RASSEGNA STAMPA 2013

RASSEGNA STAMPA AGGIORNATA AL

18 DICEMBRE 2013

Auto Sprint N° 50

Campionato Italiano Prototipi	17/29 dicembre 2013 (pag. 66)

Faccioni sorride alla fine

PER SEI LUNGHEZZE IL ROMAGNOLO BATTE UBOLDI IN UNA SFIDA GIOCATA TUTTA IN CASA OSELLA. UN CONFRONTO CHE È STATO ANCHE AD ALTA TENSIONE

di Dario Lucchese

Nonostante vari alti e bassi per ciò che riguarda il numero di vetture al via, il tricolore Prototipi continua ad offrire diversi motivi di interesse ed un accettabile "parterre". Fuori, a partire dal quinto appuntamento di Imola, le Wolf Cn2 ufficiali (dopo la decisione della Avelon Formula di guardare verso altre categorie internazionali), la serie tricolore ha proposto, da metà stagione in avanti, un confronto tutto in casa Osella. Ma non senza un'emozionante "volatona" conclusiva che ha assegnato il titolo a Jacopo Faccioni.

Sei punti: sono quelli che alla fine hanno consentito al forlivese di averla vinta su Davide Uboldi, il grande deluso. Per il terzo anno di fila, il comasco si è dovuto accontentare del secondo posto. Ma sulla sua stagione ha indubbiamente influito una congiuntura di eventi negativi, che hanno raggiunto l'apice proprio nell'ultimo doppio round di Monza. Alla vigilia della tappa brianzola, mai e poi mai il lombardo avrebbe potuto immaginare che il suo avversario numero uno sarebbe stato Fabio Francia, alla sua unica apparizione 2013. Invece è stato proprio il contatto avuto in gara 1 col figlio dell'ex campione delle ruote coperte Giorgio ad influire, probabilmente in maniera determinante, sull'esito finale. Tutto ciò senza volere togliere parte del merito a Faccioni. Perché, tirando le somme, il romagnolo ha ottenuto 6 successi (tanti quanti quelli di Uboldi), ma soprattutto è stato protagonista di una progressione costante, almeno negli ultimi 5 weekend. Dietro al duo di testa, l'intramontabile Claudio Francisci, leader indiscusso tra le Cn4. Il romano, con la sua Lucchini-Alfa Romeo, ha portato a casa il 2° posto di Mugello e Imola, totalizzando ben sette podi. Quasi azzerata la concorrenza nella stessa classe di Filippo Vita, autore di un secondo ed un terzo piazzamento, la cui presenza è stata tuttavia incostante. Come già detto le Wolf sono state protagoniste solo nella prima parte del campionato, prima di sparire praticamente dalla scena. Vanno in ogni caso rimarcate le due affermazioni messe a segno da Ivan Bellarosa a Magione. In un paio di occasioni si era persino ripetuto il copione della sfida ai ferri corti con Uboldi, che tuttavia non ha avuto seguito. A tenere alti i colori del marchio ex F.1 ci ha pensato anche Paride Macario, autore di un exploit a Franciacorta, dove è riuscito a mettere tutti dietro in gara 2. In tema di differenti "brand" al via, va ricordata anche l'affermazione di Marco Ghiotto su Norma-Honda a Imola, mentre Marco Jacoboni, con la Lucchini 3 litri, si è diviso le vittorie di Monza con lo stesso Francia Jr. Per quest'ultimo si è appunto trattato di un'apparizione "spot", finalizzata a sviluppare alcuni particolari della biposto della Casa piemontese in vista del prossimo anno. Sul circuito brianzolo si è anche visto il campione 2012 Marco Visconti, che ha fatto il proprio rientro nella categoria con la Mg Motorsport terminando secondo in gara 2. ●

Auto Sprint N° 50

Campionato Italiano Prototipi	17/29 dicembre 2013 (pag. 67)

6 VITTORIE A TESTA
Con sei vittorie ciascuno il confronto tra Faccioni e Uboldi è stato davvero serrato. Non sono mancati veleni, carte bollate e reclami. Ma alla fine ad imporsi per la prima volta in carriera è stato il pilota di Forlì

FRANCISCI VETERANO SUL PODIO
Sopra Bellarosa, dominatore a Magione ma uscito di scena a metà stagione. Sotto, Forte Valentini che ha chiuso 4° in campionato. A destra Ghiotto vincitore di una gara a Imola con la Norma. In alto il sempreverde Francisci, 3° nel Cip

La prima volta di Jacopo

«LA MIA STAGIONE È SVOLTATA A PARTIRE DA IMOLA». COSÌ HA VINTO IL PRIMO TITOLO ASSOLUTO IN CARRIERA

Primo titolo assoluto per Jacopo Faccioni, che in passato aveva già per due volte ottenuto il successo nella classe Cn2. Alla sua quinta stagione nel Campionato Italiano Prototipi, il 26enne pilota della Scuderia Nt è stato protagonista di una stagione a fasi alternate. *«Nelle prime gare dell'anno non eravamo sufficientemente veloci.* - spiega Faccioni - *Per mia fortuna sono comunque riuscito a raccogliere tanti punti. A partire da Imola c'è stata quindi la svolta. Grazie soprattutto al lavoro svolto dal tecnico Fabio Naldi durante la pausa estiva».*

Il bilancio finale è stato di sei vittorie, più una ancora "sub iudice": quella di Varano, dove i commissari hanno penalizzato il forlivese per una manovra irregolare ai danni di Davide Uboldi. La sfida tra i due ha rappresentato in un certo senso il leit-motiv di questo 2013. Già a Misano un altro contatto fra loro (in quella occasione non era stato preso tuttavia alcun provvedimento), aveva privato Faccioni di un ulteriore possibile successo.

«Non sono sempre state rose e fiori. - prosegue il forlivese - *Bisogna ricordare che mi è stata tolta anche la vittoria di Imola perché i commissari in sede di verifica hanno ritenuto irregolare il passo della mia Osella. Ma quella volta abbiamo preferito non presentare appello, perché la gara successiva di Vallelunga era in programma dopo sole due settimane».* ●

RADICAL A LAURETI
In abbinamento con il Campionato Italiano Prototipi, anche quest'anno si è disputato l'Italian Radical Trophy. Il monomarca riservato alle biposto del Costruttore inglese, come sempre promosso dalla Autosport Sorrento, ha incoronato campione Simone Laureti.

FORTE VALENTINI
Una stagione sul "variabile andante" quella di Carlo Alberto Forte Valentini, che ha cambiato due team, passando dalla BF alla Progetto Corsa e guidando Wolf, Osella e Ligier.

40 PILOTI NEL CIP
Tirando le somme sono stati oltre 40 i piloti che hanno preso parte quest'anno alla serie tricolore. Il picco di vetture (18) si è registrato in occasione del primo e quarto appuntamento di Vallelunga e Mugello. Record negativo invece a Varano, con sole cinque biposto al via.

BARILLA NON SCUOCE
Gradito il ritorno in pista di Paolo Barilla. L'ex pilota di F.1 (15 presenze con la Minardi nel periodo '89-'90) ha preso parte alla tappa del Mugello al volante di una Radical SR3.

L'ITALIA DI VALORI
A Imola, sempre con una Radical, si è rivisto anche Ronnie Valori. Il 23enne pilota di Saronno, protagonista qualche anno fa nella F.Azzurra, aveva già fatto delle apparizioni nella serie tricolore la scorsa stagione guidando una Wolf Cn2 del team Linerace.

STAGIONE IN 9 ATTI
Nel 2014 dovrebbero essere sette gli appuntamenti in calendario, ovvero due in meno rispetto a quelli della stagione che si appena conclusa. Sarà invece mantenuto il format delle due "sprint-race" da 20/25 minuti ciascuna.

Auto Sprint N° 48

Campionato Italiano Prototipi	3/9 dicembre 2013 (pag. 50)

PROTOTIPI

Faccioni sorridente

JACOPO FA SCRIVERE UNA NUOVA PAGINA NELLA STORIA DELLA SERIE RISERVATA ALLE SPORT. 14 VOLTE SU 18 È ANDATO A PODIO. E CON 6 SIGILLI HA SCONFITTO DAVIDE UBOLDI

di Dario Lucchese

Jacopo da Forlì, imperatore nell'Italiano Prototipi. Il romagnolo ha saputo scrivere una nuova pagina della serie tricolore, dettando legge in un finale di stagione "a rime alterne": un doppio successo a Vallelunga e una vittoria a Misano, quindi due gare in zona punti e ancora un'affermazione a Varano. In totale Faccioni è andato a segno sei volte, ha ottenuto quattro pole, è partito in dieci occasioni dalla prima fila, ha messo a segno tre secondi posti ed ha concluso cinque volte terzo. In 14 occasioni sui nove doppi round del calendario 2013 è salito sul podio, portando al successo la Osella-Honda CN2. L'epilogo decisivo nell'ultimo appuntamento di Monza, alla cui vigilia poteva vantare un solo punto nei confronti di Davide Uboldi. A premiarlo è stata però la costanza e il terzo posto di gara 1, che ha conquistato stringendo i denti dopo un contatto con Marco Visconti. Un piazzamento che tuttavia gli ha consentito di festeggiare il primo titolo assoluto, alla sua quinta stagione nel campionato di Aci-Csai, dopo avere ottenuto in passato due affermazioni di classe.

«Il finale è stato sì rocambolesco, ma la vittoria io ed il mio team l'abbiamo costruita gara dopo gara. Monza non è stato altro che l'apice di un percorso iniziato già nei test invernali. Il confronto con Ivan Bellarosa prima e poi con Uboldi è stato altalenante. Nella prima parte della stagione non ci sono stati diverbi. Da metà anno in poi, soprattutto con Uboldi, si è avuta però qualche scintilla di troppo e ho dovuto anche subire delle decisioni dei commissari che in talune occasioni mi hanno pesantemente colpito (Faccioni si riferisce in particolar modo alla vittoria di Varano in gara 1, ancora "sub iudice" dopo la penalizzazione in seguito ad un contatto avuto col comasco, e all'altro episodio analogo di Misano che tuttavia non è stato sanzionato). In ogni caso tutto si è concluso per il meglio e quindi non porto rancore per nessuno».

- Come si è articolato questo 2013?

«Fondamentalmente si sono succedute due fasi. Una prima in cui sono sempre stato piuttosto competitivo, ma non al cento per cento. Nella seconda parte della stagione credo di avere invece dimostrato di essere stato superiore alla concorrenza, con la svolta decisiva in occasione della vittoria di gara 2 del Mugello. Nel momento forse più difficile dell'intero campionato, sono riuscito a cogliere il successo più importante. Fabio Naldi (tecnico della Scuderia NT) ha lavorato intensamente tutta l'estate per rendere più performante la vettura e mio padre, che gestisce la squadra in prima persona, ha impiegato davvero tante risorse: grossa parte del merito va senza dubbio a loro».

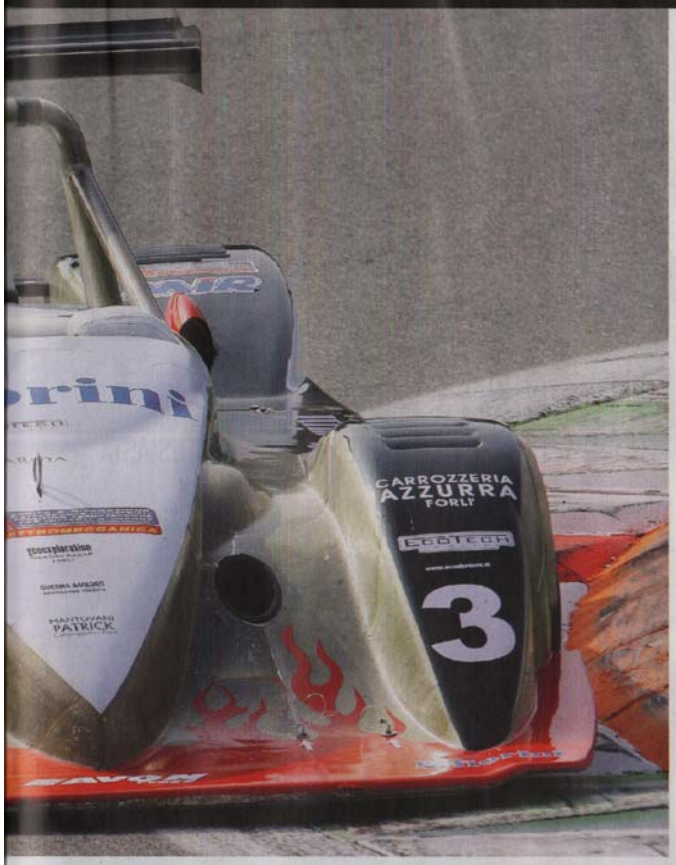
> IL FINALE È STATO SÌ ROCAMBOLESCO MA LA VITTORIA IO E IL TEAM L'ABBIAMO COSTRUITA GARA PER GARA

- Campione a 26 anni: è anche un segno che nel Tricolore c'è massima apertura verso i giovani. Faccioni proviene dalle monoposto. Gli abbiamo chiesto quando e perché ha deciso di passare alle biposto.

«Ho iniziato nel 2005 con la Formula Gloria, vincendo all'esordio il titolo under 18. La F.3 si è rivelata un'esperienza tanto bella quanto amara: i motori piombati presentavano a mio parere notevoli differenze l'uno dall'altro ed era impossibile competere con chi "magicamente" faceva 10-15 km/h in più in rettilineo. Il passaggio al Campionato Italiano Prototipi è stato dettato dalla voglia di cambiare aria e devo dire che la scelta è stata azzeccata: è davvero molto divertente guidare un

Auto Sprint N° 48

Campionato Italiano Prototipi	3/9 dicembre 2013 (pag. 51)



IL FORLIVESE È UOMO DI CATEGORIA

Una carriera in **biposto**

A 21 anni ha fatto il suo debutto nel Campionato Italiano Prototipi, dopo avere mosso i "primi passi" in monoposto. Una carriera in gran parte incentrata sulle biposto quella di Jacopo Faccioni. L'esordio assoluto in auto il forlivese classe '87 lo aveva fatto però in Formula Gloria nel 2005, vincendo il titolo under 18 e conquistando a fine stagione il secondo posto in campionato. Contemporaneamente Faccioni si era affacciato nella F.Azzurra, sempre con il team Scuderia NT: un passaggio obbligato per poi passare nel Tricolore F.3 con la Dallara-Opel disputando due stagioni (2006-2007) prima di dedicarsi alle biposto. Nei primi tre anni ha avuto a disposizione una Ligier, con cui ha messo a segno due titoli della classe CN2. Dal 2012 ha invece optato per la Osella e lo scorso anno ha concluso terzo assoluto: un prologo per il titolo che ha conquistato al termine di questa stagione.

prototipo, che in definitiva non ha nulla da invidiare ad una monoposto».

- Il tuo debutto nel Tricolore Prototipi è avvenuto nel 2008 con la Ligier. Nel 2012 sei passato alla Osella. Una scelta che si è rivelata vincente?

«Con la Ligier, non va dimenticato, il primo ed il secondo anno ho vinto il titolo della CN2. A quei tempi c'era un netto divario fra le 2 litri e le CN4 e quindi reputo importanti anche questi due successi. Nelle ultime stagioni, invece, le prestazioni delle CN2 sono molto migliorate e senza dubbio è stata una scelta fondamentale per centrare la vittoria assoluta il passaggio alle vetture realizzate da Enzo Osella, che ringrazio per l'interesse e l'aiuto che ci ha dato».

- A livello tecnico, dal 2012 ad oggi quali migliorie avete svolto sulla vettura?

«A penalizzarci lo scorso anno sono stati i numerosi ritiri. Quest'anno ho avuto a disposizione una vettura molto performante e soprattutto affidabile. Una mossa decisiva è stata quella di adottare la nuova centralina EFI».

- Nel 2013 il Campionato Italiano Prototipi ha fatto registrare un calo di partecipanti, anche se non sono mancati validi temi tecnici ed una continua alternanza di protagonisti. Cosa non ha avuto la serie tricolore per confermarsi sui livelli medio-alti degli scorsi anni?

«Il calo di iscritti si è registrato solo in alcuni appuntamenti. Il problema credo che sia stato causato da diversi fattori. Prima di tutto i nove weekend di gare, a mio avviso tanti. In questo particolare frangente è noto che bisogna sempre avere un occhio ai costi. In secondo luogo i vari appuntamenti in qualche caso erano troppo ravvicinati fra loro. Ma per l'anno prossimo so che si sta lavorando per tenere sotto controllo la situazione, con un calendario più contenuto ed intelligente. Sono sicuro che tutto ciò ci porterà ad avere nuovamente degli schieramenti ben nutriti. Ritengo che il Campionato Italiano Prototipi sia la categoria giusta per i più giovani, con il migliore rapporto qualità-prezzo anche rispetto alle altre analoghe serie. Le biposto sono delle pure auto da corsa dalle elevate prestazioni, in grado di formare tantissimo».

- Quali programmi nel futuro di Faccioni?

«Non ho al momento dei progetti, se non quello di proseguire con il team di famiglia, sempre sotto l'egida di Fabio Naldi, che mi segue da quando ho iniziato a correre con i kart. Spero che questa mia passione possa ben presto trasformarsi in un impegno semi-professionale». ●

INIZIO IN MONOPOSTO PER IL ROMAGNOLO
Classe 1987, il romagnolo Jacopo Faccioni ha iniziato la sua carriera con le monoposto per poi passare ai prototipi dalla stagione 2008

Auto Sprint N° 29

Campionato Italiano Prototipi	23/29 luglio 2013 (pag. 46)

Rush in salsa tri

COME NEL FILM CULT DI RON HOWARD ECCO LE PIÙ GRANDI RIVALITÀ ESPLOSE SULLE PISTE ITALIANE ANDATE A VOLTE OLTRE OGNI LIMITE. STORIA DI CONFRONTI TALORA SENZA REGOLE

di Dario Lucchese

Rivali in pista e non soltanto: l'acceso (forse troppo) confronto tra Ivan Bellarosa e Davide Uboldi nell'Italiano Prototipi, ha riproposto una sceneggiatura quasi inedita per l'automobilismo "ultra-blindato" dei giorni nostri. Un testa a testa che, polemiche e ripicche a parte, potrebbe riportarci indietro nel tempo facendoci riscoprire il fascino della sfida. Se la sfida non andasse talvolta al di là delle regole. Lecito dissentire, ma ecco bella e servita la trama per un "Rush 2" tutto in chiave tricolore, che di sicuro contrasta con un'epoca ormai dominata dai ragionieri. Anche se al Mugello, lo hanno visto tutti, si è un po' esagerato. Già nel primo weekend di Vallelunga si era ripetuta una storia che va avanti ormai dal 2010, con un finale di stagione avvelenato dai reclami e che avuto uno strascico fino allo scorso maggio, a cui risale la sentenza del Tribunale del Coni che ha emesso il suo verdetto a favore di Bellarosa.

Sul circuito capitolino le prime avvisaglie di dissapori mai sopiti. Quindi, in Toscana, è arrivato prima un contatto tra i due e poi il doppio drive-through per Uboldi (il primo comminato anche al suo avversario, rei di avere entrambi rallentato eccessivamente il gruppo al secondo pronti-via lanciato) e la bandiera nera per Bellarosa, che non aveva scontato la precedente penalità. Capitolo chiuso? Difficile pensarlo... Carte bollate anche in F.3. Dallara contro Mygale, ovvero Prema contro JD Motorsport, Eddie Cheever Jr. "versus" Riccardo Agostini. Alta tensione da metà campionato 2012 in poi tra i due giovanissimi, sempre comunque correttissimi, che alla fine hanno conquistato un titolo a testa: quello italiano è andato al padovano, mentre a distanza di mesi il Tna ha definitivamente assegnato l'alloro della serie continentale al figlio dell'americano di Roma. Come non ricordare nella stessa categoria le accese diatribe tra Daniel Zampieri ed il messicano Pablo Sánchez Lopez nel 2010, al termine della stagione, ironia della sorte, chiamati entrambi a svolgere il test-premio sulla Ferrari F.1. Duello storico, ma per fortuna questa volta solo in pista, quello tra Andrea Larini e Vitantonio Liuzzi in Superstars lo scorso anno: qualche piccolo attrito nel corso del campionato ed in particolare a Spa, dove i due era-

Auto Sprint N° 29

Campionato Italiano Prototipi	23/29 luglio 2013 (pag. 47)

UBOLDI VS BELLAROSA DUELLO SENZA FINE
Quello tra Davide Uboldi e Ivan Bellarosa, sopra in primo piano, è un confronto molto acceso che ha finito per esacerbare gli animi nell'ambito del campionato tricolore Prototipi

Auto Sprint N° 29

Campionato Italiano Prototipi	23/29 luglio 2013 (pag. 48)

no stati protagonisti di un primo incidente. Dunque l'epilogo, nell'ultima gara del conclusivo appuntamento di Pergusa. A cinque giri dall'arrivo ancora un contatto che comporta il ritiro della Mercedes C63 Amg dell'ex F.1, il quale vede così sfumare la possibilità di scrivere il proprio nome nell'albo d'oro della serie riservata alle "supercar" V8, favorendo viceversa lo svedese Johan Kristoffersson. Per Larini l'esclusione dalla classifica. Compagni di squadra e al tempo stesso acerrimi rivali lo sono stati lo stesso Uboldi con Franco Ghiotto nel 2008, quando all'epoca militavano entrambi tra le fila della Wrc. Una stagione difficile e poi ancora il Tna ad assegnare un titolo, che in quella circostanza andò al comasco. Altro duello epico, ma andiamo a ritroso fino al '97, quello tra Karl Wendlinger e Fabrizio Giovanardi nel Superturismo. Tra l'emiliano e l'austriaco furono scintille. Un confronto che ebbe il suo culmine nel terzultimo appuntamento di Varano, sotto il diluvio. Tre giri sportello contro sportello alla "Arnoux-Villeneuve", con l'Alfa 155 dapprima dietro all'Audi A4 a trazione integrale, pezzi di paraurti che volano, numeri funambolici al limite di qualsiasi legge fisica. Un botta e risposta entusiasmante che alla fine premierà il "Piedone" nazionale, anche se il campionato lo vincerà poi Emanuele Naspetti con la Bmw. ●

Quelle sfide decise a **cazzotti**

IN PASSATO È RIMASTA CELEBRE LA MINI-RISSA TRA CLAUDIO FRANCISCI ED ERNESTO BRAMBILLA SULLA PISTA DI IMOLA

Cambiano i tempi, ma l'agonismo in pista rimane lo stesso e con esso anche le sfide personali. Trofeo "Ettore Bettoja" a Vallelunga, 14 ottobre 1967: alla curva del Semaforo la Ferrari Dino di Edoardo Lualdi e la Porsche 906 dell'austriaco Rudi Lins dopo un contatto finiscono in testacoda. Gara conclusa per entrambi (vincerà Andrea De Adamich con l'Alfa 33) e conseguente scazzottata. Di un episodio analogo, qualche anno più tardi, furono protagonisti Claudio Francisci ed Ernesto Brambilla. Questa volta a Imola, nel corso di una gara di F.3. Le loro monoposto volano entrambe fuori e tra i piloti coinvolti si accende subito una mini-rissa.

> CI FU CONTATTO FISICO ALL'USCITA DELLA TOSA. MA L'EPISODIO FINÌ LÌ. CONTINUAMMO A RISPETTARCI
>
> CLAUDIO FRANCISCI

Francisci, classe '44, è ancora oggi in piena attività e milita nel Tricolore Prototipi, assieme a Bellarosa e Uboldi. Ecco come il pilota romano ricorda quell'episodio ed i tempi andati: *«All'uscita della Tosa io e Brambilla ci affiancammo. La sua vettura accompagnò la mia sul terrapieno a destra che delimitava la curva. Fummo costretti entrambi a ritirarci e tra di noi seguì un confronto fisico. Ma tutto si concluse lì, perché da quel momento in poi continuammo ad avere il massimo rispetto l'uno per l'altro. La differenza è che una volta di questi episodi ce n'erano diversi. Ma erano episodi singoli, isolati, perché alla fine si andava tutti insieme a cena. Oggi ci sono delle rivalità eterne. Una volta non c'era la telemetria, i campionati erano pochi e gli schieramenti sempre affollati. Si correva non solo per vincere, ma per dimostrare di sapere andare più forte anche con un mezzo inferiore. Io avevo una De Sanctis e battagliavo con le Tecno, sicuramente più veloci. La sfida vera era anche questa».* ●

LIUZZI VS LARINI IN SUPERSTARS
In Superstars uno dei confronti storico è quello che ha visto protagonisti Liuzzi e Larini. In basso, invece, Cheever vs Agostini, una rivalità che ha segnato la passata stagione di F.3

Automobile

Campionato Italiano Prototipi	Aprile 2013 (pag. 40/41)

CAMPIONATO ITALIANO PROTOTIPI

Sportscar in passerella

Calendario 2013

28 Aprile Vallelunga (I) (Km. 4,085)
19 maggio Franciacorta (I) (Km. 2,519)
23 giugno Magione (I) (Km. 2,507)
7 luglio Mugello (I) (Km. 5,245)
14 luglio Tba
1° settembre Imola (I) (Km. 4,909)
22 settembre Misano (I) (Km. 4,226)
6 ottobre Varano de' Melegari (I) (Km. 2,375)
20 ottobre Monza (I) (Km. 5,792)

Il suo fascino è tutto nella bellezza di vetture in forme disegnate dal vento. Un inno estetico alla velocità, ma anche la consistenza di un'anima tecnica raffinatissima e in continua evoluzione. Il Campionato Italiano Prototipi è la serie tricolore ACI-CSAI riservata alle Sportscar, le biposto scoperte da quasi 300 CV realizzate da costruttori del calibro di Osella, Ligier, Wolf, Tatuus, Norma, Lucchini, e anche Tiga, Promeo, Tampolli, Lobart. Due le classi più frequentate nella serie: la CN-2, la più ricca di partecipanti nelle ultime stagioni, con motore 2 litri 16V monopolizzato Honda, e la CN-4, dal peso minimo più alto per bilanciare la maggior potenza, riservata alle 3 litri, 4 valvole per cilindro, caratterizzato dai V6 Alfa Romeo. Uno dei campionati più antichi dell'automobilismo italiano, se non addirittura il più antico, che continua a offrire uno spettacolo raffinatissimo sul fronte tecnico, ma altrettanto avvincente in campo agonistico.
È infatti sempre più impegnativa la sfida tra gli specialisti di categoria e le giovani leve. Un confronto generazionale entusiasmante tra autentici gentleman driver, alcuni con il palmares già ricco di successi, e altri talenti appena sbocciati e determinati a compiere passi importanti tra vetture straordinariamente prestazionali e proiettate verso le classi maggiori delle Le Mans Series.
Dopo il successo della scorsa stagione, che ha incoronato Marco Visconti e la Osella Honda della MG Motorsport, il 2013 vedrà come novità assolute la doppia gara e l'opzione di schierare due piloti per vettura.
Tutte le manifestazioni in calendario si articoleranno in una due giorni al via il sabato, con i due turni di prove libere da 25 minuti e le qualifiche di 35 minuti totali, divise in due turni da 15 minuti, con il primo utile a delineare la griglia di gara 1 e il secondo per gara 2.
Le due gare, da 23 minuti + 1 giro, si terranno entrambe alla domenica con sosta obbligatoria dove operare l'eventuale cambio pilota. Se l'equipaggio è composto da due conduttori, uno dovrà qualificare la vettura per gara 1 e l'altro dovrà qualificare la vettura per gara 2. In caso di doppio pilota, il punteggio conseguito sarà assegnato a entrambi i conduttori, indipendentemente da chi abbia effettivamente conseguito il risultato.
Come sempre ricchissimo il programma promozionale curato da ACI Sport con diretta tv e streaming di tutte le gare, offerta web multicanale e ampia pianificazione stampa sui massimi quotidiani sportivi nazionali.

Qui sopra, le auto schierate sul circuito di Imola. Nella foto a destra, la pista di Misano.

segue →

Auto Sprint N° 16

Campionato Italiano Prototipi	23/29 aprile 2013 (pag. 56)

CAMPIONATI AL VIA

UBOLDI, LA CERTEZZA; BRUCCOLERI LA NOVITÀ

CLASSE CN2			
2	Davide Uboldi	Osella PA21 Evo	MG Motorsport-Uboldi Corse
3	Antonio Beltratti	Osella PA21	Progetto Corsa
4	Luigi Bruccoleri	Osella PA21	Progetto Corsa
5	Alberto Bassi	Osella PA21	Progetto Corsa
6	Ranieri Randaccio	Lucchini P2 07	-
7	Marco Ghiotto	Ligier JS 51	Nannini Racing
8	Filippo Vita	Ligier JS 51	Team Pai
9	Simone Borelli	Wolf GB08	Bf Motorsport
10	Gianluca Pizzuti	Wolf GB08	-
11	Matteo Zivelonghi	Osella PA21	Scuderia NT
12	Jacopo Faccioni	Osella PA21	Scuderia NT
14	Caliceti-Gamberini	Wolf GB08	Bf Motorsport
15	Imerio Brigliadori	Wolf GB08	Bf Motorsport
16	da assegnare	Wolf GB08	Bf Motorsport
18	da assegnare	Wolf GB08	Agr Motorsport
19	da assegnare	Wolf GB08	Agr Motorsport
CLASSE CN4			
51	Claudio Francisci	Lucchini P2 07	-
52	Giorgio Vinella	Lucchini P2 07	Team Pai

Proto
sfida a

DA VALLELUNGA RIPARTE LA STAGIONE DELLE VETTURE SPORT. E C'È GRANDE ATTESA PER VEDERE GLI EFFETTI DELLA RIVOLUZIONE REGOLAMENTARE

di Dario Lucchese

56

Auto Sprint N° 16

Campionato Italiano Prototipi	23/29 aprile 2013 (pag. 57)

UN 2013 CON SCELTE IN CONTROTENDENZA
Le gare del Tricolore Prototipi nel 2013 saranno di 23' più un giro per week end e aperte anche a equipaggi doppi. Una novità nettamente in controtendenza rispetto ad altre serie europee per vetture sport che optano per la formula della durata

tipi
lla crisi

Il Campionato Italiano Prototipi si rinnova e sfida la crisi. La serie tricolore 2013 parte da Vallelunga con uno schieramento interessante, frutto di quella che è stata una vera e propria mini-rivoluzione a livello regolamentare. Cominciando dall'introduzione delle due gare di 23' più un giro per weekend e l'ammissione di equipaggi doppi, in netta controtendenza con le principali serie europee per vetture Sport che optano fondamentalmente per la formula della durata. Il tutto mantenendo sempre un programma concentrato nelle sole giornate di sabato e domenica (ad eccezione dell'ultimo appuntamento di Monza), con due sessioni di prove libere di 25' ed una di qualifica di 35' suddivisa in due turni da un quarto d'ora ciascuno intervallati da 5' di neutralizzazione. Un'altra importante novità è rappresentata dall'abbinamento con l'Italian Radical Trophy, al quale è riservata una specifica classe che va pertanto a raggruppare tutte le biposto SR3 della Casa inglese. Una sorta di campionato nel campionato, che vuole anche essere un punto di partenza di un percorso che conduce fino alle più potenti CN2 e CN4 che completano lo schieramento. La varietà di marchi al via ed il rinnovato confronto generazionale tra giovani e gentleman driver, costituiscono altri due aspetti imprescindibili della serie nazionale che si articolerà su nove weekend. L'ultima data confermata, in ordine di tempo, è quella del 14 luglio con la tappa siciliana di Pergusa. Gli altri circuiti che ospiteranno il Campionato Italiano Prototipi quest'anno, sono nell'ordine Franciacorta, Magione, Mugello, Imola, Misano, Varano e appunto Monza.

Auto Sprint N° 16

Campionato Italiano Prototipi	23/29 aprile 2013 (pag. 58/59)

IL COMASCO È IL FAVORITO ALLA VITTORIA

Uboldi da paura con l'Osella ufficiale

Schieramento al completo nel Campionato Italiano Prototipi 2013. L'abbinamento col trofeo riservato alle Radical, ha avuto l'effetto di mantenere elevati i numeri, con oltre 25 vetture previste per il primo appuntamento di Vallelunga. Ancora una volta la classe regina si conferma la Cn2, che raggruppa tutte le biposto con motorizzazione Honda 2 litri. Tra gli attesi protagonisti spicca nuovamente il nome Davide Uboldi. Il team del pilota comasco, pluricampione della serie tricolore, correrà col supporto ufficiale dell'Osella, affidando tutto l'aspetto legato alla gestione tecnica alla Mg Motorsport di Giuseppe Mangione, la squadra che nel 2012 aveva conquistato al debutto il titolo con Marco Visconti. Uboldi disporrà nella circostanza della Pa21 Evo ulteriormente aggiornata dal punto di vista tecnico, con delle migliorie aerodinamiche, un passo più allungato ed una differente distribuzione dei pesi. Sempre sul fronte Osella, saranno tre le biposto della Casa piemontese schierate al via dalla Progetto Corsa ed assistite, per ciò che concerne la parte motoristica, dalla Lrm dei fratelli Petriglieri. Con la squadra di Tony Maione sono stati confermati gli esperti Alberto Bassi ed Antonio Beltratti, mentre una novità assoluta è quella di Luigi Bruccoleri. Il giovane agrigentino, in passato protagonista nelle salite e campione 2011-2012 dell'Italian Radical Trophy, farà quindi il proprio debutto nella categoria. Due Osella anche per la Scuderia NT, che si presenterà ai nastri di partenza con l'ex formulista Jacopo Faccioni ed il 16enne veronese Matteo Zivelonghi, che aveva già esordito nel 2012. Notevole la varietà di marchi. Il team Nannini Racing si accinge a fare il suo rientro nella serie tricolore affidando una Ligier JS51 a Marco Ghiotto, in arrivo dai kart. Identica vettura per il veterano Filippo Vita (Pai). La Agr Motorsport punterà tutto sulle Wolf, così come la BF a cui è legata la partecipazione di Imerio Brigliadori e delle due "newentry" Simone Borelli e Filippo Caliceti-Gianmarco Gamberini. Una GB08 sarà anche a disposizione di Gianluca Pizzuti, mentre l'esperto Ranieri Randaccio guiderà una Lucchini P2 07. Una Norma M20F fin dalla tappa capitolina sarà invece portata in pista dalla Target Motorsport di Mimmo Cevasco. Nel corso della stagione dovrebbe inoltre fare la sua apparizione la Tatuus PY012 della Celadrin Msr Corse divisa da Giorgio Sernagiotto e Roberto Lacorte, già impegnati nel VdeV e nella Speed Euroseries. Ridotta al minimo è invece la presenza delle Cn4, con Claudio Francisci e Giorgio Vinella al via anche loro con delle Lucchini e motorizzazioni 3000cc.

UNA SFIDA IN 9 ATTI

28 aprile	Vallelunga
19 maggio	Franciacorta
23 giugno	Magione
7 luglio	Mugello
14 luglio	Pergusa
1 sett.	Imola
22 sett.	Misano
6 ottobre	Varano
20 ottobre	Monza

LIGIER PER VETERANI E DEBUTTANTI
Il veterano Filippo Vita sarà ancora al via della serie con la Ligier JS51. Sempre su una Ligier ma del team Nannini Racing debutterà anche Marco Ghiotto in arrivo dal kart

UBOLDI CI RIPROVA
Davide Uboldi collezionista di titoli nella categoria avrà a disposizione un'Osella e l'appoggio ufficiale di patron Enzo

ANCHE REX NEL TRICOLORE
Ettore Bassi in tv in questi giorni su Rai2 con la nuova serie di Rex, sarà impegnato anche quest'anno con l'Osella PA21/S del Team Faggioli in alcune gare del Civm e del Cem. Alla viglia ha messo a punto la preparazione effettuando alcuni test in pista. Probabile una sua partecipazione nella tappa del Campionato Italiano Prototipi in programma il prossimo week-end a Vallelunga

Auto Sprint N° 10/Extra

Campionato Italiano Prototipi	12/18 marzo 2013 (pag. 42)

PRIMO PIANO

A SEGNO TRA LE SPORT TRICOLORI NEL 2012
Con Marco Visconti Mg Motorsport ha conquistato il titolo italiano nel campionato Prototipi nella passata stagione

Mg raddoppia

AL TOP PRIMA FRA LE MONOPOSTO E POI NELLA SERIE PROTOTIPI IL TEAM DI MANGIONE AVRÀ DUE SPORT AL VIA DEL TRICOLORE

di Dario Lucchese

La Mg Motorsport raddoppia. Dopo avere fatto il proprio ingresso nel Campionato Italiano Prototipi lo scorso anno, centrando subito il successo, il team di Canegrate punta nel 2013 a schierare non una, ma due Osella Cn2 con il supporto del Costruttore piemontese. Al "top" prima nelle monoposto, poi nella serie Aci-Csai riservata alle vetture Sport, la squadra lombarda è riuscita in poco più di un lustro a diventare un nome di riferimento nel panorama tricolore. 2006-2012: un arco temporale segnato da tre titoli. I primi due ottenuti in F.Azzurra, con Edoardo Liberati e Alberto Cerqui. Filone giovane per la squadra lombarda, che fin dall'esordio nel Trofeo Cadetti ha voluto puntare sempre sui "baby". Uno di questi, nel 2007, era stato lo svizzero Stefano Comini (campione in carica della Clio Cup Italia e due anni fa indiscusso dominatore nell'Eurocup Mégane Trophy), seguito a ruota dal neo-pilota del Lotus F.1 Junior Team Alex Fontana e Lorenzo Camplese. Quindi la scelta di rivolgersi alle ruote coperte ed il titolo conquistato nel 2012 con Marco Visconti. Un'altra scommessa vinta per Giuseppe Mangione, siciliano d'origine, che solo dopo avere lavorato come capo-meccanico, dalla F.3 fino alla World Series, con alcune realtà internazionali come Vergani Racing ed Eurointernational (dalle sue mani sono passati anche Thomas Scheckter, Matthias Lauda, Matteo Bobbi e Giorgio Mondini), ha deciso di dare vita ad un proprio team. Una squadra "a conduzione familiare", visto che a ricoprire sia il ruolo di direttore sportivo che quel-

Auto Sprint N° 10/Extra

Campionato Italiano Prototipi	12/18 marzo 2013 (pag. 43)

CREDO NEI PROTOTIPI, IL PERFETTO ANELLO DI CONGIUNZIONE TRA LE FORMULA E LE RUOTE COPERTE

GIUSEPPE MANGIONE

lo di PR c'è la figlia Anna, neo-laureata in Economia e Marketing, mentre la moglie Giovanna si occupa dell'aspetto amministrativo e persino del catering sui circuiti. Una vera e propria filiera, quella che la MG Motorsport è riuscita a creare nel giro di pochi anni, dando il via alla carriera di alcuni ragazzini dal piede pesante. Una filiera che adesso si propone di esportare anche nelle ruote coperte, parlando ovviamente di vetture biposto. La priorità rimane quella del tricolore Prototipi, con un occhio anche verso i campionati esteri: VdeV, Speed Euroseries e gare di durata. Perché puntare sulle Sport?

A spiegarlo è lo stesso Mangione. *«Credo che la categoria sia il perfetto anello di congiunzione tra le formula e le ruote coperte, molto vicina tecnicamente al mondo delle monoposto da cui proveniamo, adatta tanto ai gentleman quanto ai più giovani. Un passo che abbiamo voluto fare anche per iniziare una nuova avventura».* Lo scorso anno Visconti ha ottenuto tre vittorie e, a parte al Mugello, dove è stato costretto al ritiro per un incidente, si è sempre inserito nelle prime quattro posizioni consacrandosi campione a Monza, sulla sua pista di casa, con un appuntamento di anticipo sul finale della stagione. Un primato che nel 2013 la MG Motorsport cercherà di mantenere.

GIOVANI AL CENTRO DEI PROGRAMMI

Mg Motorsport linea verde

Tanti i giovani e giovanissimi che hanno militato tra le fila della MG Motorsport. All'inizio erano stati Oscar Bana e Maurizio Giordano a legare il proprio nome a quello della squadra lombarda, impegnata nel Trofeo Cadetti. Nel 2007 è quindi arrivato Stefano Comini. *«Un vero talento.* - dice Giuseppe Mangione del pilota svizzero - *Sempre in grado di adattarsi a qualsiasi situazione e di raggiungere velocemente il limite».* Nel 2008 il debutto nella F.Azzurra, sempre con Bana, Alessandro Silvestri ed Edoardo Liberati. Fu quest'ultimo, a fine stagione, ad aggiudicarsi il titolo. *«Edoardo all'epoca era molto giovane, ma ricordo che faceva cose stupende in modo del tutto naturale».* L'anno dopo en plein nella categoria propedeutica di Aci-Csai con Alberto Cerqui, che Mangione definisce essere un pilota *«dotato di grande grinta e lucidità, dal rendimento sempre costante».*

Fu in quella stagione che ad affiancare il bresciano arrivò Alex Fontana, giudicato dal team manager siciliano come un *«pilota molto riflessivo, abile ad ascoltare ed apprendere, in grado di migliorare molto velocemente».* Nel 2010 il debutto nella F.Abarth è stato positivamente segnato dalla presenza di Mirko Torsellini e Lorenzo Camplese, mentre l'anno seguente la squadra di Canegrate ha fatto il proprio ingresso in F.Renault con Alberto Agresta. Prima di approdare nei Prototipi con Manuel Deodati e Marco Visconti. Entrambi un po' "fuori razza", vista l'età. *«Data la maturità e l'esperienza, possiede una grande capacità di pianificazione e riesce a calibrare bene il proprio potenziale.* - sostiene Mangione di Visconti - *Credo però che tutti i piloti che hanno corso con la Mg Motorsport ci siano entrati nel cuore. Il nostro team, essendo a conduzione familiare, è sempre riuscito a dare ai ragazzi alla loro prima esperienza tutto il calore umano di cui hanno bisogno. I giovani fanno ormai parte della nostra storia».*

Auto Sprint N° 4

Campionato Italiano Prototipi	29 gennaio/4 febbraio 2013 (pag. 52)

PROTOTIPI

Norma ritorna

CON LA GDL RIENTRA NELLA SERIE TRICOLORE UN MARCHIO IMPORTANTE. È IL SETTIMO CONTENDENTE NELLA CORSA ALLO SCUDETTO DELLA CATEGORIA

di Dario Lucchese

Eppur si muove. Nonostante la pausa invernale, nell'Italiano Prototipi cominciano a collocarsi i primi tasselli. La serie tricolore, il cui calendario comprende ben nove appuntamenti, punta quest'anno sulle due gare da 23' più un giro per weekend, ammettendo al via anche gli equipaggi doppi. Una novità assoluta, che mira ad un ulteriore contenimento dei costi. Il tutto con una griglia che si preannuncia ancora volta estremamente varia, caratterizzata dalla presenza di diversi Costruttori sia in forma privata che ufficiale. È proprio in questo contesto che va evidenziato il ritorno del marchio Norma, con un'inedita realtà che risponde al nome già abbastanza conosciuto nel mondo delle competizioni Gt: la GDL Racing. La squadra ravennate ha infatti annunciato che debutterà nel campionato portando in pista una biposto M20 FC CN2 motorizzata Honda, la stessa con cui farà contemporaneamente il proprio ingresso nel VdeV. L'arrivo della Tatuus, la scorsa stagione aveva ulteriormente vitalizzato la categoria, rendendo ancora più avvincente il confronto tecnico con Osella, Wolf, Ligier, Lucchini e Promec. La Norma diventa così un settimo contendente al titolo. Le rare apparizioni della vettura francese nel 2012 erano culminate con la vittoria di Filippo Francioni sulla pista del Mugello. In pochi avevano tuttavia creduto nella biposto d'Oltralpe, che due anni fa era stata schierata dal team di Davide Uboldi. Eppure la Norma M20 FC risponde ad un moderno concetto di prototipo, con il telaio interamente in carbonio, alla pari delle stesse Tatuus, Wolf e delle Ligier di ultima generazione. Per Gianluca De Lorenzi, pilota e team manager della GDL Racing, la sfida è senza dubbio allettante. L'idea è quella di svolgere i primi test il 9 e 10 febbraio, proprio al Mugello, per dare inizio con ampio anticipo al programma di sviluppo. Ancora da definire chi la porterà in gara, anche se non è escluso in questo senso proprio un coinvolgimento di De Lorenzi. Per il VdeV l'equipaggio sarà invece composto da Alex Caffi e Maurizio Fratti, almeno per il primo appuntamento di Barcellona. ●

SARANNO 9 LE GARE DEL TRICOLORE 2013. DUE LE GARE PER OGNI APPUNTAMENTO E DOPPIO PILOTA

NORMA GDL STYLE
Sopra la Norma nella versione GDL che correrà nel tricolore prototipi 2013. Sotto, Uboldi e a destra Faccioni che con la Norma si sono tolti tante soddisfazioni

Auto Sprint N° 4

Campionato Italiano Prototipi	29 gennaio/4 febbraio 2013 (pag. 53)

LA VETTURA

Telaio in carbonio

La peculiarità della Norma M20 FC è quella del telaio tutto in carbonio. Il cambio adottato è il sequenziale Sadev a sei rapporti. Il peso, nella configurazione Cn2, è di circa 570 Kg. Una vettura dall'aerodinamica raffinata, sviluppata sulla base dell'esperienza maturata dal Costruttore francese nella classe Lmp2 e alla 24 Ore di Le Mans, ovviamente aggiornata con il crash-box anteriore rispondente alle più recenti normative Fia in tema di sicurezza.

De Lorenzi: «Un nuovo stimolo»

IL PATRON DELLA GDL, TEAM DA SEMPRE NELL'OTTICA GT, SPIEGA PERCHÉ HA SCELTO DI SCENDERE IN CAMPO ANCHE FRA LE SPORT

Pilota affermato prima nelle categorie Turismo e poi nel Gt, quindi dal 2001 contemporaneamente impegnato nelle vesti di team manager. Per Gianluca De Lorenzi la nuova avventura con la Norma Cn2 rappresenterà, in un certo senso, un ritorno alle origini. *«Fermo restando che il programma della squadra sarà anche concentrato nelle gare Granturismo, la scelta di affacciarmi ai campionati Sport rappresenta per me un nuovo e interessante stimolo. Non posso infatti negare di essere intenzionato a prendere parte personalmente ad alcuni appuntamenti del campionato italiano. Inoltre, parlando delle biposto, si tratta di vetture molto economiche nella gestione. Con 30.000 euro puoi fare le 6 Ore, meno della metà di quanti se ne spendono con una Gt3. Per chi proviene come me dalle Formula, guidare una biposto da 270 Cv con 570 Kg di peso, significa riassaporare il piacere di una "vera auto da corsa". Secondo me è però un peccato che il regolamento della serie tricolore non sia perfettamente allineato con quello degli altri campionati internazionali. Nel VdeV, per esempio, le gomme posteriori sono le Michelin, più strette delle Avon* (quelle che dovrebbero essere impiegate in nell'Italiano, ndr). *Inoltre cambiano i fanali, l'estrattore e l'ala posteriore, così siamo obbligati a smontare e rimontare. Il confronto con gli altri Costruttori è interessante: la Tatuus è una vettura innovativa, completamente da sviluppare. La Osella può contare sulla bontà di un prodotto competitivo e sempre all'avanguardia. Per potere subito puntare ad essere competitivi, la parte relativa ai prototipi sarà seguita da una squadra Gdl Racing distaccata da quella che si occupa del Gt, perché il metodo di lavoro cambia completamente. Il nostro obiettivo sarà anche quello di partecipare alle gare Granturismo che si svolgono negli stessi weekend del VdeV».*