due gare della classe GT Cup, doppia vittoria di Mapelli-Mancini (Ferrari F 430). Nella prima frazione disputata nella serata di sabato con difficili condizioni della pista dopo una intensa giornata di pioggia, tutti i top drivers montavano gomme rain e, tra questi, il poleman Mapelli che si involava subito al comando davanti a Bellini, ai due portacolori della Scuderia La.Na, Nattoni e Cerati, e Fratti. Con l'asfalto ancora molto viscido, la gara arrivava ai cambi pilota che confermavano Mancini, subentrato a Mapelli, al comando, mentre alle sue spalle Lanci faceva sua la seconda posizio-

24 - 25 APRILE 2010

MISANO

### GT2-GT3

#### POLE POSITION:

Pilet Porsche 911 GT3 R 1'58.059

#### GIRO PIÙ VELOCE:

Ruberti Porsche 997 RSR 1'53.317

### PODIO

1. Pilet/Roda Porsche 911 GT3 R
2. Ruberti/Del Monte Porsche 997 RSR
3. Albuquerque/Bonanomi Audi RLMS

### GT CUP

#### POLE POSITION:

Mapelli Ferrari F430 Cup 1'59.477

#### GIRO PIÙ VELOCE:

Stancheris Lamborghini Gallardo 1'56.853

### PODIO

1. Mapelli/Mancini Ferrari F430 Cup
2. Fratti/Caffi Porsche 997 Cup
3. Formaroli/Villa Porsche 997 Cup

Gara 1

### GT2-GT3

#### POLE POSITION:

Aguas F430 GT2 1'56.682

#### GIRO PIÙ VELOCE:

Moncini F430 GT2 1'37.195

### PODIO

1. Moncini/Montermini Ferrari F430 GT2
2. Perazzini/Cioci Ferrari F430 GT2
3. Pilet/Roda Porsche 911 GT3 R

### GT CUP

#### POLE POSITION:

Caffi Porsche 997 Cup 2'01.134

#### GIRO PIÙ VELOCE:

Mamè Ferrari F430 Cup 1'41.768

### PODIO

1. Mapelli/Mancini Ferrari F430 Cup
2. Bellini/Baccani Porsche 997 Cup
3. Fratti/Caffi Porsche 997 Cup

Gara 2

ne dopo il ritiro di Bellini per un problema meccanico. Ma la seconda posizione del portacolori della squadra Corse Lana durava ben poco sotto gli attacchi di Villa e Caffi. Il pilota bresciano, non pago della terza piazza, si gettava su-

bito all'inseguimento di Villa, che riusciva a passare al 18<sup>a</sup> passaggio, e del leader della corsa Mancini senza però passarlo, arrivando sul traguardo staccato di soli 15 centesimi. In Gara 2 si ripeteva il duo Mapelli-Mancini davanti a Bellini-Baccani (Porsche 997) e Fratti-Caffi.



## GLI SVIZZERI BAGNANO L'ESORDIO DELLA F. AZZURRA

**S**ono gli svizzeri Raffaele Marciello e Zoel Amberg ad aggiudicarsi le prime due gare nella storia del Campionato Italiano Formula ACISAI Abarth, Trofeo Michele Alboreto. A Misano il pilota della JD Motorsport Marciello, originario di Caserta, ma residente in Svizzera, ha risolto gara 1 all'ultima curva con un sorpasso magistrale ai danni del comasco Gilardoni (Cram Competition) autore della position e fino a quel momento saldamente al comando. Con grande regolarità il russo Zimin ha guadagnato il terzo gradino del podio precedendo sul traguardo il fiorentino Bacci, al termine di una gara ai ferri corti conclusa davanti al milanese Davenia, allo spagnolo Cunill, allo svizzero Amberg ed al suo

compagno di squadra Cheever jr., costretto al testacoda ed a perdere il quarto posto a due giri dalla fine. Proprio le scintille in bagarre costringono gli ufficiali di gara a cambiare d'ufficio il verdetto della pista con Cunill che retrocede in ottava posizione. Il finale diventa incandescente anche per la sfida al vertice della gara. Marciello si avvicina pericolosamente al leader Gilardoni non senza delle divagazioni oltre le linee di cordolo. Il verdetto spettacolare arriva però all'ultima curva con il pilota italo svizzero che riesce a districarsi con decisione dei doppiaggi, beffando Gilardoni così costretto ad accodarsi in seconda posizione. Il Gara 2, svolta su asciutto, il pilota della Jenzer Motorsport, scattato dalla pole



25 APRILE 2010

MISANO

**POLE POSITION:**

Gilardoni 1'57.075

**GIRO PIÙ VELOCE:**

Marciello 1'57.313

**PODIO:**

1. Marciello
2. Gilardoni
3. Zimin

GARA 1

**POLE POSITION:**

Amberg n.d.

**GIRO PIÙ VELOCE:**

Zimin 1'35.851

**PODIO:**

1. Amberg
2. Cunill
3. Marciello

GARA 2

position grazie all'ottavo tempo nelle prove ufficiali, ha controllato il primato fin dai primi metri pur se di stretta misura su di una concorrenza scatenata. Alle sue spalle chiudono in scia lo spagnolo Cunill e l'italo-svizzero Marciello che, con i punti pesanti guadagnati grazie al successo di ieri, lascia il primo weekend della stagione in testa al campionato. Tra gli altri protagonisti della gara Zimin autore anche del giro più veloce, che ha colto il quinto posto alle spalle di Bacci secondo nelle battute iniziali e davanti a due suoi compagni di squadra, lo svizzero Niederhauser ed il ro-

mano Cheever, che salgono d'ufficio al sesto e settimo posto dopo la penalizzazione subita dal brasiliano Guerin per sorpasso in regime di Safety Car. Da incorniciare la gara del 16enne portoricano Vera ottavo dopo una splendida rimonta dal 22esimo posto in griglia, mentre alle spalle dello svedese Grehnagen chiude la Top-10 il comasco Gilardoni, costretto alla rimonta dopo essere scivolato 20esimo al primo giro. Nel Trofeo Nazionale CSAI, riservato agli over19, vittoria per il novarese Stefano Colombo (RP Motorsport), 14esimo al traguardo.



## PARTERRE DE ROIS

**E'** un podio subito internazionale quello che ha visto festeggiare i protagonisti della prima gara riservata al Campionato Italiano Formula 3. Meritato successo di Andrea Caldarelli davanti allo svizzero Zanella che, dopo essere partito in pole position, ha dovuto cedere il primato alla prima curva. Terzo il brasiliano Ramos davanti al francese Dillmann autore del giro più veloce e di una rimonta spettacolare. Alla partenza è Caldarelli ad avere lo spunto migliore ed a guadagnare così la prima posizione alla prima staccata, mentre Zanella deve vedersela con Ramos che allo start via ha lo spunto migliore su Giovesi che poco dopo deve cedere ad un arrembante Chaves. Caldarelli sale subito in cattedra ed al secondo giro il suo vantaggio è già superiore ai 3 secondi. Chaves, Giovesi, Dillmann e Richelmi guidano un gruppo tutto molto compatto in fila per il quarto posto occupato dal giovanissimo colombiano. Giovesi prova ad infilarsi, ma la Mygale azzurra riesce a precedere un quartetto al quale si è accodato anche lo statunitense Lee. A sbrogliare la bagarre ci pensa Dillmann che guadagna con decisione il quarto posto, mentre Chaves deve cedere anche a Giovesi e Richelmi e

poco dopo anche a Lee che così si porta al settimo posto. La sequela di giri veloci di Caldarelli, ormai pago con più di 10 secondi su Zanella, viene interrotta solo da Dillmann che a partire dal nono passaggio si esalta nel ritmo cronometrico fino all'ingresso della Safety Car dettato dalla monoposto di Valori ferma in traiettoria. La successiva bandiera rossa chiude poi in anticipo le ostilità. E' il monegasco Stephane Richelmi il vincitore di Gara 2. Su una pista per la prima volta asciutta nella tre giorni adriatica, il pilota del Lucidi Motors, partito in pole position grazie all'ottavo tempo guadagnato in qualifica, è riuscito a contenere fino alla bandiera a scacchi gli attacchi sferragliati dal francese Dillmann e dal brasiliano Ramos costantemente nella sua scia per tutti i 20 giri compiuti nella gara domenicale. Allo start Richelmi si porta subito in testa inseguito da Vervisch e da Dillmann che poi riprende la seconda posizione, mentre Ramos è autore di uno strepitoso sorpasso su Giovesi prima di lanciarsi all'inseguimento di Vervisch. Al terzo giro Ramos riesce a guadagnare il terzo posto, mentre Caldarelli alla tornata seguente infila per il quinto Giovesi che poi difende a denti stretti la posizione dagli attacchi



25 APRILE 2010

MISANO

**POLE POSITION:**

Zanella Mygale M10 1'54.361

**GIRO PIÙ VELOCE:**

Dillmann Mygale M10 1'50.180

**PODIO:**

1. Caldarelli Dallara F308
2. Zanella Mygale M10
3. Ramos Dallara F308

GARA 1

**POLE POSITION:**

Richelmi Dallara F308 1'55.516

**GIRO PIÙ VELOCE:**

Mancinelli Dallara F308 1'31.766

**PODIO:**

1. Richelmi Dallara F308
2. Dillmann Mygale M10
3. Ramos Dallara F308

GARA 2

di Zanella. Il ritmo è serratissimo con Caldarelli, nel frattempo quarto, che al nono passaggio segna un nuovo giro più veloce nella rincorsa al terzo posto

di Ramos, Le ultime tornate sono con il fiato sospeso con Richelmi, Dillmann e Ramos raccolti in testa in meno di 1 secondo fino alla bandiera a scacchi.





# BELLAROSA MATTATORE

**T**riennale esordio per la Wolf GB08 Honda di categoria CN2 che Ivan Bellarosa ha portato in pole position e poi al successo nella prima gara del tricolore ACI-CSAI riservato ai prototipi. Il pilota bresciano dell'Avelon Formula è scattato dalla prima posizione grazie all'ottimo 1'58"169 ottenuto sui 4,226 Km del Misano World Circuit sotto la pioggia delle qualifiche. Bellarosa ha collezionato una serie di giri veloci con il migliore ottenuto alla quarta tornata in 1'34"603 alla media oraria di 160,815 Km sul fondo asciutto sul quale si è svolta la gara. Ma il bresciano al via ha dovuto imporre la sua supremazia soprattutto sull'arrembante Giovanni

Nava molto aggressivo con la Promec motorizzata Alfa Romeo, che ha tentato degli attacchi, dei quali uno andato a buon fine, ma subito con posizione recuperata dal pilota dell'Avelon Formula. Al semaforo verde bella lotta tra il giovane campano Giovanni Nava su Promec Alfa Romeo e Marco Didaio su Osella PA 21/P Honda. Il pilota vercellese partito dalla 3<sup>a</sup> posizione, è stato però co-



stretto subito allo stop per una gomma danneggiata in seguito ad un contatto in partenza. Il giovane Nava ex F.3 ha

resistito a lungo agli attacchi pressanti di Franco Ghiotto su Norma M20 EVO della WRC, ma un lungo con testacoda del campano ha lasciato via libera al veneto che si è attestato da quel momento in seconda piazza, andando a vincere tra le CN4 al traguardo. Davide Uboldi ha concluso al terzo posto al volante della Norma M20 BMW curata dalla sua struttura, ma ha dovuto difendersi dagli attacchi dell'arrembante bolognese Marco Jacoboni su Lucchini 07 Alfa Romeo - Audisio & Benvenuto, che è riuscito a passare il comasco negli ultimi giri, ma un lungo subito dopo ha vanificato ogni sforzo per l'emiliano, che è comunque salito sul terzo gradino del podio di CN4. Bella la sfida per il secondo posto di CN2 tra l'esperto campano Maurizio Arfè ed il lariano Bernardo Manfrè, entrambi sulle Osella PA 21/P Honda, alla fine Arfè con la PA 21/P Honda della Progetto Corsa ha regolato l'avversario.

25 APRILE 2010

MISANO

**POLE POSITION:**

Bellarosa Wolf GB08 Honda 1'58"169

**GIRO PIÙ VELOCE:**

Bellarosa Wolf GB08 Honda 1'34"063

**PODIO:**

1. Bellarosa Wolf GB08 Honda
2. Ghiotto Norma Bmw M20 Evo
3. Uboldi Norma Bmw M20





## BALZAN RIPRENDE DA DOVE AVEVA LASCIATO

La prima corsa della stagione ha visto l'affermazione del pilota della Eblimotors Alessandro Balzan, che ha mantenuto per tutti i ventotto minuti più un giro disputati il dominio della classifica. Alle spalle del rodigino si è piazzato il compagno di squadra, il romano Frassinetti, che ha completato la corsa senza mai lasciare agli avversari la seconda posizione. Il terzo gradino del podio è stato appannaggio del britannico Sutton. Lo start della gara vedeva Massimo Monti impattare contro il muretto box a causa di un contatto con il comasco Andrea Sonvico. Nel frattempo in pista, nell'arco del primo giro, si producevano diversi scambi di posizione tra i concorrenti: con l'asfalto del Misano World

Circuit reso insidioso dalla fitta pioggia battente, anche Rogari incappava in un testacoda alla curva del Rio, provocando scompiglio tra gli inseguitori. Fin da subito si delineava la lotta per il terzo posto, alla quale prendeva parte anche Sonvico poi penalizzato con uno stop and go. Era la Porsche di Sutton allora a prendere in pugno la terza piazza. Anche tra le vetture concorrenti per la Silver Class si produceva una lotta animata, dalla quale emergeva il reggiano Alessandro Bonacini. La griglia di partenza per la gara della domenica verrà stilata in base all'ordine di arrivo della prima corsa, con i primi otto piloti invertiti. La pole position spetterà quindi alla Porsche della Eblimotors condotta da Bonacini, che sarà seguito in pri-

25 APRILE 2010

MISANO

## POLE POSITION:

Balzan 1'56.846

## GIRO PIÙ VELOCE:

Balzan 1'57.425

## PODIO:

1. Balzan
2. Frassinetti
3. Sutton

GARA 1

## POLE POSITION:

Bonacini n.d.

## GIRO PIÙ VELOCE:

Sonvico 1'40.298

## PODIO:

1. Postiglione
2. Passuti
3. Fantini

GARA 2

ma fila da Vito Postiglione e a seguire da Comandini. A tagliare per primo il traguardo in Gara 2 è Christian Passuti seguito dal potentino Postiglione e – in extremis – dal reggiano Fantini. La gara è stata contrassegnata da numerosi avvicendamenti, sia nelle posizioni di vertice della Gold Class, sia fra i concorrenti della Silver Cup. Proprio fra questi, protagonista assoluto il reggiano Alessandro Bonacini, già vincitore nella bagnata prova disputata al sabato, che scattava dalla pole position. Per

lui una serie di giri in testa, contenendo persino gli attacchi di avversari dotati della più potente Porsche 911 GT3 MY10, fino a quando il pilota della Eblimotors non ha ceduto il passo alle Gold Class, rimanendo leader incontrastato della sua categoria. Alle sue spalle inizialmente Maccario, costretto al ritiro per una foratura, poi Giondi e De Nora hanno completato il podio argentato. La corsa ha perso fra i protagonisti Frassinetti, centrato involontariamente da Monti, poi ottavo, mentre si trovava in lotta con Sonvico.





## RICAMBIO GENERAZIONALE

**D**ebutto 2010 per la Five Hundred Cup, la serie che porta in pista le Fiat 500 1.4. Nella prova di apertura disputata straordinariamente con sistema di doppia gara, una vittoria ciascuno per il veterano Lorenzo Nicoli e il debuttante Emanuele Silvestri. Ottima anche la prestazione di Renzo Rivetti al secondo anno nel Campionato autore di entrambi i giri veloci in gara e di interessanti duelli in gara. In gara 1 Nicoli, scattato dalla pole, fa subito il vuoto. Terzo assoluto nel 2009 fa valere la sua conoscenza del mezzo e riesce subito a distaccare il gruppo dove si infiamma la sfida per gli ultimi due gradini del podio e per i preziosi

punti in ottica campionato con Nicoli non iscritto alla Serie e quindi senza punti. Nei primi giri il più attivo è Valentino che alla prima tornata riesce a sfilare secondo passando Ruggero Bisi che sarà poi passato anche da uno scatenato Rivetti che al nono giro raggiunge la seconda piazza. Problemi meccanici pongono fine alla gara di Angelo Valentino e anche al suo weekend con la vettura poi assente anche dalla griglia di Gara 2. A due giri dalla conclusione, alla tredicesima tornata la risposta di Bisi che passa Rivetti e torna secondo dietro Nicoli. Serve solo in ottica campionato il giro veloce fatto segnare da Rivetti nel giro successivo che non gli consente di



In Gara 2 la griglia di partenza con i primi otto di Gara 1 invertiti rimescola i valori con i primi giri particolarmente movimentati. Ad uscirne in testa è Silvestri che riesce subito a prendere un buon ritmo e a

insidiare Bisi che prende bandiera dietro Nicoli. Più staccato il resto del gruppo con Silvia Sellani, unica donna in gara, settima assoluta.

resistere al rientro di Nicoli. Indugiano troppo invece Rivetti poi quarto, e Bisi costretto invece al ritiro già al quinto giro. Completa il podio Walter.

25 APRILE 2010

ADRIA

**POLE POSITION:**

Nicoli 1'44.030

**GIRO PIÙ VELOCE:**

Rivetti 1'44.077

**PODIO:**

1. Nicoli
2. Bisi
3. Rivetti

GARA 1

**POLE POSITION:**

Casadei n.d.

**GIRO PIÙ VELOCE:**

Rivetti 1'44.182

**PODIO:**

1. Silvestri
2. Nicoli
3. Walter

GARA 2

# 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@sorridieditore.it**

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

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

INFORMATIVA DILEG. 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. titolari del trattamento, per dare corso alle sue richieste di abbonamento. A tale scopo, è indispensabile il conferimento del dati anagrafici. Prevo suo consenso tutti i dati forniti potranno essere usati dalle medesime titolari anche per effettuare procedure statistiche di analisi, per l'invio di altre vantaggiose offerte e prodotti commerciali e indagini di mercato. Essi potranno altresì essere comunicati ad altre aziende operanti nel settore editoriale, largo consumo e distribuzione, finanziaria, assicurativa, automobilistica, dai servizi ed ai organizzazioni similari e beninteso le quali potranno adoperarli per le medesime finalità qui sopra illustrate. Lei può in ogni momento e gratuitamente esercitare i diritti previsti dall'articolo 7 del D.leg. 196/03 - e cioè consentire quali dei suoi dati vengono trattati, se li integrare, modificare o cancellare per violazione di legge, o opporsi al loro trattamento.

# 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](mailto:zr.redazione@gmail.com) specificando in oggetto: ShowRoom. Il costo di ogni annuncio è di €10+iva ad uscita. Il pagamento è anticipato sul C/C postale n° 90172925 da intestare a Gruppo Peroni Race Srl, Via Cardinal de Luca, 1 00196 Roma. Causale: Annuncio in Show Room.

### GRATIS GLI ANNUNCI DI AUTOSTORICHE E AUTO DA COMPETIZIONE

#### FORD CAPRI



3000 cc, in fase di allestimento per gare.

**1 MOTORE DI SCORTA**

Vendesi € 16.000,00

Info:  
Massimiliano 335.6951611  
Marco 338.8578908

#### FORD ANGLIA DE LUXE



1000 CC, 1960 Vettura da competizione, periodo E, HTP e passaporto tecnico.

Vendesi € 7.500,00

Info:  
Massimiliano 335.6951611  
Marco 338.8578908

#### BMW S2000



Ufficiale ex Zanardi ROAL MOTOSPORT completa 4 differenziali telemetria software 20 cerchi, motore 200km update 2005.

Info: +39 335.6523331

#### SUBARU IMPREZA STI N10



Auto completamente rialzata (perfetta!) motore ed elettronica PRODRIVE 250km Assetto Holins, ricambi e assetto asfalto.

Info: +39 335.6523331

#### ALFA ROMEO 2000 GT



Vendo veloce turismo con htp e passaporto, pronta corse, e targata con documenti.

€ 25.000,00

Cell. 335.7542027

#### BMW 2002 TII TS, 1972



Vettura da competizione, periodo H1, HTP e passaporto tecnico.

Vendesi € 15.000,00

Info:  
Massimiliano 335.6951611  
Marco 338.8578908

#### FORD ESCORT 1300 BDA,



1973 Vettura da competizione, periodo H1 1300, HTP e passaporto tecnico. Unica in Italia.

Vendesi €57.000,00

Info:  
Massimiliano 335.6951611  
Marco 338.8578908

#### FERRARI 550 GTE



Preparazione 24h special, rialzata molto bella 500 hp, mai incidentata

Vendesi €90.000,00

Scuderia La.Na  
Tel.+39 0721/807232

#### CORTINA LOTUS, 1965



Vettura da competizione, periodo F, HTP e passaporto tecnico. Guida a DX

Vendesi €28.000,00

Info:  
Massimiliano 335.6951611  
Marco 338.8578908

#### LOTUS ELAN S2, 1965



HTP FIA, plurivittoriosa, perfetta, motore Montanari (180 HP), colore giallo/verde, documenti stradali originali, targa francese, ASI N. 2381, 8 cerchi, molti ricambi. Prezzo adeguato. No perditempo.

Info: [pierlorenzo.costa@tin.it](mailto:pierlorenzo.costa@tin.it)  
Tel. 335.6234747 (ore 21)

#### TAMPOLLI-ALFA CN3



Ex campionato FIA con Riccitelli-Mancini, CIP, vincitrice 6 ore di Vallelunga. Salita, gare club, IPS (dotata bocchettone rifornimento rapido). Pronta corse e con ricambi.

€ 45.000,00 trattabili. Si valuta permuta parziale.

Info: [biciclo@alice.it](mailto:biciclo@alice.it) cell. 347.9035559

#### CITROEN SAXO 1600 VTS



Per gare in salita e Coppa Italia. Completamente revisionata.

Vendesi € 11.000 trattabili.

Cell. 339.8010860

#### RENAULT CLIO 1.8 16V



Anno '95. Gruppo N. Pronta Gara. Targata. Numerosi ricambi. Puglia

€7.000,00

Cell. 368.202347

#### FIAT 500



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

A partire da €9000

Tel. 335.6781148

#### LOTUS ELISE 1.8



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

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

#### CORTINA LOTUS, 1965



Vettura da competizione, periodo F, HTP e passaporto tecnico.

Vendesi € 28.000,00

Info:  
Massimiliano 335.6951611  
Marco 338.8578908

#### FORD ESCORT RS 1840 MK2



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

Per info: 328 3225130  
393 9631388

#### DALLARA F.389



Vendo, motore Alfa Romeo Novamotor, cambio Hewland, pronta uso. Eventuali ricambi e ruote a parte, ottima per divertimento o competizioni.

Vendesi € 15.000,00

Cell. 339.6086969

#### DODGE VIPER GT3



Plurivittoriosa. Cambio sequenziale AMCO, completamente revisionata, motore 1100 km

Vendesi €92.000,00

Tel. 06/5053415 - 349/8114948  
e-mail: [frmotorsport@live.it](mailto:frmotorsport@live.it)

#### MARCH 763 F3, 1976



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

Vendesi €33.000,00

Info:  
Francesco 3356047455

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](mailto: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](mailto:press@gruppoperoni.it)

## Termini per il prossimo numero

#34 giugno 2010  
Prenotazione spazi: 15 mag.  
Ricezione materiale: 22 mag.

## Indirizzo di spedizione

ZR Magazine  
Rubrica "Marketplace"

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

## Categorie

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

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

## ELENCO INSERZIONISTI

GP Race	II copertina
Costa Gomme	6
Scuderia Club 02 Giuliani	7
Costa Gomme	8
Vallelunga Park Hotel	9
Sassa Roll Bar	11
GP Race	13
Modellismo 90	17
FotoMorale	44
Turatello	46
Sorridi Editore	59
GP Race	III copertina
Dunlop	IV copertina



# Vesti ZR

Ordina la tua Felpa ZR  
in BIANCO o in NERO

a soli **35** Euro

Gruppo Peroni Race Via Cardinal de Luca, 1  
tel. 393 9140840 - [press@gruppoperoni.it](mailto:press@gruppoperoni.it)

## 100 Abbigliamento tecnico e sportivo

### OMP Racing S.r.l.

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

### Toora Competizione

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

### Sparco S.p.A.

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

### Mir

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

### Alpinestars Spa

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

## 110 Software & Elettronica

### Oral Engineering

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

### AIM Srl

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

### Avio Race Srl

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

### Magneti Marelli Spa

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

### Robert Bosh Spa

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

## 120 Auto stradali

### Uk Garage

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

## 130 Auto da competizione

### Lucchini Engineering

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

### Dallara Automobili

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

### Tatuus

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

### Osella

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

### N. Tecnology Spa

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

### Picchio Spa

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

### Ermolli

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

## 140 Bilici e materiale rotabile



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

## 150 Libri, Film & Documentari

### Giorgio Nada Editore

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

### Espn Classic

Disponibile su SKY (canale 216) e FASTWEB

### Duke Video

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

## 160 Grafica e Design

### Kaos-Design

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

### Lucky Design

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

### Max77 Design

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

## 170 Scuole di pilotaggio

### GuidarePilotare S.p.A.

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

### Civrosi Italia S.r.l.

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

### Speed Control S.A.S.

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

### Gorini Training scuola di pilotaggio

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

### Motor Global Research

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

### Centro di Guida Sicura ACI-SARA

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

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

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

### Protocorsa S.r.l.

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

## 180 Servizi logistici



**CESARO  
COMPETITION  
TRANSPORT**



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

### T SERVICE

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

### LOGICO S.R.L.

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

### Bruno Pirone Trasporti Auto

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

### DGR Sport


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

## 190 Allestimenti

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

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

## 230 Pneumatici & Cerchi



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

**www.dunlop.it**

### Avon Tyres Walter Maganza

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

### Taneisya racing alloy wheels

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

### Rigenera Futura Srl

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



**SPECIALISTA  
IN PNEUMATICI D'EPOCA**

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

## 260 Alberi a Camme



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

## 280 Access. & Compo.Motorsport

### Gieffe S.r.l.

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

### Motorquality Spa

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

### Ntp

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

### Oram

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

### Orap Snc

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

### Tecnauto Srl

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

### Osrav

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

### Rhiag

Via Pizzoni, 5 - 20100 Milano  
Tel. 02.30781

### Gozzoli Autotrasformazioni

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

### Borghi e Saveri S.r.l.

Via Prov.le per Bologna, 28/30  
40066 Pieve di Cento (Bo)  
Tel. 051.97536472 / Fax: 051.973584

### Valeo

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



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

#### Ansa Sport

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

#### Devil Bear&Racing

Via Cremona, 7 - 24023 Clusone (BG)  
Tel. 0346 236794 / Fax: 0346 20755  
Cat. Merceologica: impianti di scarico

#### Bmc Air Filter

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

#### Center Tecno Freno

Via Sabatelli, 23868 Valmadrera, Lecco  
Tel. 0341.201651

#### 280 Teams

#### W&D Racing Team

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

#### Scuderia Rubicone Corse

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

#### 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 xv 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 Interamnia  
03040 (FR)  
Tel. 0776949333 / Fax 0776949296

#### Luna Allestimenti

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

#### Savicar S.r.l

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

#### 410 Caschi

#### Omp Racing S.r.l.

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

#### Stilo S.r.l.

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

#### X-lite

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

#### Sparco S.p.A.

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

#### 440 Shop

#### LOMBARDIA

#### RRS

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

#### Competition Market

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

#### TOSCANA

#### Parioli95

Viale Parioli, 95 - 00197 Roma  
Tel. 06 8085494

#### Cestra Racing Motorsport

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

#### AZ Car Lazio S.r.l

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

#### SARDEGNA

#### Muru Autoricambi Autoaccessori

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

#### Patteri Autoaccessori

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

#### CAMPANIA

#### Vassura & C. Snc

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

#### CALABRIA

#### Vassura & C. Snc

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

#### PGLIA

#### Cosentino Accessori

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

#### 450 Alberghi

#### Hotel Corte Dè Principi\*\*\*

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

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

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

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

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

Tel. 0426.901964

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### Hotel Della Roccia\*\*\*

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

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

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

#### B&B Antica Pietrara

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

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

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

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

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

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

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

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

Via XX Settembre, 22 - 40026 Imola  
Tel. 0542.23122

#### 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

### PRIMA PARTE

## VITTORIA YANKEE

**Nata come evento unico, la Carrera Panamericana divenne un gara automobilistica di rinomanza internazionale. Lunga oltre 3.000 km e da molti giudicata più impegnativa della Mille Miglia, ebbe una vita breve ma ha comunque lasciato una impronta indelebile nella storia dell'automobilismo sportivo ed è stata lo strumento principale della penetrazione nei ricchi mercati statunitense e sud americano delle Case automobilistiche europee e italiane in particolare.**

Nel 1949, per celebrare il completamento del tratto messicano dell'autostrada panamericana che doveva congiungere l'Alaska all'Argentina, il governo messicano lanciò il progetto di una corsa stradale internazionale, che si sarebbe svolta l'anno successivo, con lo scopo dichiarato di promuovere l'amicizia tra il Messico e il resto del mondo e con gli Stati Uniti in particolare. Nella tradizione delle grandi corse da città a città di inizio secolo, la partenza era prevista il 5 maggio da Ciudad Juárez, appena oltre il confine con gli Stati Uniti e, dopo un percorso di 3.400 km divisi in 9 tappe da coprire in sei giorni, l'arrivo a El Ocotil, sul confine tra Messico e Guatemala. Il percorso attraversava inizialmente il deserto e le vaste praterie della parte nord del paese per poi salire fino a oltre 3.000 metri in vicinanza del vulcano Popocatepetl, subito dopo aver superato Mexico City, scendendo poi nuovamente a livello del mare nel tratto finale. La gara era riservata a vetture strettamente di serie ad almeno cinque posti, costruite in almeno 50 esemplari e con almeno 500 ordini confermati e in vendita presso concessionari autorizzati. Per poter competere per i ricchi premi in denaro messi in palio sia per i vincitori delle singole tappe che per la classifica finale assoluta bisognava mantenere una media minima di 80 km/h. Medie inferiori consentivano solo di competere per i premi d'onore ma una media inferiore ai 50 km/h in una tappa qualsiasi avrebbe comportato l'esclusione dalla gara. Iscritte 132 vetture, principalmente di marchi americani tra i quali Cadillac, Buicks, Oldsmobile, Chevrolet, Lincoln, Mercury, Ford, Chrysler De Soto ed altri marchi minori. Le uni-

che vetture europee erano le due Alfa Romeo 6C 2500 Freccia d'Oro, sponsorizzate dalla Olivetti e affidate a Piero Taruffi e Felice Bonetto; una Delage tipo 175, una Jaguar, una Talbot Lago e una Hotchkiss. La maggior parte dei piloti era gente comune, compresi molti autisti di taxi messicani, ma anche molti piloti americani di stock car, speedway e Indianapolis, tra i quali Bill France, Curtis Jurner, Johnny Mantz e George Lynch. La prima tappa, da Ciudad Juárez a Chihuahua, caratterizzata da lunghissimi rettilinei attraverso il deserto, viene vinta da Bill Sterling su Cadillac, alla media di oltre 155 km/h, una media incredibile per i piloti americani e anche per quelli europei le cui vetture soffrivano di una evidente mancanza di potenza nei confronti di quelle americane. Taruffi e Bo-

netto infatti concludono rispettivamente al 36° e 39° posto. L'americano Bud Bennett, alla fine della tappa, raccontava di aver percorso 160 km con l'acceleratore schiacciato a fondo per tutto il tempo alternativamente con ambedue i piedi per evitare crampi. Anche nelle due tappe successive le auto americane dominano ma, a partire dalla quarta tappa, con l'inizio del tratto montuoso, le vetture europee possono sfruttare la loro maggiore agilità e tenuta di strada e, alla fine della 5a tappa, a Mexico City, al comando è passato Johnny Mantz su Lincoln ma le Alfa di Taruffi e Bonetto sono risalite all'11° e 17° posto. La 6a tappa, da Mexico City a Puebla, vede il predominio di due piloti locali, Fernando Razo e José Estrada Menocal che, favoriti dalla conoscenza del percorso, si classificano nell'or-



Sopra: Il tracciato della prima Carrera Panamericana.

Sotto: L'Alfa Romeo Freccia d'Oro di Felice Bonetto si appresta ad attraversare un fiume a sud di Chihuahua.

dine. Mantz conserva la testa della corsa ma, colpito da una violenta dissenteria, è costretto ad abbandonare nella tappa successiva, da Puebla a Oaxaca, che vede il trionfo di Bonetto con Taruffi quarto. Al comando della classifica generale passa Tom Deal con Mc Griff secondo e ormai la vittoria finale è ristretta a loro due dato che tutti gli altri sono ormai troppo staccati. Nell'ottava tappa le vetture europee continuano a guadagnare terreno, con la Delahaye di Jean Trévoux che si classifica quarta, ma è nell'ultima tappa, da Tuxtla-Gutiérrez a El Ocotil, che si decide tutto. 170 km sui 275 km totali della tappa non sono asfaltati e il giovane McGriff (22 anni) che fin da ragazzo aveva guidato camion per il trasporto legname in mezzo alle foreste, mette a frutto la sua esperienza di guida in fuoristrada e conclude la tappa con 10 minuti di vantaggio su Deal, assicurandosi così la vittoria assoluta con solo 1m e 16s di vantaggio sul rivale. Alle verifiche dopo gara si scopre che la Oldsmobile di McGriff aveva un buco nella coppa dell'olio e il serbatoio di benzina frantumato e non sarebbe stata in grado di percorrere un ulteriore chilometro. Taruffi si aggiudica la vittoria di tappa dopo la squalifica per un cambio pilota del primo arrivato Nash. Nella classifica assoluta Taruffi è quarto e Bonetto ottavo, ma soprattutto hanno acquisito una preziosa esperienza che, come vedremo, metteranno a frutto nelle edizioni successive.



L'Alfa Romeo Freccia d'Oro di Piero Taruffi sul percorso vicino a Tuxtla

**RADUNO  
E PARATA  
PER VETTURE  
DI SERIE**

# GTA

## Revival Show

**GARA  
SPRINT  
PER VETTURE  
PREPARATE**

**CIRCUITO VARANO  
DE MELEGARI**

**25/26 SETTEMBRE 2010**

**APERTO A:**

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

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



organizzazione:



**GRUPPO Peroni**  
RACE

info: tel. 06.45441335 / fax. 06.45441336

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

info: Roberto Bucci / cell. 327.9084146



**DUNLOP**  
**FEEL THE ROAD**

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

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