



FOTO RICORDO

La classica immagine aerea dei partecipanti all'Eifel Rallye Festival. Qui a lato, i tre appassionati "in missione" in Renania. Da sinistra, Davide De Zorzi, Marco Chignola e Jacob Nicolò Spiller.



MOTORI, *passione e leggende*

Reportage dalla Renania per uno dei più interessanti eventi internazionali dedicati alle auto storiche da rally. Un'occasione per incontrare i grandi campioni del passato e vedere in azione le vetture dell'epoca, senza ansie da classifica.



Siete app
Vi si stri
gola qua
mostru
gli Anni
i Settanta come la
corse? Bene, il posto
ste dovuto trovarvi n
del 23-25 luglio sare
un paesino tedesco d
ti che si trova sulle co
no dell'Eifel, in Renan



A TUTTO WALTER

Rally e animazioni di ogni età, sotto in azione con la 131 premiata come miglior replica. A destra, protagonista del Costa d'Avorio 1982: l'Ascona 400 del vincitore, sempre il campione tedesco, e l'Audi quattro A2 di Michèle Mouton, ritirata da leader nel finale. Nell'altra pagina, la sua Audi della Pikes Peak.



in scena la quinta edizione dell'Eifel Rally Festival. Di cosa si tratta? Come raccontano gli organizzatori e "un party multi-generazionale" detto in termini burocratici "un raduno concorso con esibizioni dinamiche non competitive". Nella realtà, tre giorni di libidine motoristica che riuniscono i grandi protagonisti delle corse con un'incredibile quantità e varietà di auto da rally di ieri e di oggi. Il tutto sapientemente orchestrato da un personaggio che un po' se ne intende: Christian Giesdörfer

il copilota tedesco che vinse due volte il Mondiale a fianco di Walter Röhrl!

PASSANDO PER AUDI

Il sottoscritto e due amici dell'Audi Sport Club di Vicenza quest'estate abbiamo organizzato la nostra prima partecipazione a questo evento: un Festival di nome e di fatto. Purtroppo eravamo solo spettatori ma lo spettacolo ed il coinvolgimento non sono certo mancati. Siamo partiti in tre, con il bagagliaio stracolmo di una versatile A4 allroad

2.0i, messa a disposizione da Audi Italia. Una vettura che si è dimostrata assolutamente comoda e soprattutto parva nei consumi, una manna calcolando che avremmo percorso oltre 2.500 km in quattro giorni. Dal Nord est alla Renania avevamo comunque fissato un'altra tappa motoristica in Baviera. Qui abbiamo fatto una rapida visita alla nuova sede di Audi Sport a Neuburg an der Donau vicino Ingolstadt. Qui abbiamo potuto vedere da vicino la TT impegnata nella TT Cup e la



IL CLUB ANELLI DI PASSIONE

L'Audi Sport Club è un'associazione senza scopo di lucro fondata il 15 aprile 2007, a Vicenza, da un gruppo di amici appassionati delle vetture Audi vecchie e nuove. La passione per i quattro anelli è stata la "scusa" per socializzare, per organizzare eventi e per commentare l'amicizia di un gruppo di persone di ogni età. All'atto della costituzione, i suoi fondatori hanno voluto inserire nello statuto anche uno scopo benefico alle attività, cooperando con altre associazioni impegnate nei sociale. Dal 2009, con altri club italiani è stato fondato l'Audi Club International Italia riconosciuto da Audi AG, che ha partecipato alle iniziative menzionate ai club ufficiali come il Centenario Audi ad Ingostad di / Audi Campo di Le Mans. Soci onoran e presenti ad attività del club sono tanti campioni, come Rolfi, Gestadpfer e Dindo Capello. Il prossimo appuntamento sarà alla Fiera di Padova.



nuova RS, osservando test delle vetture sul circuito prove privato

L'ARIA CHE TIRA

Dopo questo primo assaggio di cavalli, siamo ripartiti in direzione nord-ovest e siamo infine giunti a Daun nella serata di giovedì 21. Già dal nostro arrivo, si è capito che aria tirasse: motori, passione e leggende! Tra auto assolutamente originali e repliche di altissimo livello, tutto il paese era coinvolto in questo spettacolare evento che per tre giorni ne avrebbe monopolizzato

il centro e le colline circostanti in una continua sfilata di vetture. Mezzi che all'epoca molti hanno avuto la fortuna di vedere dal vivo, spinti al massimo in competizione, mentre i più si sono dovuti accontentare di ammirarli solo grazie ai filmati su YouTube! Ci siamo dunque mescolati alla festa che seguiva lo shakedown: tra piloti, panini con la cotoletta e birra a fiumi. Insomma, una serata ci ha fatto immediatamente capire l'atmosfera amichevole e familiare che sarebbe regnata anche nei giorni successivi.

4 RUOTE, 2 GAMBE

Abbiamo parlato di leggende, che erano sia su quattro ruote sia su due gambe. Non capita spesso di poter vedere la Ford Sierra RS Cosworth Gruppo A del 1988 con cui Stig Blomqvist vinse il Rally del Portogallo e che lui stesso avrebbe guidato il giorno successivo. Oppure ammirare la stessa Audi Sport quattro Gruppo B che vinse il Montecarlo del 1985 - ora in livrea Sanremo - portata direttamente da Audi Tradition. Auto che aveva a bordo Walter Rohrl e



Christian Geisendorfer, entrambi presenti con il copilota anche in veste di organizzatore e promotore dell'evento. C'erano Sandro Munari e Piero Sodano, mattatori con la Lancia Stratos negli Anni '70, e pure Timo Salonen, leggendario con la Peugeot 205 T16, oltre ad un altro equipaggio iridato: Hannu Mikkola ed Arne Hertz.

FUORI DAL COMUNE

Dopo un po' di meritato riposo, nella mattinata di venerdì 24 torniamo nel centro di Daan. Alla luce del sole

si possono ammirare al meglio oltre 150 vetture bellissime, che coprono la storia dei rally dagli Anni '60 alla fine dei Novanta. Ci sono le più note Opel Kadett, Porsche 911, Ford RS 200, Lancia Stratos e Delta, Fiat 131 Abarth, Peugeot 205 T16, Audi quattro e Sport quattro, ma anche auto fuori dal comune, come un affascinante Trabant P800RS Gruppo A del 1986 o una Jule 1600 del 1972. Al pomeriggio ci spostiamo invece lungo la prima prova, la "Bosch Super Stage", un circuito sterrato

che vuole richiamare l'ispezia dei Saloni. Ci posizioniamo inizialmente vicino ad un guado, per poi raggiungere una veloce curva a destra rimediando bucce d'asfalto polverose ma lo consideriamo il giusto prezzo da pagare per lo spettacolo offerto!

FARI, NOTTE, PIOGGIA

Terminato il primo passaggio, nel tardo pomeriggio ci spostiamo ancora, questa volta su una comoda collinetta in prossimità di una curva interessante che anticipa l'ingresso



HAMBLIN CADET
UNA PICCOLA BIPEDOTO
SU BASE AUSTIN SEVEN

VECCHIE VOLPI

Nell'altra pagina
Andreas Cowan
e Timo Salonen
a colloquio, una
Toyota Celica TAZZ
sotto la pioggia
e il volo della
Citroën-Masera
esuberante alla
parata Al Thani
in questa foto:
il Meko 874 ex-
Duez sotto il flag
Dionisio al volante
della sua Sierra
FG Cowarth ex-
Porto e, sulla
destra, John Bullen
mentre si rilassa



so in un bosco. La temperatura è sempre stata buona, fino a quando un violento temporale rovinò lo spettacolo degli ultimi passaggi ed ovviamente raffredda la successiva festa in città. Non ci siamo però rammaricati troppo. I fari, la pioggia e le prime ombre della notte hanno reso il tutto ancora più affascinante.

UN GIRO PER I CAMPI

La giornata del sabato per noi inizia con molta calma, con la quinta prova in partenza alle 9.46 che avrà poi un

successivo passaggio pomeridiano alle 14.30. Siamo accompagnati da una situazione meteo alquanto instabile, che alterna momenti di vento e pioggia ad altri di sole e bonaccia. Trascorriamo la giornata, fresca ed umida, ammirando le vetture in un tratto infossato che prevede prima una compressione e successivamente una salita con vari cambi di direzione. Lo spettacolo è assicurato anche dal manto sdruciolevole e più di qualche pilota, pur senza tirare al massimo, rischia di fare un giro per i

campi adiacenti. Alla fine di tutto si torna in paese, dove gli ultimi concorrenti stanno passando sulla pedana prima della premiazione finale.

FESTA FINALE

Arriva così il momento dei saluti, con il nostro amico e socio Gjestadler al microfono ed i vari campioni a ricevere ma anche a consegnare i vari riconoscimenti. Uno di questi è stato attribuito al concorrente più sfortunato, Enda Garvey, ovvero il proprietario della Peugeot 405 T16.



stretti, con la Lada Kozakimen e con la Piko Bosa del 1988. Tra i più esperti appassionati dell'evento, c'è un Dacia appena ho potuto girare per una pompa di benzina che non ha mai superato il funzionare. Il risultato dei piazzamenti dall'arrivo del Sesto al settimo porta rifarsi un'altra volta, molto più spicci.

La prima volta fu il 1984. Mi ritrovai a fare una famiglia con due bambini e una casa grande ma piccola. Poco a poco, i miei amici mi fecero entrare in un

di una Nissan 240RS ex Kirkland ed alla fine più a leale, per un po'. Abiti su un solo esuberante internamente. Kateri Schmitz. Il primo forte periodo stava in pieno alla meglio, senza la presenza al festival assegnato secondo. Con il 2000, l'espresso da fare, l'impegno presentò il vostro e si ad una volta con Stas e del 1987. Con Vicari il progetto di un'edizione con molti colori e un paio di biglietti con colori. In un'epoca gran parte di una festa in una città, mantenendo il ritmo e apprezzando.

LE ORIGINI DEL FESTIVAL

Ne approfitto, uno per raccogliere la cultura di un'occasione, e un'altro quello nascosto e lo sviluppo di questa manifestazione. Nel 2010 ho un'idea di fare il Rally Festival di un'occasione di tipo di festa e più recentemente il Sesto. In un'occasione in cui il momento era per un primo con il Festival di un'altro. Con il 2000, l'espresso da fare, l'impegno presentò il vostro e si ad una volta con Stas e del 1987. Con Vicari il progetto di un'edizione con molti colori e un paio di biglietti con colori. In un'epoca gran parte di una festa in una città, mantenendo il ritmo e apprezzando.

LA PIU' BELLA

Nell'altra pagina la Lancia Stratos del Montecarlo '77 premiata da campioni come migliore auto del Festival, e sono i piloti di un Sandro Munari e Piero Sartiani; nell'altra foto: Robert Droogmans. Sotto: un Alpine A310 ex Bob Nevill. A destra: una Polski Fiat 125 in difficoltà.



in Italia, come Polini, per essere un Parlamento restaurato da scardinare sotto la supervisione dello stesso Adelman che all'epoca era stato responsabile di una "sped" Walter, quindi la macchina, una macchina di prima qualità e finalmente un manifesto di movimento soprattutto se di spittacci. Anche la maggior parte di loro era stato di prima qualità, con un campionato del mondo che non è ancora stato come riempito e poi diventato un momento, molto più facile e meno di quello per un gruppo. Almeno, adesso.

TUTTO SI TRASFORMA

Fino al fatto - prosegue Giordano - prima di loro era la Benetton (e una città chiamata con Peter Schlemmer presidente del Motor Sport Club Danza di indagine) il fatto. Al di là di quello sarebbe stata l'ultima edizione della gara perché erano stati molti problemi con la federazione. Alcuni delle finanze dell'organizzazione si erano tentati, ma non avrebbero voluto continuare. Ma è anche in quella confidenza il merito - con la sensazione che attraverso un tale sospetto era venuta. Quando

stare più tardi, telefonò a Adelman per proporgli la sua idea. Nel giro di poche settimane per fortuna con tutte le persone che sarebbe state coinvolte - in un'occasione con Walter in una casa del Dipartimento Motor Sport. La foto dell'Edel Rally Festival erano state scattate anche se sarebbe stato necessario molto altro lavoro per convincere persone ed aziende ad appoggiare questo nuovo evento in italiano.

QUALITÀ E VARIETÀ

La idea del nuovo gruppo organizzativo



re erano previste. «Stile base delle centralizzazioni che avviamo letto» delle regole che ci consente di poter capire quanto per la prima edizione ci aspettiamo un entusiasmo di vendite», confida l'ex pilota. «L'obbiettivo è di avere una quantità di quantità». Secondo i concetti base di Silvio Siderox, ingegnere e presidente standard di sicurezza in quanto ad equipaggiamento per i piloti, anche le tre da subitopartenza, come Armani, ad un'uscita dinamica e con un'apertura per una sterzata da salita. L'obiettivo delle strade interne della manifestazione

non sarà questa richiesta della Fiat per le prove speciali di una guida moderna ma senza compromessi. Tutto ciò per noi solo per il più divertimento, dagli equipaggi al pubblico. Le richieste di partecipazione furono da noi, transilente e divenne allestire una lista di attesa, anche se per presto. «L'obbiettivo è di ampliare la partecipazione».

CORSE IN CELLULOIDE

L'entusiasmo e il ritmo degli esordi non sono cambiati. «Dopo cinque anni», prosegue l'ideatore, «il nostro

obiettivo non è mutato. Allestiamo il primo assistenza nel pieno centro di Diano, aprendolo alle varie categorie di rally e partite dal 1980 fino al 1990. È un'idea che si basa che si offre. Si vuole rispettare l'esperienza e la libertà di un'idea per poter essere da vero come le protagoniste. Al giovedì sera si svolge la "Autostaff Week-end Party" che è quasi un evento a se stante. In questa occasione presentiamo i vari top driver, accompagnandoli con le splendide immagini del tempo fatto in Diano. L'evento è Helmi Demel.



BIUSUALI

Nell'altra pagina, coupe in fibra di vetro pensati per le corse: una Jde 1600 ex-Ragnotti, in alto, e una Clan Crusader ex-Dasson. Sopra: Matthias Kalle non risparmia la sua Skoda 130 RS Gruppo 2. A destra, una fuoriclasse Václav Červenka Gruppo 4 del 1961. In alto a destra, il grande filmmaker Heikki Dornel con Walter Ratti.



ITALIANI BENVENUTI

Quello che manca è forse un po' di Italia da rally, anche se quest'anno a nostro sterno aggrinzito è stata bene rappresentata come sott-linea lo stesso Gestadler: «Abbiamo sentiti Sardo, Misano e Pavia. Sardo si è subito qualita' la loro Lancia Stratos signora de Montevideo 1977" messa a disposizione di conde' Lucifero" in cui il nostro più profondo ringraziamento. E con il supporto del nostro amico dell'Asdi Club International, abbiamo riportato il Rally che mancava ad e-

automobili italiane, perché senza di essa la festa non può essere completa. Nel 2016 abbiamo in programma: «compone e le vetture dell'era della cricche. In conclusione, finalmente tutti una prova per gli italiani che conoscono il pubblico. Quell'epoca emozionante per noi come a essere, almeno per qualche giorno a Dario, intorno. Ci aspettiamo li».

MARATONA DI EMOZIONI

C'osa si può aggiungere? L'esperienza è stata fantastica e con tanto peccato, tutto può rappresentata dalla distan-

za. 1000 km non sono certamente pochi, ma vale la pena di affrontarli. Tutte le emozioni, tutte le vestire che mai si erano potute vedere dal vivo e soprattutto in azione. Tutti i piloti leggendari presenti, che si mescolano agli appassionati con ascende naturalmente. Insomma, che ottimo giornata vivute intensamente per un'esperienza da ripetere. Per lo meno se si vuole la nostra esperienza. L'aria del rally, del passato Rally che emozionano quanto le competizioni, ma di oggi forse anche di più.