

GD

Gentlemen Drivers

www.g-d.it

N° 47 Marzo 2009



Tony Carello

Anno 6 n° 47 - Marzo 2009 - 6 euro (12 euro con DVD)
Rivista + DVD monografico 30 euro
Sped. abb. post. 45% Art. 1 comma 1 legge 46/04 Dr/CPBA - N.O. - TORINO



e la Lancia Stratos Gr.4



Entra nella storia del'automobilismo

MUGELLO STRADALE



GRANDE EVENTO

22° Circuito stradale del Mugello®

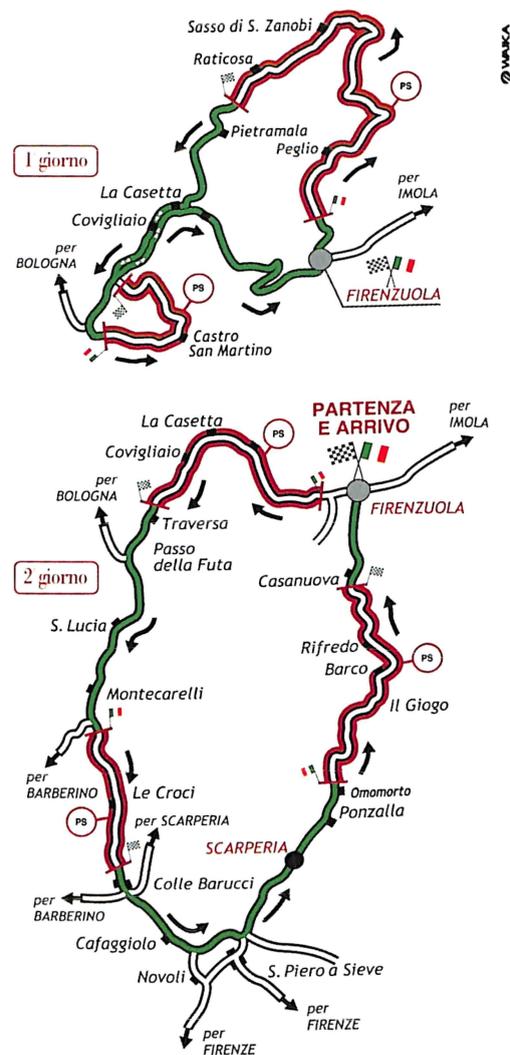
12 - 13 - 14 giugno 2009

Competizione per auto storiche
Rally, Regolarità sport e Parata
Turismo, granturismo e sport
Campionato, Trofeo e Coppa Csai Rally

Scuderia Automobilistica Clemente Biondetti A.S.D.

Via Gino Capponi 26 - 50121 Firenze

Teléfono +39.055.2479121 - Fax +39.055.2342629



E-mail: info@scuderiabiondetti.it - www.circuitostradaledelmugello.it



LA VENDO... ANZI NO, LA COMPRO!

GD - Gentlemen Drivers
Anno 6 N° 47
Marzo 2009

Autorizzazione Tribunale di Biella
n. 532 del 4/7/03

Direttore responsabile
Michele Mora
michele@g-d.it

Responsabile produzione video
Henry Jameson Ciullo
video@g-d.it

Hanno collaborato
Massimo Gioggia, Michele Zottis, Aldo Spinosa, Rudy Dal Pozzo, Andrea Zanovello, Sergio Biancolli, Edy Cipolat Bares, Savina Confaloni

Fotografie
Nicola Biondo, Foto Zoom, Actualfoto, Daniele e Maurizio Ciabatti, Andrea Zanovello, Roberto Zanella, Photoruby, Foto Forchini, Foto Mentelli, M+Race, Rallypost.com, Vision, Checco Cancelli, Rosario Guida, Enzo Giovannelli, Passionerally.it, Fotosport, Francesco Mazzara, Mario Gallà, Andrea Marocco

Elaborazione immagini e pagine pubblicitarie
Pasquale Errico
grafica@g-d.it

Progetto grafico e impaginazione
Pasquale Errico
grafica@g-d.it

Stampa
Graf Art - Venaria (TO)

Redazione, amministrazione e pubblicità:
Via Milano 83 - 13900 Biella (BI)
Tel. 015.2520290 - Fax 015.2438553
www.g-d.it - E-mail: info@g-d.it

H.M.C. srl Editori
Viale Matteotti 13 - 13900 Biella (BI)
Tel. 015.2520290 - Fax 015.2438553

Abbonamento annuo (10 numeri)
Magazine (solo rivista): 50 euro
Dvd (rivista + dvd): 99 euro
Sped. in A.P. - 45% -
Art. 2 Comma 20/B Legge 662/96

In questi periodi di crisi sembra ci siano due settori che se la passano bene: le lotterie e il mercato delle auto storiche. Tutti e due i sistemi a grandi linee dovrebbero servire per rimpinguare le tasche vuote delle vittime della crisi, ed è la probabilità di farcela, che le tasche si gonfino, che accomunano questi mondi all'apparenza tanto lontani.

Già perché la vendita della propria storica in alcuni casi, al pari delle lotterie, mette in moto una falsa aspettativa, una speranza da probabilità zero che tutto il mercato funzioni così: sono andati su un noto sito di aste on line e ho visto in vendita il delirio a prezzi impossibili.

Fiat 127 senza targhe a più di 4000 euro, una Fiat 600 D a VENTICINQUEMILA euro (...trattabili, per essere onesti) e una serie infinita di vetture "a trattativa riservata" o "prezzo dopo visione" che se la vede il demolitore ti chiede lui i soldi per portarla via. Trovare il "pollo" sarà sempre più dura, ma allo stesso modo si rischia di diventare "polli" o peggio offensivi verso chi (a torto o ragione) vuol vendere un mezzo che vale soldi grossi.

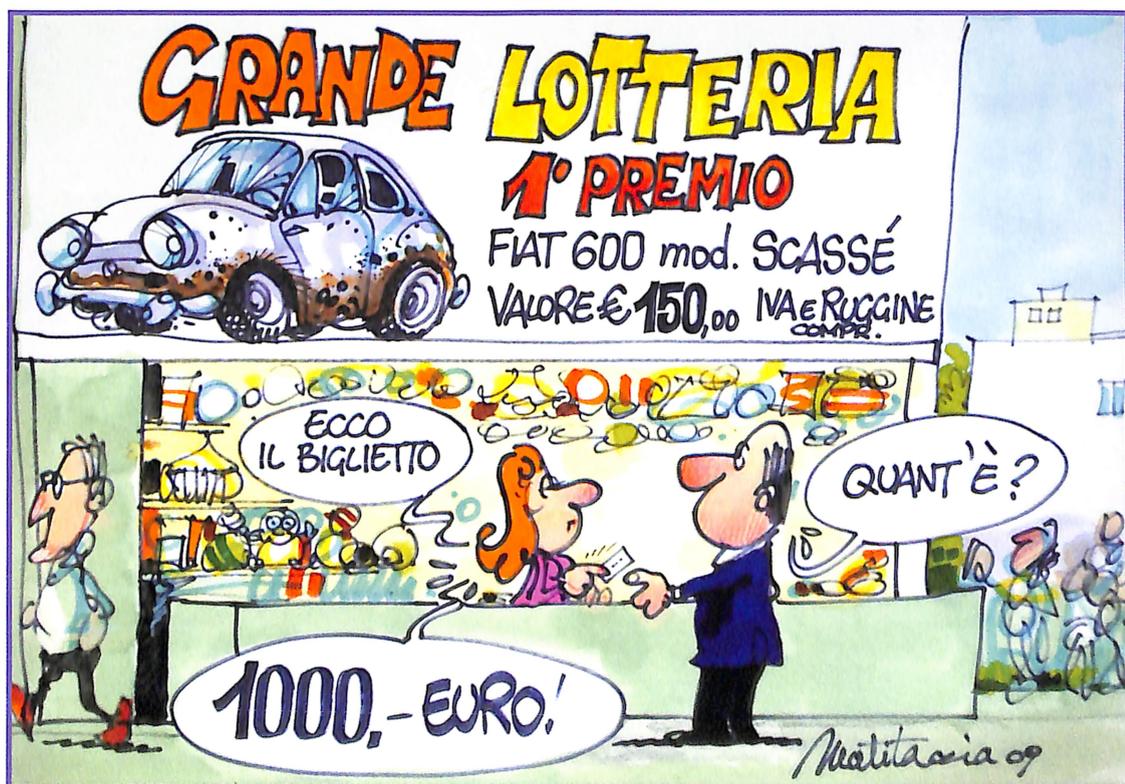
Sfogliando le riviste specializzate che sono dotate di una sezione riservata alle quotazioni ci imbattiamo in prulisse leggende che danno il valore dei mezzi con più di 10 anni e di conseguenza storici (!?!), con tanto di valori percentuali che immediatamente mi mettono in grado, ad esempio, di scoprire che la Porsche Carrera RS del 1973 in condizioni così così vale intorno ai 40.000 euro.

Penso: se uno me ne chiede 50.000 è matto? Se sale a 100.000 che gli dico? E perché a 150.000 c'è ancora chi fa la fila per portarsela a casa? Probabilmente perché il mercato e il "listino" viaggiano su due binari, nel senso che non si incontreranno mai. E' un caso, certo, come quello di tante altre prestigiose vetture come laq 037 o la Quattro Sport che se sapessi dove le vendono al prezzo "di listino" farei i debiti per comprare la bisarca...

Per quanta riguarda le vetture da gara la storia sembra essere la stessa. Ci sono vetture in vendita da anni allo stesso prezzo che si stanno coprendo di polvere e gente che cerca una macchina da corsa al prezzo di un roll-bar. Differenze tra domanda e offerta che in mezzo ci starebbe il muletto, comunque alla fine qualche passaggio si vede, qualche cosa di nuovo si affaccia alle gare, portando alla ribalta anche vetture "minori" ma che fanno comunque ricordare che quando si partiva in trecento non tutti avevano la Stratos coi colori Alitalia...

Una cosa sola infine: se qualcuno si volesse liberare della sua Golf Gruppo I o della Giulia 1300 Turismo di serie al termine della stagione, non ci chieda 40.000 euro solo perché ha un treno di gomme da bagnato di scorta...

MEGLIO... LA VINCO!!!



RIMINI FIERA • 27-29 MARZO 2009
7° SALONE DELL'AUTO SPECIALE E SPORTIVA

my
special car
show



DOVE NIENTE È DI SERIE!



PROMOTOR
International

WWW.MYSPECIALCAR.IT

nuvolari



SOMMARIO

MARZO 2009

LA STORIA

04 Tony Carello e la Lancia Stratos Gr.4

VELOCITÀ IN CIRCUITO

20 Brevi Pista

RALLY STORICI E REGOLARITÀ SPORT

24 Brevi Rally

- 30 12° Rallye Monte-Carlo Historique
- 38 26ª Coppa Dalla Favera
- 44 3° Rally Storico Riviera Ligure
- 46 4° Rally Due Valli Historic
- 2° Rally Due Valli Classic

VELOCITÀ IN SALITA

58 Brevi salita

RUBRICHE e APPROFONDIMENTI

- 01 Editoriale
- 37 Monte-Carlo Story - Il 1979
- 54 Dal Pozzo... di Rudy
- 56 Le Zoomate di Sergio
- 61 Fine Prova
- 62 Il mercatino di GD

IL MENÙ DEL DVD n. 47

STORIA



Tony Carello e la Lancia Stratos Gr.4

RALLY



4 Historic Ice Trophy

RALLY



Speciale Camera Car

RALLY



11° Snow Trophy



AFFARI DI FAMIGLIA

Testo: Michele Mora
Foto: Actualfoto, HJC, Archivio Carello

Provate a leggere il vostro nome su tutte (...o quasi) le macchine da corsa che ancora oggi fanno sognare ed emozionare le folle.

Crescete in un ambiente e in una città (torino) dove le corse sono il pane quotidiano.

Appendete in camera il poster del vostro beniamino che corre su una Fulvia, una bella foto, di quelle prese di fronte: due o quattro fari supplementari, spenti, accesi, coi tappi, ma inesorabilmente CARELLO.

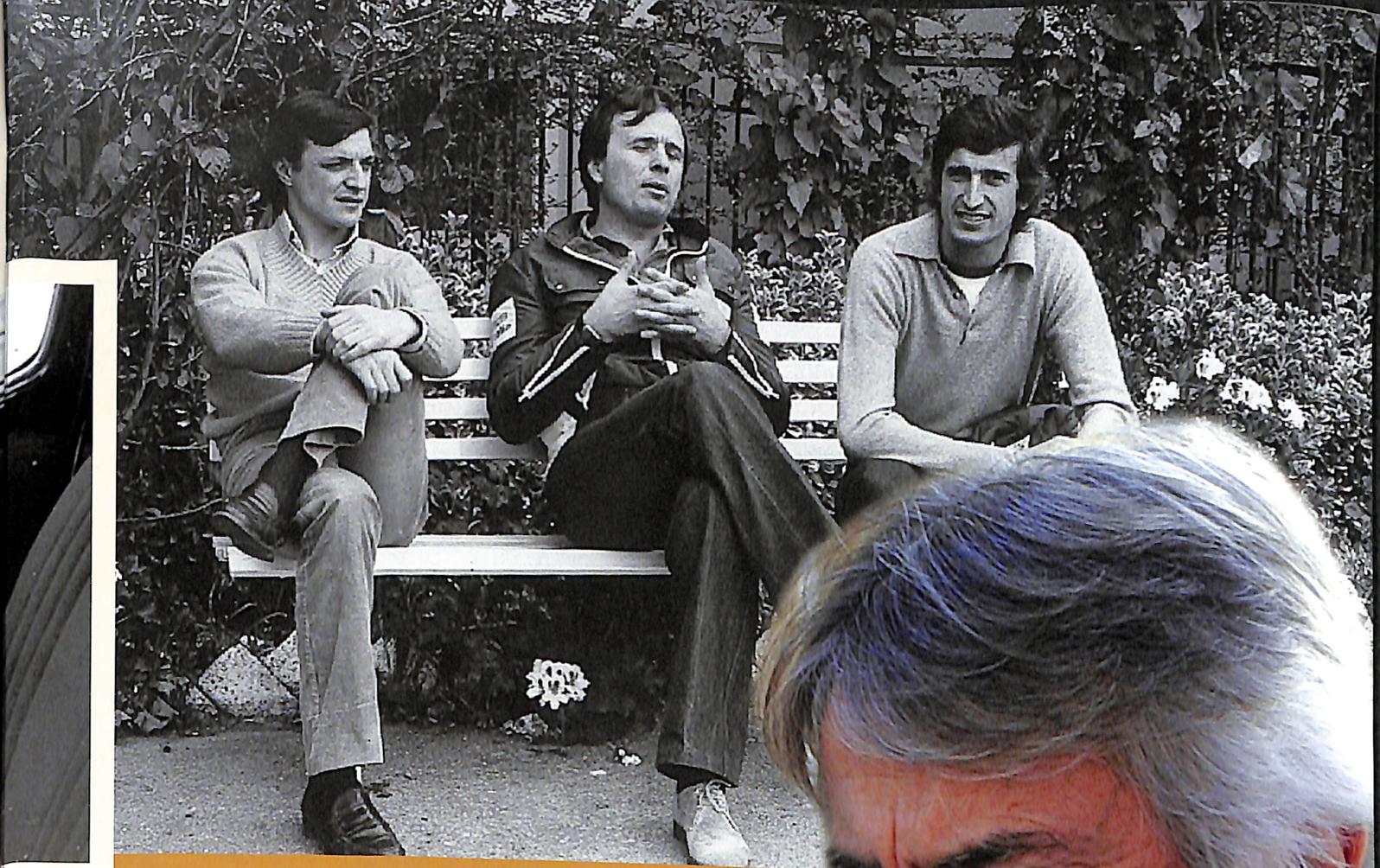
E poi gli adesivi, le cuffie dei Megalux... CARELLO CARELLO CARELLO e ancora CARELLO!

E se, infine, tuo fratello maggiore corre nei rally e tuo cognato si chiama Alcide Paganelli e i rally li vince in giro per il mondo il tuo destino, anche se il tuo sogno è di correre in pista, è segnato: il destino di Tony Carello.



"L'esordio", un momento di relax insieme agli amici (al centro si riconosce Alcide Paganelli, campione italiano rally 1970 e cognato di Carello) e un'intensa espressione del pilota colta nel momento in cui, dopo tanti anni ha risentito rombare il sei cilindri della Stratos: da notare che per l'occasione Carello ha indossato il giubbino dell'epoca, che tra l'altro calzava ancora a pennello...





Sullo sfondo il frontale della vettura con in bella evidenza le cuffie coprifari e le scritte col cognome del pilota...



"Ero ancora sui banchi di scuola e già contavo le ore che mi separavano dalla patente. Per me correre era un virus, contratto in età giovanile, che mi prioettava in battaglie corpo a corpo negli autodromi di tutto il mondo: già, il mio sogno era correre in pista, la bagarre, il contatto con l'avversario mi davano un senso di eccitazione..."

di correre cresceva, e dopo poco più di un anno decisi di decarmi seriamente alle gare, e qui il mio destino fu segnato"

In che senso?

"Io avrei voluto correre in pista, la velocità mi affascinava sopra tutto, ma quando condivisi la mia volontà con Fausto (il fratello maggiore ndr) e mio cognato loro

mi fecero capire che correre nei rally sarebbe stato per me molto più semplice. Avevo per certi versi la strada spianata dalla loro esperienza, soprattutto riguardo ai costi. Alcide mi procurò una Fiat 125 di Gruppo 2, ma solo sulla carta, perché il motore era assolutamente stradale: iniziai così ad affrontare con il solo scopo di divertirmi, questo tipo di gare, che comunque mi regalavano buone soddisfazioni. Dopo poche gare la cambiai con l'Ascona di Gruppo 1 di mio fratello, che nel frattempo passò al Gruppo 2".

Una carriera decisamente fulminante la tua, presto infatti ti ritroviamo a guidare vetture del Jolly Club...

"Nel 1973 mio fratello smise di correre per lavorare nell'azienda di famiglia, per cui si liberava un posto... Andai a trovare Cesare Fiorio, che conoscevo abbastanza bene, con un po' di spavalderia e tanta buona volontà, a chiedergli una mano, e lui mi mandò da

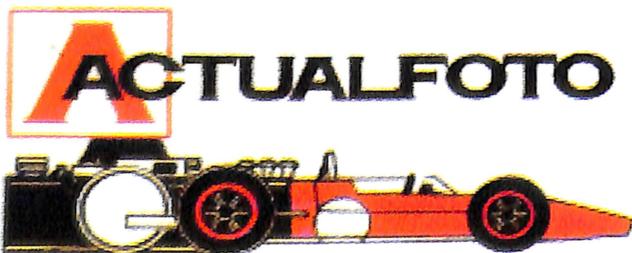


Invece...

"Invece iniziai a correre in salita, alla Occhieppo-Graglia con una A 112 coi numeri pennellati sulle portiere, una gara su strada ma da solo: né pista né rally. Il mio mentore fu un tale Morando, un pilota che mi fece fare al suo fianco la Cesana-Sestriere, insegnandomi le traiettorie. Fu per me una rivelazione: la scoperta di una strada nella strada, che ti fa andare più pulito e, di conseguenza più forte. Il mio modo di pilotare, molto diverso dai miei colleghi, va proprio collegato a quell'esperienza, che feci mia con tanto tanto allenamento: su e giù per le strade della collina torinese misi a punto la mia tecnica di guida, pulita e perfino sottosterzante, anche quando guidavo una vettura a trazione posteriore. La voglia



Si ringrazia



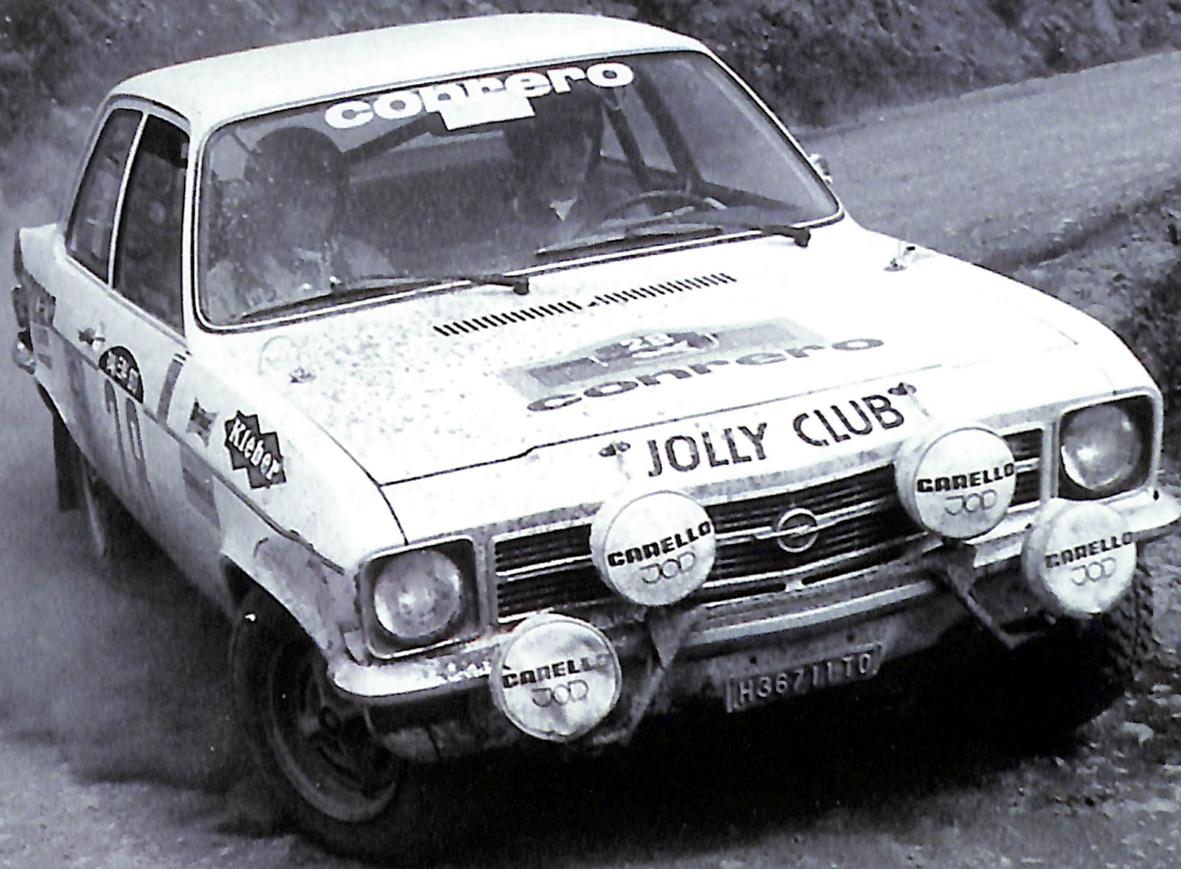
Via Ranzani, 19/B
40127 BOLOGNA

Tel. 051 240820 - Fax. 051 422211

e-mail: actualfoto@fastwebnet.it

www.actualfoto.it

Partita IVA 00687181206



L'esordio in gara avvenne alla guida di questa A 112 alla salita Occhieppo-Graglia, nel biellese. Da notare i numeri dipinti sulle portiere. La Fiat 125 e l'Opel Ascona, come per molti colleghi di quell'epoca, hanno rappresentato per Carello una fondamentale scuola da cui partire per ambire al professionismo.

Angiolini, che faceva correre le Beta Coupé. Sembra incredibile ma con quelle macchine assurde che erano le Beta, con in cambio bloccato dopo pochi metri, riuscii a farmi notare e conquistai un posto nella Squadra Ufficiale"

ndr) che guidava il furgone con la macchina da corsa al traino. Penso che nelle gare odierne nemmeno l'ultimo trofeista arriva alle verifiche nelle condizioni in cui noi affrontavamo un campionato europeo.

La prima gara con la Stratos, che ricordo essere il Quattro Regioni del '76, mi ricordo che lo provammo con una Beta e corremmo la gara (mezzo terra-mezzo asfalto) con l'assetto da terra: la macchina arrivava direttamente dalla Grecia, dove aveva corso l'Acropolis e a seguirci c'era un solo furgone di assistenza. Mi ricordo che corremmo due prove su asfalto addirittura con le gomme da terra. Era diverso, difficile. Io per due anni ho corso con macchine che mi arrivavano fatte e finite, con gli assetti fatti da Sandro o Lele (Munari o Pinto ndr) che a me non andavano a pennel-

E come venni accolto, quale fu l'impatto?

"A dirla oggi sembrerebbe una barzelletta. Da ufficiali andavamo in due alle gare: io col muletto e il povero Icio (Maurizio Perissinot, storico e compianto navigatore di Carello



Se cerchi le fotografie del passato nel nostro ARCHIVIO le puoi trovare ARCHIVIO FOTOGRAFICO DAL 1950 AD OGGI TUTTE LE CORSE PIU' IMPORTANTI AL MONDO OLTRE 5 MILIARDI DI IMMAGINI TUTTI GLI ELENCHI ISCRITTI ORIGINALI DELLE GARE CONTROLLA SUL NOSTRO SITO SE TROVI LA GARA O IL PILOTA CHE CERCHI





Nel 1974 il sogno si avvera e Carello porta in gara la Beta ufficiale, nella classica colorazione Alitalia. La strada verso il successo è ormai in discesa... La stagione del 1978 fu coronata da 7 vittorie su 10 gare. Solo due ritiri per guasto meccanico e l'incredibile percorso di Ypres, dove la carreggiata della Stratos era più larga della strada, negarono al pilota torinese un clamoroso en plein.

Nelle immagini accanto due momenti della Stratos impegnata ad Ypres e al Quattro Regioni. Sotto nella pagina a fianco: un passaggio della Stratos con la livrea Alitalia al Sanremo del 1977.

lo, non sentivo la macchina, ma dovevo correre stare zitto. Solo dopo due anni riuscii a lavorare bene sulla macchina e finalmente i risultati arrivarono".

Eri messo un po' ai margini, rappresentavi un personaggio "ingombrante" per i tuoi colleghi?

"Correre da ufficiale era come vivere in una giungla. Eravamo in tanti ad andare forte, i posti erano pochi, i capi erano capi e conqui-

starsi un angolino, uno spazio era davvero difficile. La mia per certi versi è stata una parabola molto stretta, ricca di soddisfazioni ma con tante delusioni, soprattutto dalle persone che popolavano questo ambiente, siano essi piloti o manager".

Parole forti, forse stupefacenti per noi che da fuori ricordiamo la vostra come un'epoca d'oro, di grandi battaglie sì, ma solo sulla strada...

"Non fraintendere...Il periodo era davvero d'oro, il modo di vivere le corse era ancora grezzo, ma gli interessi in ballo erano enormi, per cui c'era una facciata goliardica e un "dietro le quinte" degno di un libro giallo.

Io ho legato molto con i piloti minori, i privati, che avevano un gran piede e un gran cuore: Perazio, Bagna, Bossetti erano amici veri, anche alcuni compagni di squadra o "ufficiali" di altre squadre, ma dall'alto si tessevano tra-

TRAI TRAIETTORIE E CONCENTRAZIONE ONE

Le armi vincenti di Tony Carello si possono riassumere in queste due semplici parole.

La guida pulita, l'individuazione della linea ideale percorsa alla massima velocità possibile rappresentano senza dubbio una caratteristica di questo pilota, tra i primi ad adattarsi ad un nuovo modo di correre, forse meno spettacolare ma sicuramente più premiante contro il cronometro. Le strade cambiavano, diventavano più lisce, anche la terra si trasformava da due binari a strada bianca: fa scorrere la vettura pagava molto più di prima.

"Ricordo la prima prova con Perissinot -racconta Tony- all'Isola d'Elba. Lcio mi gurdò poco convinto, con l'aria decisamente insoddisfatta. Poi guardò il cronometro e disse 'Va bene così' (era uomo di poche parole...). La sua sensazione era che fossimo andati pianissimo, ma il tempo era venuto".

Con le trazioni posteriori tuttavia lo spettacolo sarà ancora garantito per qualche anno...

L'altro "plus" di questo pilota era senza dubbio la capacità di concentrarsi e mantenere alta l'attenzione per le lunghe ore che caratterizzavano le tappe dei rally dell'epoca. Non solo le doti di guida erano l'ingrediente indispensabile nella ricetta per diventare un campione, ma appunto, la capacità di andare forte anche dopo decine (e non la dico grossa) di ore passate ininterrottamente alla guida della vettura da corsa. Oggi i rally sono una passeggiata se confrontati con le gare che tra gli Anni 70 e 80 vedevano impegnati i piloti.

Un esempio per tutti: il 21° Rally di Sanremo si corse tra il 1 e il 7 Ottobre del 1979. La Lancia Stratos di "Tony" e Manini vinse la gara dopo avere percorso 3353 Km di cui 1078 suddivisi in 66 Prove Speciali. Il Sanremo del 2003 (ultima volta valido per il Mondiale) vide i concorrenti percorrere in totale 1377 km, disputandone 387 in Prova Special. L'edizione 2009 del Rally Storico prevede 8 PS per un totale di 151 km su un totale di 336.





Da „free lance“ Carello continuò a correre fino al 1988, con diverse vetture e nelle situazioni più disparate: sopra vediamo una sequenza di immagini del pilota impegnato al Costa Smeralda con la 131 del preparatore Volta, qui sotto e accanto due momenti che meritano un'approfondimento.

Con la Lancia Beta Hpe Carello prese parte al Rally di Montecarlo del 1975: con la vettura strettamente di serie, con una sobria livrea „da autoraduno“ fece vedere cose egregie fino a quando, finiti freni frizione e motore la vettura dovette cedere alle incredibili sollecitazioni a cui la guida agonistica di Carello la stava sottoponendo. A destra la Fiat 131 con cui prese parte ad una gara in SudAfrica, il paese dove vive tuttora il fratello Fauso. O meglio quello che rimane della 131 dopo l'incredibile incidente che portò Carello a schiantarsi a folle velocità contro il muraglione che si vede sullo sfondo: *“Il percorso era segreto - ricorda Tony - ma il mio navigatore mi esaltò confidandomi che avevamo avuto la fortuna di correre lungo un tratto che lui conosceva a memoria... Dopo le prime curve, che effettivamente mi chiamava con precisione da “note” mi disse che avremmo trovato un rettilineo di una decina di km. Mi fidai, visti i precedenti riscontri, ma dopo 5 km, all'uscita di un dosso e in quinta piena mi ritrovai di fronte il muraglione che costeggiava una curva a 90 gradi. Curva che lui, il navigatore, proprio non se la ricordava...”*



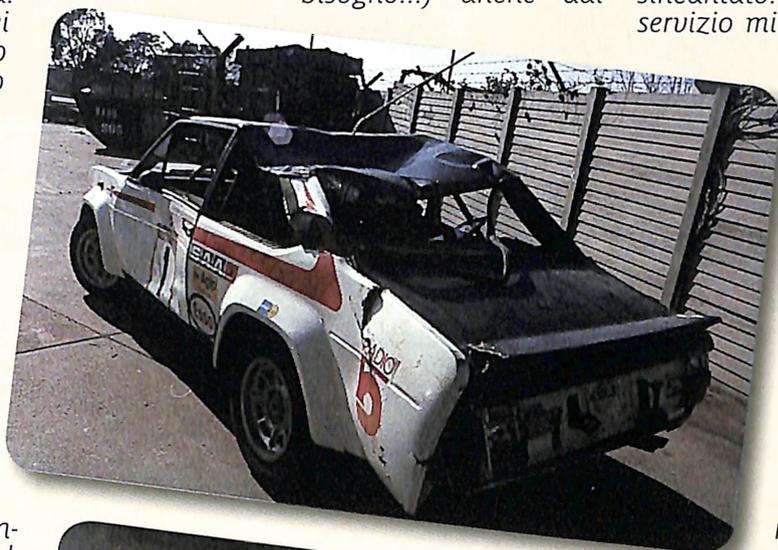


me incomprensibili. Trame che mi portarono a concludere tempo la mia carriera: il modo di pensare dei piani alti era troppo lontano dal mio modo di vivere e di pensare le corse, che per me erano anche e soprattutto divertimento”.

Come hai detto gli interessi in gioco erano alti, per cui il pugno di ferro poteva starci, in fondo quello del pilota è prima di tutto un lavoro.

“Sul pugno di ferro siamo d'accordo. Quando al Campagnolo del '76 arrivai dietro a Zordan, (un privato forse dalle doti magiche...) il capo (Cesare Fiorio ndr) mi trattò alla stregua di un bambino colto in fallo. Mi fece una ramanzian che ancora oggi me la ricordo, ma ci stava: una Lancia ufficiale, senza problemi, non poteva subire l'onta della sconfitta da parte di un privato, sebbene corresse sulle strade di casa. Io incassai senza problemi, era giusto così, e per far capire che avevo compreso la lezione, al Rally del Ciocco vinsi di forza. Quello che proprio non ci stava era il giochetto di mettreci

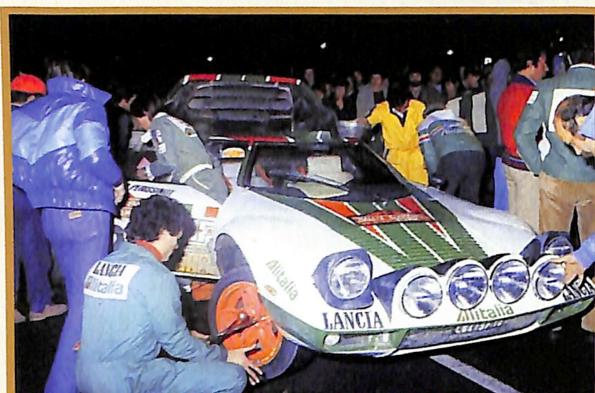
contro in squadra, il proteggere anzi- Sandro (che pure non ne aveva bisogno...) anche dai



com- pagni, e giochetti tipo quello che mi accadde a fine '78, quando mi promisero il Sanremo ma non mi alzarono la sbarra...”

Cioé?

“Io mi ritengo un puro, forse disincentato. Dopo un '77 a mezzo servizio mi convinsero a disputare l'Europeo del '78, e come “premio” mi promisero due gare del Mondiale, il Sanremo, appunto, e il Corsica. Era l'occasione per misurarsi con i grandi, secondo me i veri metri di misura per un rallyista. Avevo la MIA macchina, con l'assetto giusto e tutte le condizioni per combattere armi pari. Insomma vado a ritirare il muletto per partire per Sanremo, arrivo alla sbarra e il guardiano (già il guardiano...) mi dice “Il dottor Fiorio le deve parlare, parcheggi pure lì...”. Salgo da Fiorio e lui tranquillamente mi dice “Non vai a Sanremo”. Fine della poesia, dei sogni, di un mondo che non esisteva. “Ma...”. Niente ma. Dissi a Cesare che allora avrei fatto il RAC, ma inspiegabilmente fu no su tutta la linea. Ho provato in tutti i modi a cercare di capire perché quel Sanremo lo corse (e lo vinse ndr) Markku Alen con la mia macchina. Saltarono anche RAC e Corsica, e come se



figli davanti a tutto. Il dubbio mi è rimasto. Nell'unico Sanremo fatto "bene", con tutti crismi e la macchina in ordine mi sono ritirato, ma per una botta tremenda quando ero davanti a tutti: nella nebbia sono arrivato in quarta dove tutti passavano in prima. Non poteva che finire contro la montagna..."

Effettivamente malgrado tu abbia corso da ufficiale le occasioni per confrontarti al top sono

state davvero poche...

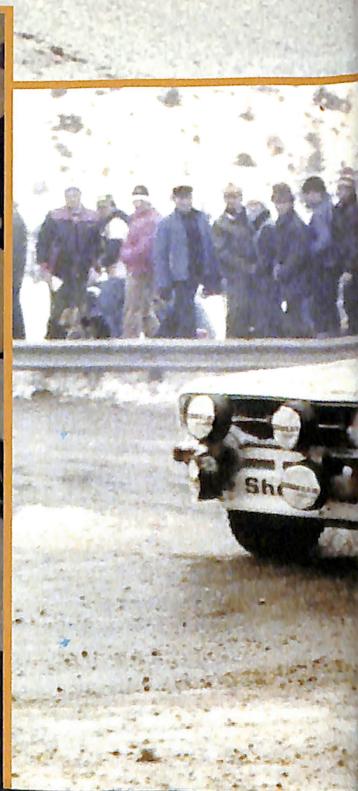
"E' così. Dove andavo io non c'erano gli altri e viceversa. In altre occasioni gli ordini di scuderia erano perentori e nell'Europeo me la battevo contro un Kadett di Gruppo 2.

Come ho detto la strategia aziendale, le scelte dei piani alti stavano al di sopra di ogni immaginabile strategia. Nel '77, quando ero davanti a tutti al Sanremo Fiorio mi disse perentorio che la gara l'avrebbe comunque tranquillamente vinta una 131, di levarmelo dalla testa che sarei arrivato io davanti. La botta mi ha tolto dal-

nulla fosse, a fine anno eccoli di nuovo lì a chiederemi di firmare per la stagione successiva. No signori, non ci sto, non capisco e non mi adeguo".

Così finisce il sogno, con il dubbio di avercela potuta fare, di arrivare fino in cima...

"Tutto ha un prezzo, e per me quello del successo era troppo alto. Ho semplicemente anticipato di un paio d'anni i miei progetti, che vedevano la formazione di una famiglia e la nascita dei miei



l'impiccio in cui due anni dopo si è trovato Fassina, che da privato potè vincere la sua gara in barba ai giochi (trasversali ndr) di scuderia. In Spagna mi sono trovato a battagliaire con piloti di livello e macchine al top, ma alla fine, come detto, il dubbio rimane..."

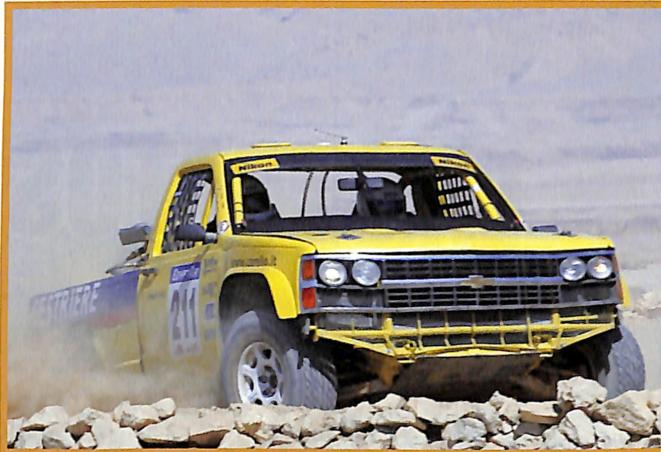
Ma il casco al chiodo l'hai appeso dieci anni dopo...

"Il chiodo per il mio casco devono ancora piantarlo! (sorridente) Dopo che smisi di correre da ufficiale feci il "free lance" per una decina d'anni, corsi un bel Giro d'Italia con la Stratos, alcune gare col 131, anche in Sudafrica e in Spagna. Ma correre diventava un'impegno impossibile da sostenere, così mi defilai. Fino al quando nel 1989 ho iniziato l'epopea dei raid africani, e con il mio pick up Jellow Spirit ho corso fino al 2008".

Ti piacciono le storiche, ti piacerebbe tornare alla guida di una vettura storica?

"Io ho corso con una Lotus storica, sia in pista che nei rally, ma l'esperienza è chiusa. Un squalifica comminatami per un motivo assurdo mi ha allontanato da un mondo in cui credevo prevalessero il fair play e lo spirito cameratismo. Ho scoperto mio malgrado che quello che credevo fosse un gioco si è rivelato una trappola per "incastrare" chi in buona fede si siede al tavolo. Io sono sempre stato una persona e un pilota corretto, sia quando correvo da ufficiale che da privato. Passare per baro in un mondo di gentiluomini non mi è proprio andata giù. Vedremo comunque cosa ci riserverà il futuro..."

Chissà...



Altri momenti della lunga carriera del pilota torinese: assistenza ufficiale all'Isola d'Elba, due momenti del Giro d'Italia, con la Ford Escort al Monte 79, ancora con la Stratos al Campagnolo e al Quattro Regioni e, sopra con la Lotus al metà degli Anni 90 e "Yellow Spirit", il pick-up con cui ha affrontato dieci anni di gare africane.



LA STRATOS "INVOLUZIONE"

Testo: Massimo Gioggia

Evoluzione 1, Evoluzione 2 ... nel mondo dei rally questa denominazione è, a dir poco, abituale. L'hanno utilizzata, ufficialmente o meno, marchi importanti come Peugeot (ricordate la 205 T16 Evo 1 ed Evo 2?) mentre altre case, come Mitsubishi, ne hanno addirittura "abusato" (con le innumerevoli "Evo" del modello Lancer).

Ciò che i più non sanno è però che, per quanto incredibile possa sembrare, è esistita anche un'auto che avrebbe potuto, a tutti gli effetti, essere definita "Involuzione 1"; dal momento che era, "de facto", la trasformazione in un qualcosa di meno competitivo di una vettura che, se invece fosse stata ulteriormente evoluta, avrebbe dominato il mondo dei rally ancor più a lungo di quanto ha fatto.

Questa vettura è la Lancia Stratos versione "livrea Pirelli", macchina di copertina di questo numero di *Q D Gentlemen Drivers*.



La storia

Facciamo un passo indietro, per ricordare che la Stratos discende, in linea più o meno diretta, dal progetto "Stratolimito", presentato dal carrozziere Nuccio



Bertone (che utilizzò poi, da subito, la denominazione Lancia Stratos) al Salone dell'Auto di Torino del 1970.

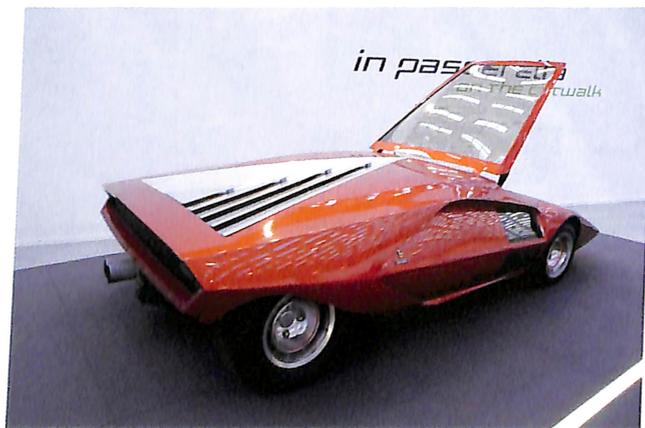
Era questa un'idea che in Lancia non aveva suscitato alcuna "reazione ufficiale", ma che aveva sicuramente solleticato la curiosità di Cesare Fiorio, in quel periodo già alla ricerca di qualcosa di valido con cui sostituire l'ormai datata Lancia Fulvia HF. Motorizzata proprio grazie al propulsore della Fulvia HF, la Stratos fece nuovamente la sua comparsa a gennaio del 1971, al Salone dell'Auto di Bruxelles. Le cronache del tempo parlano di una sua esibizione nel traffico della Gran Place della capitale belga, dove "aveva di colpo fat-

to invecchiare di mezzo secolo tutte le altre vetture presenti".

Fu proprio il "clamore mediatico" ottenuto in quell'occasione a indurre l'allora direttore generale Lancia, Pier Ugo Gobbato, a chiedere a Bertone di vedere di persona il prototipo.

La presentazione ufficiale avvenne nel cortile della sede Lancia di via San Paolo, a Torino, preceduta, com'è noto, dal "coup de théâtre" della vettura che passa al di sotto della barra posta all'ingresso. "La Stratos era alta 84 centimetri" ricorderà poi il responsabile delle Relazioni Pubbliche della Bertone, Beppe Panico, che quel giorno era sulla vettura con il suo costruttore "mentre la sbarra era posta a 96 centimetri: per cui non ci fu alcun problema a passare sotto". Ben più difficile fu uscire da quell'auto, visto che all'interno ci si stava praticamente sdraiati e l'accesso avveniva solo con l'apertura dell'ampio parabrezza anteriore.

Sia come sia, la Stratos aveva colpito nel segno e quel giorno Bertone lasciò la sede Lancia con l'incarico di rivisitare l'intero progetto: per dargli un seguito dal punto di vista industriale e, soprattutto, dare vita a una vettura espressamente studiata per le competizioni rallyistiche.



Detto fatto? Tutt'altro: se da un lato il lavoro del carrozziere torinese fu celere ed efficace (basti pensare che la versione pressoché definitiva della Stratos fu presentata quello stesso anno, al Salone dell'Auto di Torino), la scelta del motore divenne una storia che sembrava non dovesse avere mai fine, anche se quella vettura ebbe fin dall'inizio il motore Ferrari Dino.

Il motore

Quella scelta era stata fatta, in via provvisoria, dallo stesso Bertone, che aveva così pensato di sostituire il 1.6 HF Fulvia in precedenza montato sulla Stratoslimite.

Il Dino 6 cilindri a V di 2.400 cc, era stato concepito anni prima (originariamente con cilindrata di 2.000 cc.) per equipaggiare le monoposto Ferrari di Formula 2 del 1967; poi era stato fornito alla Fiat che l'aveva utilizzato per le Fiat Dino prodotte, dal 1969 al 1972, dalla Pininfarina (versione spider) e dalla Bertone (versione coupé).

Le prime prove furono effettuate con la vettura in quella configurazione, ma quando la nuova Stratos fu presentata al pubblico, tutto era ancora da decidere. Lo fa ben capire il comunicato diramato ai tempi dalla Bertone, che spiegava che "sulla vettura Stratos HF, realizzata da Bertone in collaborazione con reparto corse Lancia, si sarebbe potuti montare diversi propulsori, di cilindrata variabile tra i 1600 e i 2500 cc."

Il comunicato precisava inoltre che "sulla vettura esposta al Salone era esposto un motore di un'altra casa del Gruppo ... in attesa di una definitiva scelta della gamma di motori con i quali commercializzare la vettura".

Dietro questo un po' sibillino annuncio c'erano già le divergenze fra chi avrebbe voluto vedere la Stratos competere con il motore della futura Beta (si parlava di un boxer di 2.000 cc., però ancora di là da venire), chi riteneva non praticabile la scelta Ferrari (poiché, dal momento che la produzione delle Dino era praticamente cessata, si stava già pensando allo smantellamento della linea) e chi, molto semplicemente, già allora riteneva che la vettura con cui gareggiare dovesse essere altra, molto più vicina della Stratos



alla produzione di serie.

Per sbloccare la situazione (e convincere Enzo Ferrari a fornire i motori) ormai a fine '72 l'ingegner Gobbato andò anche dall'avvocato Agnelli, dicendo a chiare lettere che "se non avesse avuto quel motore, si sarebbe arrangiato in altro modo", cioè andando a chiedere a Maserati il 6 cilindri di 3.000 cc. che equipaggiava la Merak.

Non fu questa soltanto una "boutade", poiché in quel periodo Fiat aveva in corso delle trattative con Citroën, che da poco aveva acquistato la Maserati. Quel negoziato non portò a nulla ma Maserati comunicò di essere comunque disposta a fornire il proprio motore; anzi, non solo il Merak 6 cilindri di 3.000 cc., anche il 4.200 montato sulla Quattroporte.

La cosa ebbe l'effetto di una bomba a Maranello, tant'è che la disponibilità a produrre i 500 motori necessari per ottenere l'omologazione in gruppo 4 arrivò subito e da Enzo Ferrari in persona.

L'evoluzione

Com'è noto all'inizio degli anni '70, con l'introduzione del Campionato Internazionale Marche Rally,

diventato nel 1973 Campionato Mondiale Marche, i regolamenti sportivi Fia erano in fase di evoluzione. Secondo quanto prevedeva l'allegato J del regolamento Fia del tempo, avrebbero potuto prendervi parte le vetture della Categoria A appartenenti ai gruppi da 1 a 4, tutti riservati a vetture prodotte in serie. Le Gruppo 1 (o Turismo di serie) dovevano essere state prodotte in almeno 5.000 esemplari; le Gruppo 2 (o Turismo) e le Gruppo 3 (Gran Turismo di serie) in almeno 1.000 e le Gruppo 4 (o Gran Turismo Speciale) in almeno 500 esemplari realizzati in 24 mesi successivi.

Nella pagina a fianco: due immagini della prima Stratos, presentata nello stand Bertone al Salone dell'Auto di Torino del 1970, da notare il parabrezza apribile, unico modo per entrare nella vettura.

In questa pagina: in alto, uno "spaccato" della Lancia Stratos 0; al centro, un gran numero di Lancia Stratos appena prodotte e sotto la versione stradale del 1973.

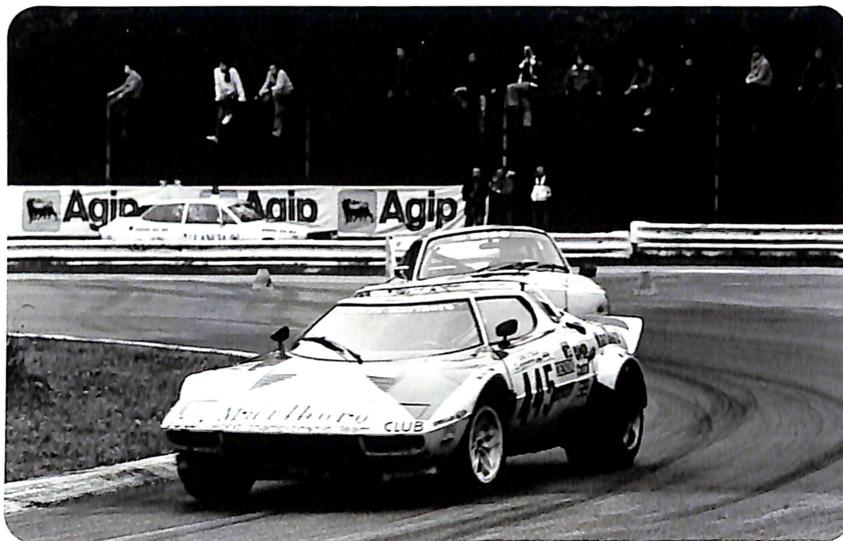
La maggior parte delle fotografie di questo servizio sono tratte dalla collezione di cartoline fatte realizzare dal collezionista Thomas Popper in occasione del 1° Raduno Lancia Stratos in Valle d'Aosta (9/10 giugno 2007).

La collezione è acquistabile sul nostro sito www.g-d.it o su <http://stores.ebay.it/GDStore>

Per questo motivo la Stratos, che già aveva cominciato a competere e a vincere correndo come Gruppo 5 (Prototipi), fu costruita in circa 500 esemplari e ottenne l'omologazione per il Gruppo 4 il 1 ottobre del 1974.

La vettura a quel punto era equipaggiata con il motore Dino 6 cilindri a V che aveva anche la Ferrari 246 GT; ma un certo numero di modifiche erano già state apportate in fase di messa a punto.

“Era stato modificato l'impianto di scarico e il collettore dell'impianto di alimentazione” spiega oggi l'esperto Aldo Zanone; “poi erano stati cambiati i carburatori (dai



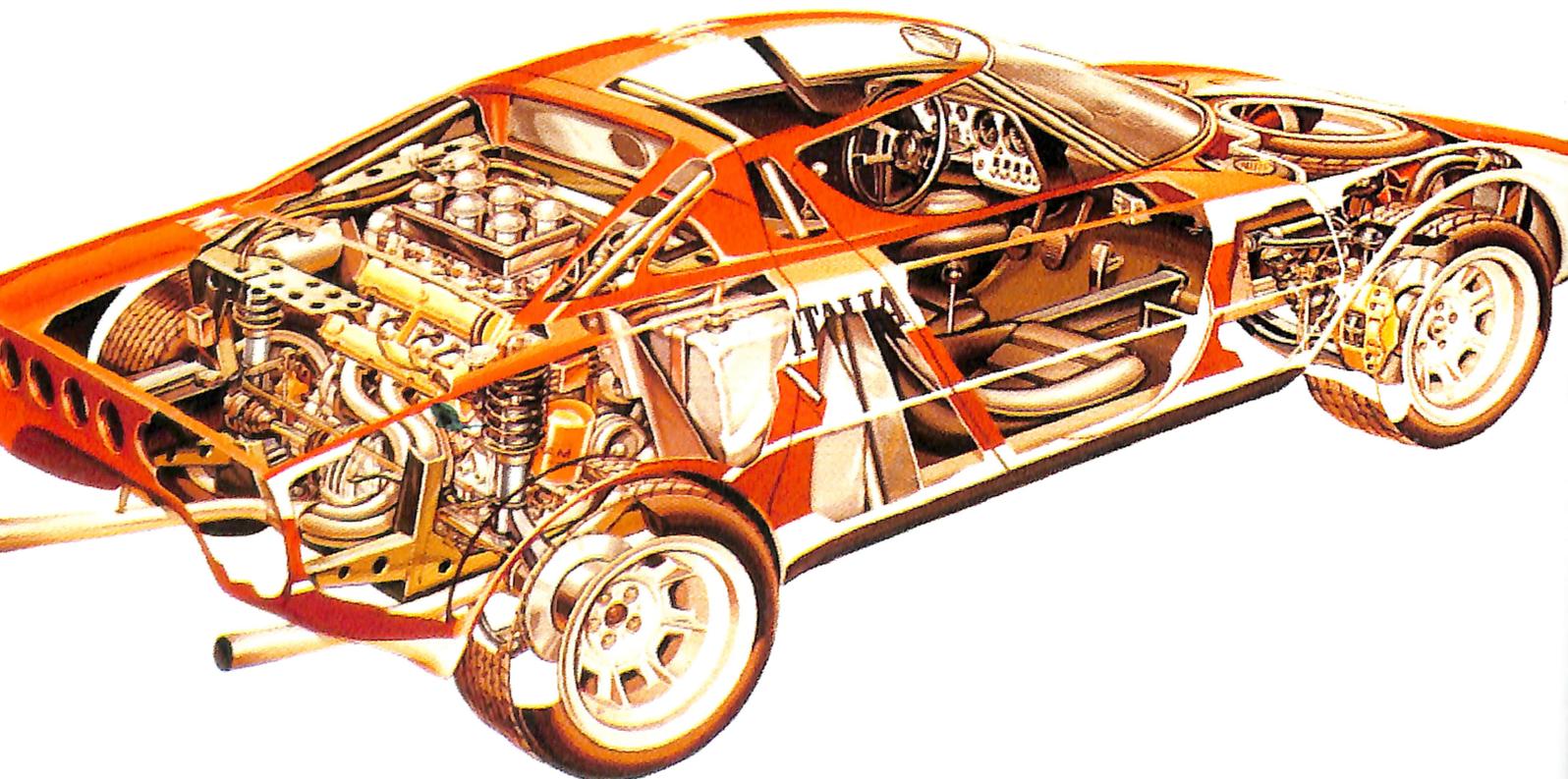
Weber DCNF40 si era passati agli IDF40) eliminando così quel problema di “mancamento del motore” di cui soffriva, in certe curve, la Ferrari Dino”.

Successivamente vennero poi in-

trodotte le modifiche più corpose, ovvero testa a 4 valvole, frizione a doppio disco e cambio a innesti frontali. “Le Stratos erano in origine state dotate del motore a 2 valvole, come le Dino (ma di questo propulsore, giunto alla quarta generazione, esisteva anche la versione con distribuzione a 4 valvole, già montata sulla Ferrari 166 di Formula

2 del 1968). Così equipaggiata la vettura arrivava ad avere, di base, 192 CV a 7.000 giri al minuto”. La nuova frizione, invece, dotata di un volano più leggero, era più piccola ma robusta il doppio, mentre il cambio, con gli innesti frontali,

La “Bête a gagner” dei rally si è difesa anche in circuito. Normalmente dotati dell'iniezione e spesso volte sovralimentati i motori a due e quattro valvole hanno dato filo da torcere ad avversarie con indole più “pistaiola”. Nella foto sopra Tony Carello tiene a bada una muscolosa Porsche 935 durante l'edizione 1981 del Giro d'Italia



era molto più maneggevole e preciso.

Queste modifiche erano state introdotte grazie al particolare "regime di deregulation" di cui le case automobilistiche impegnate nei rally avevano beneficiato all'inizio degli anni '70.

Era in pratica una "deroga di fatto" che permetteva l'introduzione di modifiche meccaniche che fossero state realizzate in almeno 100 esemplari (anziché i 500 previsti per le vetture).

Per la Stratos, Lancia aveva sfruttato questa situazione dal 1974 al 1978, dotando la vettura, oltre che di quanto fin qui descritto, anche di cofani anteriori e posteriori più leggeri. Così equipaggiata la vettura arrivò ad avere, nella sua massima evoluzione (ovvero la versione a 4 valvole utilizzata nel 1976), oltre 300 CV; ma va ricordato che i motori da velocità per le gare in pista (di norma ad iniezione indiretta) avevano circa 40 CV in più.



L'involuzione

Poi, più in Fiat che in Fia, il clima cambiò e la Stratos fu così "involuta". Il motivo? In realtà furono più d'uno, diversi e concomitanti. Cominciamo col ricordare che, dal primo gennaio 1976, l'allegato J del Regolamento Fia cambiò e non fu più così possibile (a partire dal 1977 per le gare di velocità e dal primo gennaio 1978 per i rally) la "deroga" dei 100 esemplari.

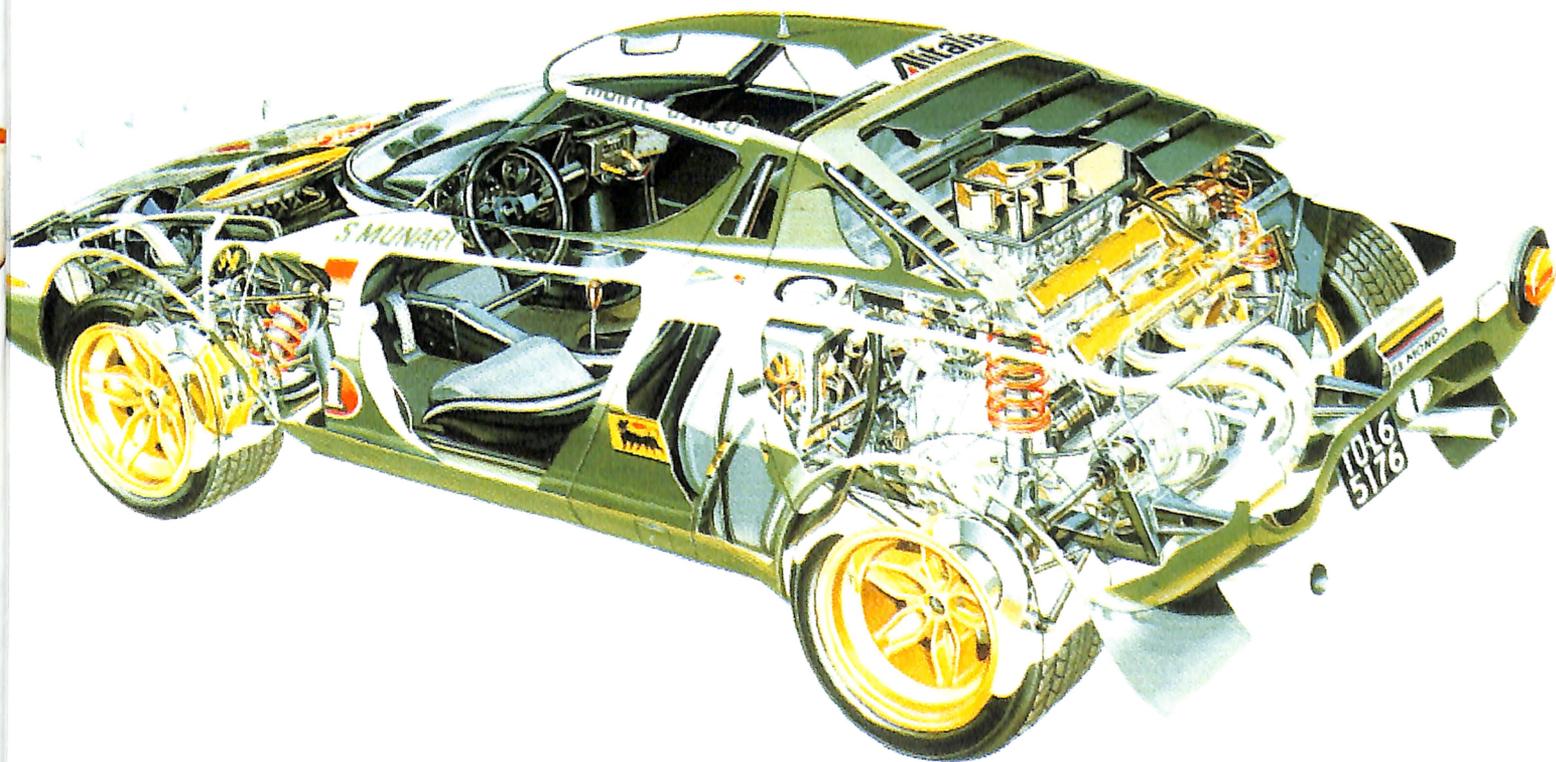
Fiat al riguardo non fece opposizione, anzi, probabilmente accol-

se con favore questa soluzione: perché la macchina che ora doveva vincere era la Fiat 131 Abarth e la Stratos era ... "d'impaccio". Tant'è che fu repentinamente tolta di produzione fissando così inderogabilmente il termine della sua vita sportiva al 31 dicembre 1982. Con l'aggravante di non poter più apportare, in questo periodo, alcun aggiornamento alla fiche della vettura.

"A dire il vero la Stratos poteva battere la 131 anche in versione 2 valvole" ricorda Zanone; "resta il fatto che senza la testa a quattro valvole (furono tutte smontate e messe in magazzino perché non le voleva più nessuno: oggi varrebbero una fortuna!), con la frizione monodisco e il cambio sincronizzato, la macchina aveva prestazioni inferiori".

A dicembre del 1977, inoltre, in seno al Gruppo Fiat, era stato creato l'E.A.S.A. (Ente Attività Sportiva Automobilistica) con il compito di

Qui sotto e nella pagina a fianco lo "spaccato" di due Lancia Stratos da gara versione 2 valvole: a sinistra quella con la livrea Marlboro del 1973, a destra quella con la prima livrea Alitalia (1975)



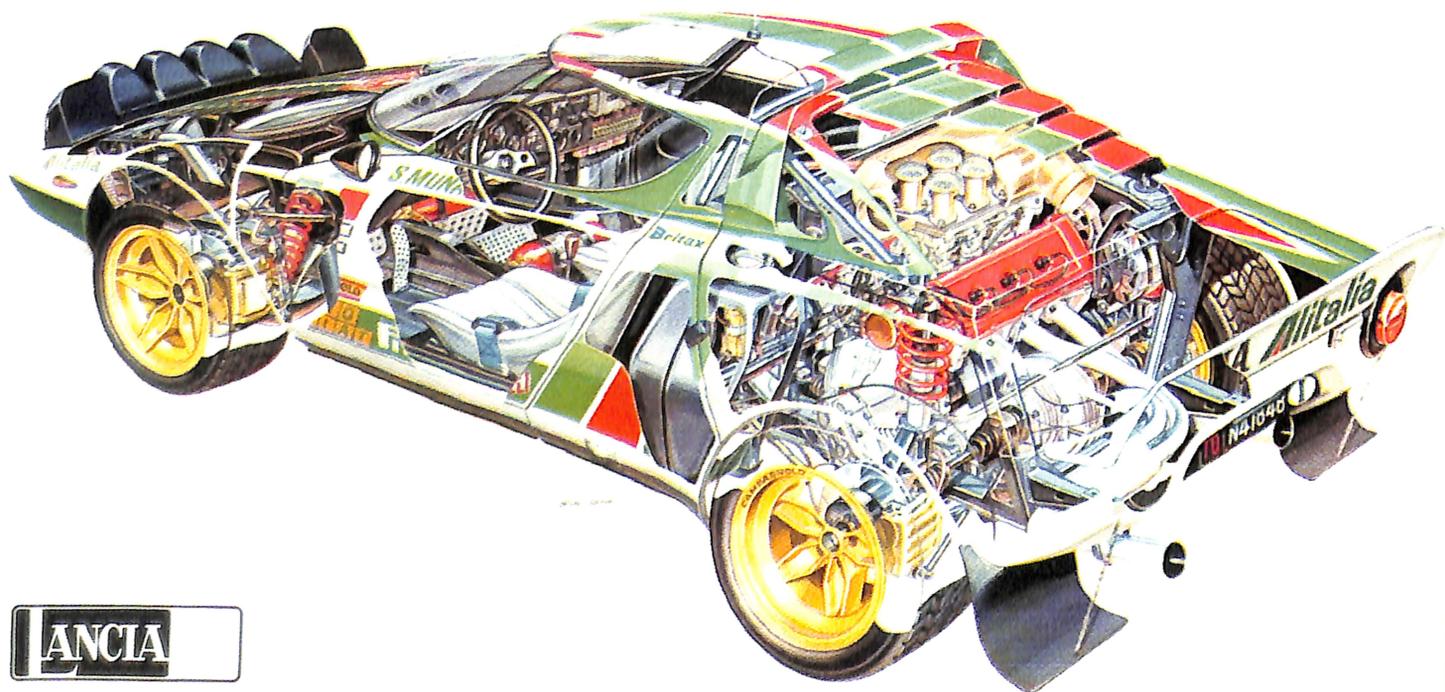
RALLY DI MONTECARLO 1977 LANCIA PER LA QUARTA VOLTA



In questa pagina la Lancia Stratos nel momento del suo massimo splendore, ovvero nella versione Alitalia a 4 valvole per cilindro. Qui sopra in occasione della vittoria al Monte-Carlo del 1976, qui sotto lo "spaccato" della vettura del 1977

Lancia Stratos Alitalia

Campione del Mondo Rallyes



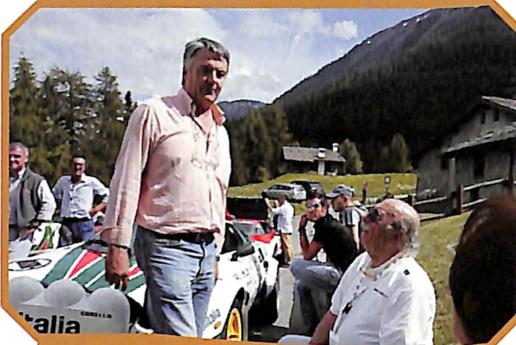
Al centro: l'esperto Aldo Zanone al lavoro sul motore di una Lancia Stratos versione 4 valvole. Qui sotto: ancora Zanone, ripreso, in occasione dell'ultimo raduno Stratos in Valle d'Aosta, con Gino Munaron

coordinare l'attività sportiva di Fiat e Lancia. Cesare Fiorio era stato chiamato a dirigerlo, mentre Daniele Audetto era stato nominato direttore sportivo della squadra unificata. Erano nomine Fiat, come pure tutte orientate a Fiat (cioè alla 131 Abarth) erano state le scelte in campo agonistico.

Contestualmente la Stratos aveva perso uno dei suoi più convinti sostenitori: l'ingegner Gobbato, che aveva appreso dalla stampa, come lui stesso racconterà più volte, che "Fiat aveva accolto con rammarico una lettera di dimissioni che lui, in realtà, non aveva mai scritto!".

Alla Stratos fu anche tolto lo sponsor Alitalia, passato "tout court" alla Fiat 131 Abarth, destinata, salvo qualche eccezione (il Monte-Carlo di quell'anno, per esempio), a correre nel mondiale. Le Stratos "involute", infatti, pur gareggiando ancora come ufficiali (oltre che in qualche gara del mondiale, vennero infatti schierate nell'europeo), ebbero la livrea Pirelli, come l'auto utilizzata da Tony Carello.

"A dire il vero" ricorda Aldo Zanone "all'inizio del 1978 il reparto corse Lancia allestì ancora alcuni modelli di Stratos, già con livrea Pirelli, con motore con testata a 4 valvole; ci sono delle foto che lo dimostrano. Poi però anche queste vetture furono trasformate in due valvole, come pure quelle che avevano gareggiato in precedenza. Per esempio, la macchina che in questi ultimi due anni è stata usata da Sandro Munari come apripista



La Lancia Stratos Pirelli oggetto del nostro servizio è oggi di proprietà di un collezionista biellese, che l'ha acquistata nel 2007 da Chris Hrabalek, noto anche come creatore della concept car "Fenomenon Stratos". Dal 1976 la vettura ha gareggiato per la University Motor di Genova, vincendo, con l'equipaggio Cola-Radaelli, il TRN 1978. In seguito divenne di proprietà del giovane Alberto Alberti, che la utilizzò fra l'altro al Giro Automobilistico d'Italia del 1979

al Rally Legend, era stata utilizzata da Lampinen al Safari del 1977 con il 4 valvole; al Rac del 1978, invece, corse con il motore in versione 2 valvole".

Pur "involuta", però, la Stratos continuò a vincere, sia come "ufficiale" che in mano a piloti più o meno privati. Come pianificato, infatti, nel 1977, 1978 e 1980, il Campionato del Mondo Rally fu della 131, con la Stratos che vinse l'europeo del 1977 e del 1978

(rispettivamente con Bernard Darniche, che l'aveva già vinto nel 1976, e con Tony Carello). Vinse però anche, oltre a un certo numero di prove mondiali, il Campionato Europeo Rallycross (1978, Bentza), il titolo francese (Darniche), quello greco ("Siroco") e quello spagnolo (1979 e 1981, De Bragation). Anche l'Italiano fu ancora, e per ben tre volte, della Stratos (1977, Pregliasco, 1979, Fassina e 1980, Vudafieri), contro una sola vittoria della 131 (1978,

Vudafieri). La "bête-à-gagner" vinse poi ancora il titolo Italiano Rally Nazionali nel 1980 (Betti) e nel 1981 (Filippi), mentre l'ultima vittoria in una gara valida per il mondiale rally arrivò al Tour de Corse del 1981 (Darniche). Va ricordato che con questo risultato la Stratos eguagliò in extremis il record di vittorie (17 complessive) ottenute dalla Fiat 131 Abarth nel Campionato del Mondo Rally.



SCUDERIA DEL PORTELLO PREMIAZIONI E PROGRAMMI



Nelle immagini alcuni momenti della festa che ha come di consueto celebrato i protagonisti della passata stagione. Le vetture esposte nel cortile antistante il museo dell'Alfa Romeo, il presidente Cajani durante la conferenza e due momenti della cerimonia di premiazione presentata dalla nostra collaboratrice Savina Confaloni

La premiazione che ogni anno si tiene ad Arese, al Museo Alfa Romeo, è da sempre il momento più atteso dell'anno per soci e amici della Scuderia del Portello; anche perché è l'occasione, per chi non l'ha mai visitato, di fare un amarcord fra le vetture del museo e di rivedere amici di vecchia data.

Sono state oltre 350 le persone che si sono ritrovate in questa edizione e fra loro sostenitori, soci piloti, collaboratori, giornalisti, personalità politiche e dell'Arma dei Carabinieri. Non sono mancati anche rappresentanti dei Club di Giappone, Inghilterra, Belgio, Portogallo e Svizzera.

Due ore intense dedicate alla premiazione di tutti coloro che sono vicini al mondo sportivo del Club Milanese: i piloti che hanno fatto gare di velocità con vetture storiche come Marco Rossi, Vinicio Marta, Luigi Somaschini, Jason Wright e i giovani come Luka Pirjevek (1° nel Campionato Italiano Turismo con un'Alfa 157), Sandro Bettini (1° nel Trofeo Alfa 33), Fabrizio Pandolfi (1° nel Campionato Italiano Velocità su Alfa 155 V6), che hanno molto applaudito la presenza dell'inossidabile Arturo Merzario e degli ex piloti di FI Maria Teresa De Filippis e Gino Munaron.

Riconoscimenti preziosi sono poi andati ai collaboratori del club, grazie ai quali è possibile partecipare a manifestazioni e gare impegnative; fra tutti Alberto Spotti, noto meccanico e preparatore. Riconoscimenti sono infine stati attribuiti agli sponsor e ai giornalisti che, con passione e collaborazione, fanno conoscere a tutti gli appassionati le emozioni delle manifestazioni.

Il presidente della scuderia, Marco Cajani, dopo la proiezione del filmato delle gare 2008, ha illustrato i programmi della stagione sportiva 2009. Alla "Coppa Milano-Sanremo 2009", dove vi sarà la presenza di due vetture,

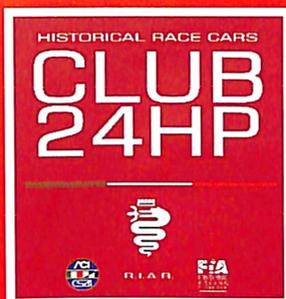
in veste più mondana che sportiva, del club milanese, la Scuderia del Portello farà sfilare, in partenza da Piazza Duomo, un'Alfa GT 1300 Junior del '70, con a bordo un agguerritissimo equipaggio femminile, composto da Nazarena Di Franco e dalla figlia Soraja; poi un'Alfa 1900 Super Sprint del '54 pilotata da Marco Cajani e Domenico Indelicato.

La stagione proseguirà poi con il Tour De France, il Tour de Espana, Goodwood e la 24 Ore di Le Mans Storica. Il presidente si è poi soffermato sul grande impegno che sarà profuso dalla scuderia nell'organizzazione della Coppa Intereuropa Storica a Monza, che si terrà dal 5 al 7 giugno. Vi saranno 300 vetture iscritte e 50 saranno le Alfa che correranno per il Trofeo "Tutto Alfa" - Scuderia del Portello.

Lo sguardo è però già rivolto ai festeggiamenti per il Centenario Alfa Romeo che, nel 2010, il presidente vorrebbe coronare con la partecipazione di tre prestigiose Alfa storiche alla Carrera Panamericana e, se possibile, ad altre manifestazioni internazionali di prestigio.



IL CLUB 24HP RISPONDE DA PALERMO



Si è tenuta lo scorso 7 marzo, all'Alfa Romeo Center di Palermo, la tanto attesa premiazione 2008 del 24 HP Challenge Club. Per l'occasione sono state numerose le presenze di esponenti di spicco del mondo dell'automobilismo sportivo: fra questi Nino Vaccarella, Antonio Pucci, Armando Florida, Antonio Stagno, Gianfranco Pucci, Raffaele Picciurro, Giovanni Filippone, Alberto Carrotta, Sergio Montalto, Pippo Savoca, Salvatore Vinciguerra, Salvatore Lo Presti, Totò Battaglia,

Luciano Conti, Antonello Imborgia e Paolo Russo. E' intervenuto anche, in rappresentanza del Registro Italiano Alfa Romeo, Giancarlo Massolo, che ha consegnato il Trofeo appositamente fatto realizzare dal "Club Alfa Romeo più antico d'Italia" ad Antonio Stagno, per i risultati ottenuti nella stagione sulla sua Alfa Romeo 1750 GTAM. Oltre al vincitore assoluto, Pasquale Capizzi, e ai vincitori di categoria e di raggruppamento (qui di seguito l'elenco completo), sono stati premiati il preparatore Toni Carrera e la giovane Giuseppina Battaglia, che nel 2008 ha debuttato correndo a bordo della Giulia Super di famiglia.

Prima della chiusura della serata è poi stato presentato il programma sportivo del club per la stagione 2009.



SCUDERIA

CATEGORIE

VINCITORE

ETNA	T 1300 1° Ragg.to	Giuseppe Licciardello
CLASS DRIVER	T 1600 2° Ragg.to	Roberto Bellavia
CACCAMO CORSE	T 2000 2° Ragg.to	Totuccio Vinciguerra
PORTELLO	GT 2000 2° Ragg.to	Salvatore Spinelli
	TC 2000 2° Ragg.to	Giovanni Di Giuseppe
M.T. NISSENO	T 1600 3° Ragg.to	Pasquale Capizzi

SCUDERIA

RAGGRUPPAMENTI

VINCITORE

ETNA	1° Raggruppamento	Giuseppe Licciardello
PORTELLO	2° Raggruppamento	Salvatore Spinelli
M.T. NISSENO	3° Raggruppamento	Pasquale Capizzi

SCUDERIA

RICONOSCIMENTI

VINCITORE

GRUPPO TRINACRIA	Donna Challenge	Giuseppina Battaglia
ISLAND	Pilota Challenge	Antonio Stagno
	Preparatore	Toni Carrera e Team

M.T. NISSENO

1° Assoluto

Pasquale Capizzi

Dall'alto: il gruppo dei premiati; Nino Vaccarella premia il vincitore assoluto, Pasquale Capizzi; Giancarlo Massolo premia il pilota Antonio Stagno e Gianfranco Mavaro premia Giuseppina Battaglia. Qui a fianco la lista dei premiati

LA "RUBICONE" SCENDE IN PISTA PER UNA STAGIONE IN...SALITA

Nel programma 2009 della Rubicone Corse spiccano le presenze degli "storici" Gianmaria Silvera (nella foto alla guida della Fulvia HF) e Danilo Torri. I due portacolori della scuderia cesenate si cimenteranno nelle salite e nelle gare di velocità rispettivamente alla guida di una piccola ma brillante Fiat 850 Coupè e di una Alfa Romeo Giulia Sprint GT (a destra).

Da rimarcare l'età dell'amico Gianmaria: alla veneranda età di 77 anni il simpatico pilota ternano ha tutte le intenzioni di portarsi a casa il titolo italiano della sua nuova categoria.



Getecno
MOTORSPORT QUALITY
ROD ENDS & SPHERICALS

**DISTRIBUTORI
INTERNAZIONALI**

*misure metriche
misure in pollici*



AURORA®

RODOBAL®

Seals-it®

*la gamma
di tipi
più ampia
in Europa*

ACCESSORI:
tenute laterali
cappucci di protezione
contradi passo fine

Getecno srl - GENOVA
fax 010 835.66.55

internet: www.getecno.com
e-mail: info@getecno.com

A MONZA LE PREMIAZIONI DEL GRUPPO PERONI RACE

Si terranno sabato 4 aprile, nel Museo Storico dell'Autodromo Nazionale di Monza, le premiazioni dei campionati 2008 del Gruppo Peroni Race. L'evento, che ha partecipazione rigorosamente a invito, avrà inizio alle 18,30 nella palazzina ospitata all'interno del Parco di Monza, con ingresso da via Vedano, al numero 5.



I PROSSIMI APPUNTAMENTI

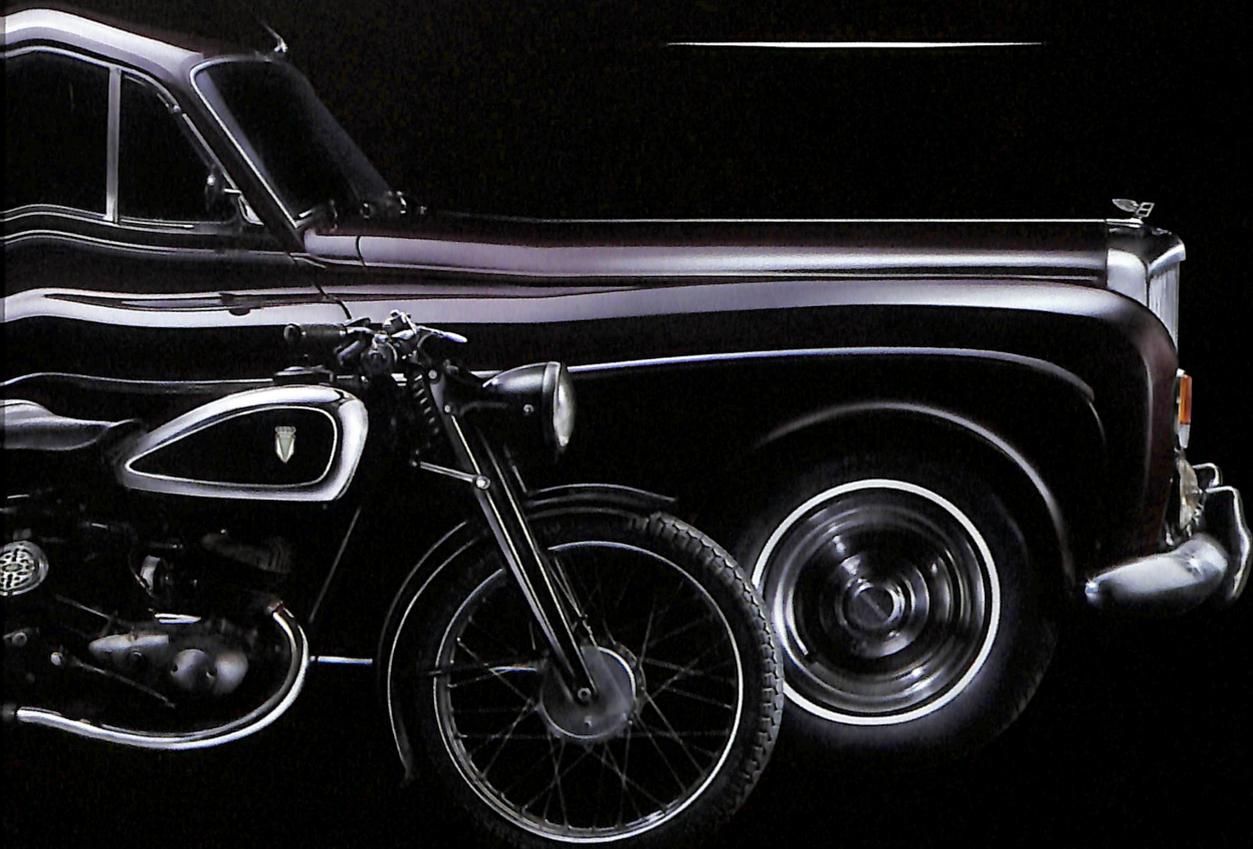
DATA	GARA	PROV.	ORGANIZZATORE	VALIDITA'
05/04/09	Monza	MB	Gruppo Peroni	CIV-TIV
26/04/09	Adria	RO	Gruppo Peroni	
17/05/09	Vallelunga	ROMA	Gruppo Peroni	

Legenda validità	CIV - Campionato Italiano Velocità	COV - Coppa Velocità
	TIV - Trofeo Italiano Velocità	

galliver



IL PIÙ GRANDE MERCATO
DI AUTO E MOTO D'EPOCA
DEL CENTRO-SUD ITALIA



FUORISERIE

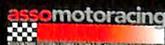
FIERA DI ROMA 18 - 19 APRILE

WWW.FIERAFUORISERIE.IT

SETTORI MERCEOLOGICI

Club e Registri Storici, Commercianti e Restauratori di auto e moto d'epoca, Commercianti Istant Classic/Supercars, Privati, Ricambistica, Memorabilia e Modellismo, Collezionismo d'autore e Oggettistica vintage.

Infoline Intermeeting + 39 049 7386856 info@fierafuoriserie.it



DOPPIO ANNIVERSARIO PER IL COOPER CLUB ROMA

Festa di compleanno in grande stile per il Cooper Club Roma. Il sodalizio, nato nel 1999 dalla passione del socio fondatore e attuale presidente, Jonathan Caprani, ha aperto l'anno celebrando un doppio anniversario: i 50 anni della piccola vettura inglese (creata, com'è noto, nel 1959 da Sir Alec Issigonis) e i primi 10 del Cooper Club Roma.

Le 10 candeline sono state spente nel corso della festa di inaugurazione del primo "Mini Bistrot" (mai luogo avrebbe potuto essere più opportuno), aperto a Roma nel quartiere Prati.

Spenti i motori dei piccoli bolidi, tre soci del Cooper Club (il pre-

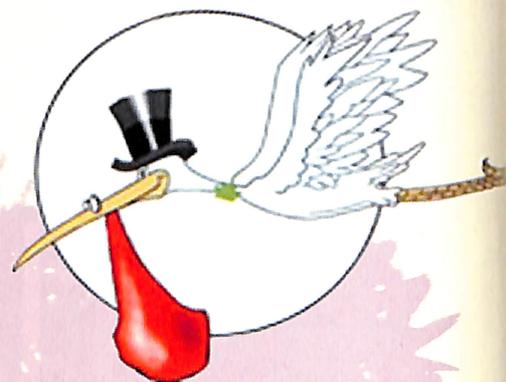
sidente stesso, Marco Cannavò e Giuseppe Bonanni) hanno indossato guanti bianchi e cappello da cuoco e si

sono messi dietro al bancone del locale, che è stato rigorosamente realizzato in "Mini Style". Qui le immagini in bianco e nero di Italian Job, il film che consacrò la Mini sul grande schermo (fu realizzato nel 1969 dal regista britannico Peter Collison ed è stato diffuso in Italia con il titolo di "Un colpo all'italiana") accompagnano gli incontri di tutti gli appassionati di motori.

Il Cooper Club Roma ha oggi, in tutta Italia, più di 100 soci, ma ne fanno parte anche quattro collezionisti californiani. Tante sono le attività che svolge nel corso dell'anno, ma ovviamente il 2009 sarà incentrato sul cinquantenario della Mini. In particolare all'evento già in programma per il 23, 24 e 25 ottobre, quando confluiranno nella capitale Mini provenienti da tutto il mondo.

Si ricorda che l'iniziativa ha anche un risvolto benefico, poiché parte del ricavato verrà devoluto all'Ospedale Pediatrico Bambino Gesù di Roma.

Il cinquantenario avrà però anche un altro attesissimo evento: la trasferta, tutta d'un fiato, Roma-Birmingham. La partenza è l'8 agosto e chi arriverà primo (oltre che sano e salvo) nella cittadina inglese vincerà 2.000 euro. Per informazioni info@cooperclubroma.it o minibistrot@gmail.com.



ALICE NEL "TEAM" DELLE MERAVIGLIE

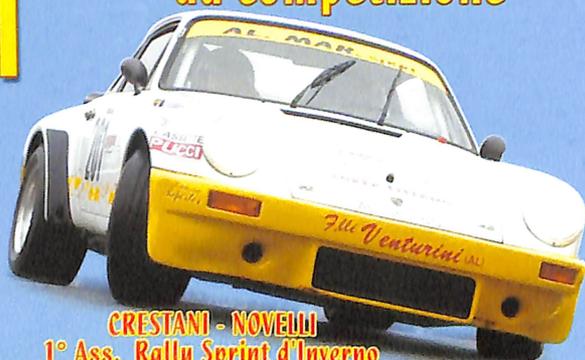
Con un simpaticissimo sms, inviato lo scorso 3 marzo, Riccardo, figlio primogenito di Adriana e Mauro Valerio ("grande capo" del Team Bassano), ha annunciato a tutto il mondo motoristico l'arrivo della sorellina Alice.

A Riccardo e naturalmente a mamma Adriana e papà Valerio vanno anche gli auguri di GD Gentlemen Drivers.

Fratelli VENTURINI
Alessandria

Via Marengo, 154/6
15100 ALESSANDRIA
Tel. 0131.252157

preparazione e noleggio
vetture storiche
da competizione



CRESTANI - NOVELLI
1° Ass. Rally Sprint d'Inverno

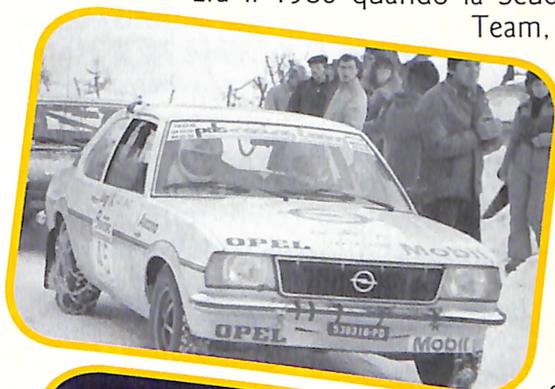
STORICI ROMBI DALLA VALSUGANA PER POCHI INTIMI

Sulle vallate che accompagnano il fiume Brenta nel suo scorrere da Pergine a Bassano del Grappa trovano posto numerose quanto affascinanti strade che sono divenute famose proprio grazie ai rallye che le calcano.

“Valstagna”, “Malene”, “Vetriolo” sono solo alcuni dei nomi che tutti gli appassionati, locali e non, conoscono molto bene, perché sono da sempre fra le più belle prove speciali dei rally di San Martino di Castrozza e di Bassano. Probabilmente però sono molti meno coloro che ricordano un rally che, all’inizio degli anni ’80, aveva come fulcro proprio il cuore della Valsugana.

Era il 1980 quando la Scuderia Manghen Team, allora capitanata dal presidente Giancarlo Rigo, organizzò il primo “Valsugana Rallye Neve”.

Le edizioni furono solamente due ma fu una manifestazione che lasciò comunque il segno. All’epoca, infatti, si trattava di un rallye unico nel suo genere in Italia, in quanto si correva d’inverno su di un fondo Diversi furono i



fortemente innevato.

“nomi illustri” che vi presero parte: Ceccato, Taufer e “Lucky”, solo per citarne alcuni.

Nella prima edizione, furono 74 i concorrenti che si diedero battaglia sulle candidate prove di Sella, Mesole, Spiado e Malene; e fu un successo, tant’è che l’anno successivo gli equipaggi salirono a quota 112.

Oggi, a distanza di quasi trent’anni da quelle due mitiche edizioni, le Scuderie Manghen Team e Team Bassano, hanno deciso di unire le pro-

prie forze organizzative e di riportare i rally in Valsugana e quindi, con il periodo d’oro del rallysmo ben impresso nella mente ma anche un occhio proiettato al futuro si è deciso di far rivivere agli appassionati dei rally storici quei tempi ormai passati.

Le due scuderie si sono affidate all’esperienza e alla professionalità di Autoconsult e l’idea è così divenuta realtà. Ad aprile quindi su queste strade si correrà il “1° Valsugana Historic Rallye” al quale seguirà, in coda, il “1° Valsugana Historic Classic”. Attenzione, però: il rally è proposto con una formula innovativa ed è riservato “agli iscritti delle scuderie Manghen Team e Team Bassano”!

Distributore Ufficiale

RACING PARTS

Dal 1973 Gieffe è vostra partner nelle corse. Un'equipe dinamica, le migliori case distribuite, un vasto magazzino e un efficiente sito internet www.gieffesrl.it. Una panoramica completa e dettagliata dei prodotti on line, che si affianca al tradizionale servizio di consulenza e supporto telefonico. Il mondo delle corse è in continua evoluzione, meglio affidarsi a professionisti. **Dietro ogni grande prestazione c'è la qualità certificata di Gieffe.**



Il Rally Show Città di Saluzzo Memorial Pierino Beltrandi fa il bis. Dopo il successo dell'edizione 2008, che in una bellissima giornata di primavera l'anno scorso aveva registrato la presenza di ben 5mila persone, il prossimo 5 aprile la formula

verrà riproposta, con tante novità collaterali.

Il 2° Rally Show di Saluzzo, infatti, nato su stimolo dell'imprenditore saluzzese Gianfranco Conti per ricordare Pierino Beltrandi, locale pilota di rally prematuramente scomparso, si terrà nei piazzali del Foro Boario; area su cui verrà allestito, in totale sicurezza per il pubblico, uno spettacolare circuito su cui si esibiranno Lancia Stratos, 037 Rally, Delta, Porsche, Opel Ascona e Kadett, Fiat 124 e 131 Abarth oltre alle più attuali Mitsubishi, Subaru, Renault Clio e Fiat Punto Abarth. "In tutto saranno una ventina di vetture, scelte con attenzione e pilotate da gentleman driver e piloti attuali", preannunciano gli organizzatori. A corollario dell'evento principale, a grande richiesta tornerà il 2° Raduno Lancia Delta (più di 70 vetture nel 2008), organizzato dal club valsusino "Lancia DeltaOne", che porterà nel capoluogo del Marchesato, tra sabato e domenica, una carovana di auto provenienti da tutte le parti d'Italia e dall'estero.

Domenica 5 aprile, inoltre, a fianco della zona che ospiterà le esibizioni, l'organizzazione creerà un'area expò nei cui spazi troveranno posto vetture storiche e moderne da gara oltre a moto e kart. Lungo l'intera giornata, per avvicinare il pubblico alla disciplina, verranno impartite lezioni di guida sicura e vi saranno intrattenimenti vari con musica e giochi per i più piccoli. Sarà inoltre a disposizione una grande pista elettrica per auto da rally, realizzata dalla Mobil Track. Per coinvolgere in pieno la città in questa festa di motori, le vetture partecipanti alla manifestazione sfileranno per le vie cittadine dalle 9 alle 10 di domenica; le Lancia Delta saranno invece esposte al pubblico nel pomeriggio, sul piazzale adiacente al percorso.

FESTA DEI MOTORI A SALUZZO IL 4 E 5 APRILE

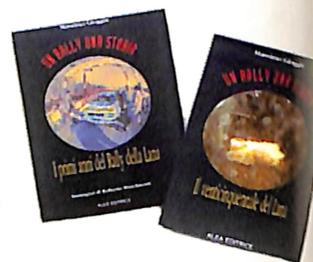


Uno dei rally più amati e importanti del nostro Paese, il Rally della Lana, sarà rievocato a Biella il prossimo 16 e 17 maggio con un autoraduno della durata di 2 giorni che permetterà ad un massimo di 70 equipaggi (la manifestazione è a invito) di ripercorrere alcune delle prove speciali che hanno fatto la storia della specialità. La manifestazione non agonistica sarà riservata a vetture allestite in rappresentanza del periodo in cui si svolse la prestigiosa gara internazionale.

Parte del percorso sarà chiuso alla normale circolazione. Tre prove di abilità dovranno essere affrontate dai partecipanti durante la 2 giorni che prevederà inoltre una festa a tema nella serata di sabato 16 maggio.

Maggiori informazioni, modulo di iscrizione e programma completo sono consultabili sul sito www.lanastorico.it o telefonando presso la nostra redazione al numero 015.2520290.

LA STORIA DEL RALLY IN 2 VOLUMI



Il nostro collaboratore Massimo Gioggia ha realizzato l'opera in due volumi "UN RALLY UNA STORIA", storia fotografica e non del Rally della Lana.

Entrambi i volumi hanno copertina rigida e sovracopertina a colori: Le pagine sono 128 per ognuno, tutte a colori e con oltre 200 fotografie.

I volumi sono acquistabili sul nostro sito www.g-d.it.

GUAGLIARDO

HISTORIC PORSCHE TEAM

**PREPARAZIONE - NOLEGGIO
VENDITA RICAMBI COMPETIZIONE**

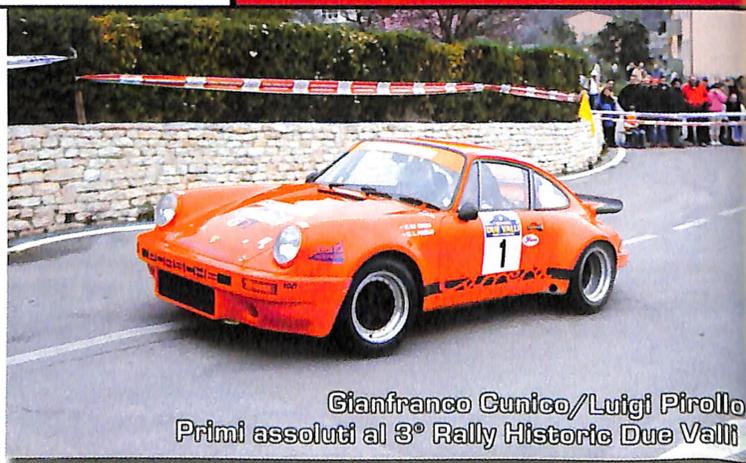
www.guagliardo911.it



PORSCHE

VIA AGNETTA, 108
90126 PALERMO

TEL. 340.2721423
e-mail: guagliardo@italiarally.it



Gianfranco Cunico/Luigi Pirollo
Primi assoluti al 3° Rally Historic Due Valli

GRANDI NOVITA' ALLA 5ª EDIZIONE DEL CAMPAGNOLO STORICO

Manca poco più di un mese al via ufficiale della 5a edizione del Rally Storico Campagnolo e il Rally Club di Isola Vicentina sta ormai lavorando a pieno regime. La scuderia guidata da Renzo De Tomasi intende infatti ancora una volta proporre una spettacolare rassegna sportiva, in cui non mancherà la presenza di protagonisti di grande livello.

La gara, valida per il Campionato e il Trofeo Italiano Rally Storici nonché per la FIA Central European Zone e l'Historic Rally Cup, si correrà nei giorni 24 e 25 aprile 2009 sulle tradizionalmente impegnative e selettive strade dell'Alto Vicentino. In aggiunta si correrà anche la regolarità sport "Campagnolo Historic" (10ma edizione dei Colli Isolani), che sarà a sua volta valida per il Campionato CSAI, il Campionato Triveneto e come prova del Trofeo Tre Regioni.

Sono 160 gli equipaggi attesi al via di questa edizione del "Campagnolo"; che, dopo trent'anni, tornerà nella zona industriale di Vicenza Ovest (più precisamente alla Fergia) dove, venerdì 24 aprile, si terranno le verifiche tecniche e sportive. L'altra verifica si terrà invece sabato, dentro al riordino delle Fonti di Recoaro Terme, in una sorta di amarcord dalle grandi emozioni. Le prove speciali saranno cinque, che i concorrenti dovranno ripetere due volte, per un totale di 96,380 chilometri.

La gara, a detta degli stessi organizzatori, avrà numeri da capogiro anche dal punto di vista della sicurezza, con un notevole dispiegamento di forze dell'ordine e la presenza di ben 180 commissari di percorso. Maggiori informazioni sono già fin d'ora disponibili sul sito internet della gara www.rallyclubisola.it

VARATA LA NUOVA SOTTOCOMMISSIONE AUTOSTORICHE

Tempo di nomine all'interno di A.C.I. - C.S.A.I., ora gestita dal nuovo presidente, Angelo Sticchi Damiani. Nelle scorse settimane è stata rinnovata la Sottocommissione "Rally e Regolarità Autostoriche", che per il 2009 è composta da: Leonardo Adessi (Cremona), che ne è il presidente, Giancarlo Zattera (Torino), vicepresidente, Paolo Borghi (Pavia), Domenico Cifaldi (Como), Rocco Castro (Trapani), Sandro Munari (Bologna), Marco Mottini (Novara), Carlo Steinhauslin (Firenze), Roberto Ricci (Piacenza) e Giovanni Maffucci (Pistoia).

Gianni Pagliarello è invece il presidente della Sottocommissione Autostoriche, Riccardo Ceci di quella dei Rallies, Giancarlo Minardi della Velocità in Circuito e Giorgio Poponi della Velocità in Salita.

A proposito dell'elezione della Sottocommissione "Rally e Regolarità Autostoriche", Gianfranco Pucci ha diffuso una comunicazione in cui spiega di aver appreso "venerdì 6 marzo, con la pubblicazione su Internet, delle S/Commissioni e relativi componenti" di non farne più parte e di voler pertanto salutare e ringraziare tutti gli appassionati precisando che continuerà "a prestare consulenza a chiunque ne avesse di bisogno".

Per contatti
gianfrancopucci@libero.it



Ingranaggi di ogni tipo
per tutte le industrie
Differenziali, semi assi,
cambi di velocità...

CAMBI INNESTI FRONTALI
SEMIASSI
COPPIE CONICHE



Via Buoizzi, 10/12
13900 Ponderano (BI)
Tel.015 541355 Fax.015 541355
www.ingranaggiprina.it
info@ingranaggiprina.it



LANCIA DELTA A SPASSO TRA LANGHE E ROERO

Il primo evento della stagione 2009 del Lancia Delta Integrale Club è stato denominato "A spasso tra Langhe e Roero" e si terrà domenica 26 aprile in una delle zone agricole più affascinanti d'Italia. La partenza sarà ad Alba, cittadina piemontese che tutti i partecipanti lasceranno in mattinata per affrontare un percorso tra vigneti, castelli e borghi che hanno nomi che rimandano alle eccellenze italiane, in una comunione di storia, cultura e paesaggi particolarmente suggestivi. Il pranzo dividerà idealmente i due momenti della giornata, antepresa di un pomeriggio che vedrà concludersi la manifestazione sulle morbide curve della celebre "Strada Romantica".

Per ulteriori informazioni
www.lanciadeltaintegraleclub.net.



L'AREA "FORMULA LEGEND" DI MY SPECIAL CAR SHOW

Dopo il successo ottenuto con la prima edizione di 'Formula Legend', la gara di Formula 1 storiche che si è svolta durante il Motor Show 2008, continua la collaborazione tra GL Events Italia e la coppia formata da Roberto Naldini Ferrati (titolare dell'agenzia Rialto Eventi e Comunicazione di Rimini - www.rialtobiz.com) e Gabriele Fabbri (presidente dell'Adriatic Veteran Cars Club di Riccione - www.adriaticvetrancars.org).

Durante il prossimo 'My Special Car Show' (www.myspecialcar.it), salone dell'auto sportiva e preparata che si terrà nei padiglioni di Rimini Fiera dal 27 al 29 marzo 2009, Naldini e Fabbri allestiranno uno spazio espositivo denominato 'Area Formula Legend', dove faranno bella mostra di sé circa 50 vetture che hanno fatto la storia dell'automobilismo sportivo in tutte e tre le discipline più importanti: pista, salita e rally.

In particolare segnaliamo la presenza del Circolo della Biella di Modena che, oltre a esporre le proprie auto, allestirà una riproduzione dei box del Circuito di Modena e di alcune vetture significative come l'Alfa Romeo 33/2 Daytona, la Formula Junior della Scuderia Taraschi, una Ford GT 40 del CAMEBO di Bologna e una Lancia Delta Integrale ex ufficiale in livrea Martini esposta dalla Scuderia HF- Oltre a decine di altre vetture di interesse storico.



HASTA LA VISTA

Si chiama "Hasta la Vista" ed è una trasmissione televisiva, nata nel 2006, ancora oggi unica nel suo genere in tutta Italia!

Ogni puntata, della durata di circa un'ora, si divide in due parti. Una prima mezz'ora è dedicata all'attualità,



nell'ambito dei motori e non solo. Viene infatti dato spazio a tutte le iniziative organizzate o dedicate al mondo dei non vedenti, con interviste agli ospiti presenti in studio. La seconda parte, invece, è realizzata in collaborazione con la Video Race di Giorgio De Negri; qui vengono trasmessi spettacolari filmati dei principali rally nazionali e internazionali.

"Hasta la Vista" viene trasmessa tutti i mercoledì, a partire dalle ore 21,00, sia a livello locale su ReteBrescia sia internazionale su RTB International (canale 829 della piattaforma Sky) oltre che via web sul sito www.rtbnetwork.it.

E' condotta da Sandra Inverardi e Gilberto Pozza ma va ricordato che in studio è presente anche un ospite davvero speciale: Ned, il cane guida di Sandra! La trasmissione ha l'obiettivo di "informare divertendo" nella convinzione che l'autoironia sia il miglior metodo per la sensibilizzazione del pubblico.



CSA

GARANZIE AUTO E MOTO

CENTRO SERVIZI AUTO in collaborazione con **europ assistance**

I PILOTI, I NAVIGATORI E LE AUTO 2009 DELLA DOLLY MOTORSPORT

In casa Dollymotorsport è tutto pronto per affrontare la stagione rallistica 2009. Stanno infatti uscendo dalle officine dei vari preparatori le auto che durante il letargo invernale hanno subito rialzi e messe a punto più o meno importanti. Come in ogni squadra, anche in Dollymotorsport per la stagione 2009 c'è chi va e c'è chi viene. Fra questi ultimi vi sono Bruno e Simone Graglia, che correranno con una splendida 124 Abarth gruppo 4 azzurra e nero.

Nella stagione 2009 saranno quindi impegnati a difendere i colori della scuderia i piloti Renato Avico, Stefano Tarticchio, Bruno Graglia, Gianni Panero, Bruno Corio, Vittorio Novo, Giancarlo Germanetti, Claudio Romano e Aldo Rey, Maurizio Ciarrocchi e Stefano Villani. Con loro correranno i navigatori Lorenzo Lalomia, Roberto Barbero, Simone Graglia, Paola Salsa, Maurizio Ciarrocchi, Piero Caddeo, Piero Villani e Marco Mao. Le auto, infine, saranno le seguenti: una Bmw 2002 Ti Gr.2, una Fiat 124 Abarth e una Fiat 128 Coupè Gr.1, un Alfa Romeo Alfetta 2500 GTV/6 Gr.4, due Autobianchi A112 Abarth (una Gr.2 e una Gr.A), un'Opel Kadett Gt/e Gr.2, un'altra Fiat 131 Abarth e un'Opel Manta Gr.A.



I PROSSIMI APPUNTAMENTI

DATA	GARA	PROV.	ORGANIZZATORE	VALIDITA'
05/04/09	1° Valsugana Historic Rally	TN	Autoconsult srl	
05/04/09	24° Sanremo Rally Storico	SE	Sanremorally srl	FIA-CIR-TIR-COR
05/04/09	1° Rally Sprint Terre di Bacco	PA	Team Palikè ASD / PS Start ASD	
05/04/09	Rally Bellunese	BL	AS Tre Cime Promotor	
19/04/09	3° Coppa d'Oro Historic	AL	AS Altomoneferrato / Club della Ruggine	
19/04/09	2° Rally 1000 Miglia Storico	BS	AC Brescia	
26/04/09	5° Rally Storico Campagnolo	VI	Rally Club Isola Vicentina	CIR-TIR-COR
10/05/09	2° Rally Automobile Club Palermo	PA	AC Palermo	
17/05/09	3° Rally Abeti Storico	PT	Ass. Abeti Racing	
24/05/09	Modena 100 Ore Classic	MO	Tim Cross	
24/05/09	RAC Classic	BO	Rally Club Sandro Munari	
31/05/09	2° Rally Sprint le 3 Valli del Pinot	PV	Comitato Organizzativo CM Sport	
31/05/09	7° Rally Sprint dello Jato	TP	AS Aquila Club ONLUS	
31/05/09	Historic Casciana Terme	PI	Ass. Sportiva Dilettantistica Pegaso	

Legenda validità	TIR - Trofeo Italiano Rally	FIA - Gara di Campionato Europeo
	COR - Coppa Rally	CIR - Campionato Italiano Rally

TECNOLOGIA D'AVANGUARDIA AL SERVIZIO DELLE STORICHE



PISTONI
C.P.S.

Il team CPS ringrazia tutti coloro che hanno dato fiducia al loro lavoro

www.pistonispeciali.it

Immagine di sfondo: Porsche 911 Riolo-Marín Campione d'Italia 2005

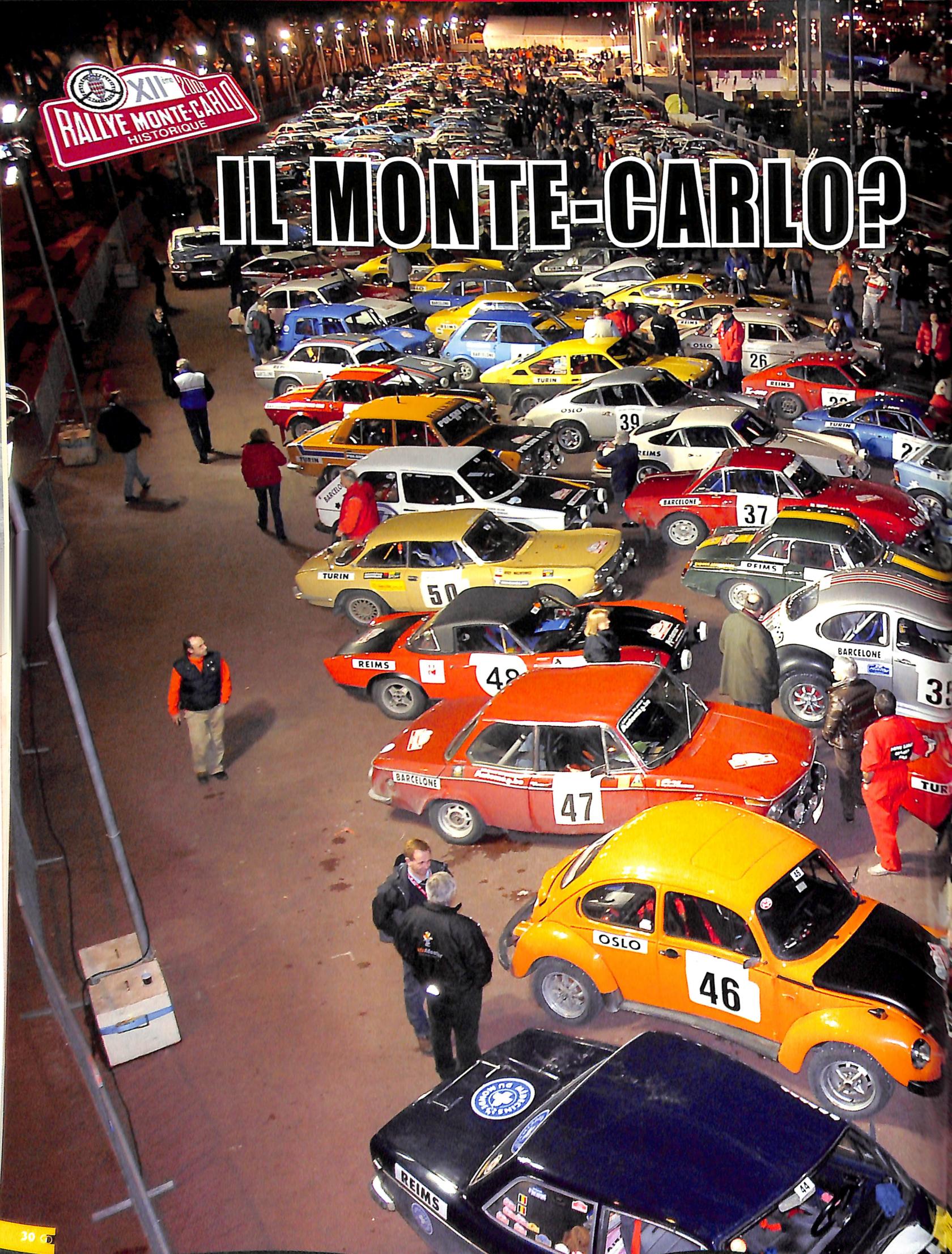
COSTRUZIONE PISTONI SPECIALI DA COMPETIZIONE

Via Torino, 126 - 10073 Ciriè (TO) - Tel. 011.9210084 Fax 011.9202858

CONTATTATECI CON FIDUCIA: cps@pistonispeciali.it

XII^{ème} ÉDITION
RALLYE MONTE-CARLO
HISTORIQUE

IL MONTE-CARLO?



NE VALE SEMPRE LA PENA!



TIPOLOGIA E VALIDITÀ: regolarità classica
DENOMINAZIONE DELLA MANIFESTAZIONE:
 12° Rallye Monte-Carlo Historique
LUOGO: Montecarlo (Francia)
DATA: 29/01-04/02
N° ISCRITTI: 329
ORGANIZZATORE: Automobile Club de Monaco
WEB SITE: www.acm.mc

Testo: Massimo Gioggia
 Foto: archivio AC de Monaco,
 Andrea Marocco

Tanta passione, l'auto "giusta" e ... la disponibilità di fare un bel po' di fatica! In estrema sintesi, questo è ciò che serve per correre il Monte-Carlo Historique, ormai divenuto, a detta di tutti, la più bella (e più ambita) gara di auto storiche ex rally. Se però lo chiedete ai 100 e più che dal Monte-Carlo 2009 sono rimasti esclusi, forse vi diranno

che occorre anche maggiore tempismo nell'inviare la domanda di iscrizione, un po' di fortuna nel vedersela accettare o magari ... un'auto un po' più giusta di quella che pensavano di utilizzare.

Sia come sia, l'anno prossimo torneranno alla carica, potete starne certi; nel tentativo di entrare a far parte dei 330 (bel numero, vero?) che, per inderogabili e più che comprensibili argomentazioni di natura logistica, vengono ammessi a partecipare. Per quanto riguarda le vetture, la costante che le accumuna tutte è l'aver avuto una "sorella" che ha, a suo tempo (cioè dal 1955 al 1980), preso parte al Rallye Monte-Carlo "vero". Se poi la vettura è proprio quella (come nel caso della numero 2, l'Alpine Renault A110 con cui corse, nel 1971, Jean Pierre Ni-

lora la strada è un po' più in discesa. Come pure, e per motivi che è superfluo spiegare, se vi chiamate Jean Pierre Nicolas (quest'anno al via con una Peugeot 504 V6 del 1977), Marc Duez (oggi in gara con una "poco probabile" Austin Healey 3000 MKIII del 1965), "Tchine" (al via con una Renault 12 Gordini del 1971) o ancora Arnaldo Bernacchini (in questa occasione impegnato sul sedile di destra di una Lancia Fulvia Coupé 1.3 S del 1973).

Superata la barriera iniziale dell'accettazione, la gara è poi però uguale e dura per tutti, con tanti chilometri da fare, poco tempo per dormire e tanta neve da domare. Con le partenze sparpagliate per mezza Europa (Oslo, Barcellona, Reims, e Torino), com'era tradizione del Monte-Carlo dei bei tempi, l'avventura ha avuto inizio venerdì 30 gennaio, con l'unica

A fondo pagina: la Datsun 240 Z del 1971 dei vincitori, i norvegesi Svein Lund e Tore Fredriksen. Qui sotto: le "ragazze" del Portello mostrano orgogliose il manifesto della fondazione impegnata a raccogliere fondi a favore delle vittime della guerra. Accanto le tre vetture della Scuderia del Portello impegnate nella maratona monegasca.



colas, della 18, la Mini Cooper protagonista nel 1968 con Rauno Aaltonen o ancora la numero 15, ovvero la Mazda RX-7 Wankel che tanta curiosità suscitò al Monte-Carlo del 1979), al-

eccezione dei 27 equipaggi partiti da Oslo, messi in moto mercoledì 28. Per tutti una lunga marcia di avvicinamento al Principato, terminata la mattina di sabato 31 gennaio a Saint André des Alpes. Di lì il trasferimento fino al Monte-Carlo Beach Hotel e quindi al Quai Albert 1er da dove, domenica 1 febbraio, le vetture hanno iniziato la parte comune del percorso. Quest'ultima, articolata su complessivi 1.533 chilometri (di