



Sopra: In vincitori all'arrivo e in azione. Sotto: Uno scorcio di Piazza Politeama prima della partenza

# AMMINISTRATORI ■ ■ ■ ■ ■ ■ DELEGATI





Sopra e sotto a sinistra: Da qualunque lato la si guardi quella di Zumelli/Lio è stata gara strepitosa. Sopra e sotto al centro: Savoca ci sorprende ancora una volta: eccolo vincere con una inconsueta Renault 5 Turbo. Sopra e sotto a destra: Filippone senza rivali nel 1° Raggruppamento

**TIPOLOGIA E VALIDITÀ:**

Campionato Italiano Rally, Trofeo Italiano Rally, Coppa Csai Rally

**DENOMINAZIONE DELLA MANIFESTAZIONE:** 8° Trofeo Florio

**Luogo:** Palermo

**DATA:** 25-26-27/05

**N° ISCRITTI:** 98

**ORGANIZZATORE:** Historic Promoter Racing

**SITO:** www.trofeoflorio.it

Testo: Michele Mora

Foto: Sapienza, Billy, Choiofalo, Planet

**E**' stato questo il ruolo che Stagno e Palazzolo hanno avuto in questa edizione del Trofeo Florio, e il gioco di parole calza quanto mai a pennello alla

coppia siciliana: perché hanno "comandato" dall'inizio alla fine, come un AD in azienda e hanno anche "amministrato" il cospicuo vantaggio che sin dalle prime due prove hanno incamerato sulla pattuglia degli inseguitori. Ma andiamo con ordine...

E' stata la splendida Piazza Politeama di Palermo, gremita dalla folla delle grandi occasioni a dare il via a questa edizione del trofeo Florio, gara organizzata dalla Historic Promoter Racing e coordinata dalla Karibe Team e valida, anche quest'anno per il Fia Historic Sporting Rally Championship con coefficiente 4 e per il Campionato.Trofeo, Coppa Rally CSAI Autostoriche, che quest'anno ha fatto registrare il record europeo in fatto di iscrizioni (98) e un alto numero di partecipanti (91), al pari di altre manifestazioni

di rilievo quali il San Remo e l'Acropolis. Ad aprire le danze una coppia che sulle strade della mitica Targa ha mietuto successi e scritto la storia dell'automobilismo: Sandro Munari e Nini Vaccarella, abbracciati da un pubblico in delirio e seguiti dagli altri piloti a dir poco emozionati.

Dieci prove speciali attendevano gli equipaggi in gara, con un lotto di pretendenti alla vittoria quantomai variegato: dai locali Riolo, Stagno, Rizzuto e Plano agli agguerriti "ospiti" Roda, Muccioli, Da Zanche e Bianchini.

Una gara che sin da subito si dimostra durissima per piloti e mezzi, tanto che al termine della prima tappa saranno ben 28 le vetture costrette al ritiro. Tra queste quelle dei possibili protagonisti della vigilia, a partire da Riolo, ancora una volta sfortunato sulle strade di casa, che

lasciano terreno libero alla 911 RS di Stagno/Palazzolo, già vincitori "sul campo" lo scorso anno.

Il vantaggio del duo della Island Motorsport è ormai incolumabile, ma dietro si scatena una battaglia per le posizioni di rincalzo che mieterà altre vittime illustri.

La spunteranno Savioli/Certisi, giunti secondi davanti al forte Alberto Billa, già vincitore del Rally Targa Florio in passato e qui soddisfatto di questo prestigioso podio.

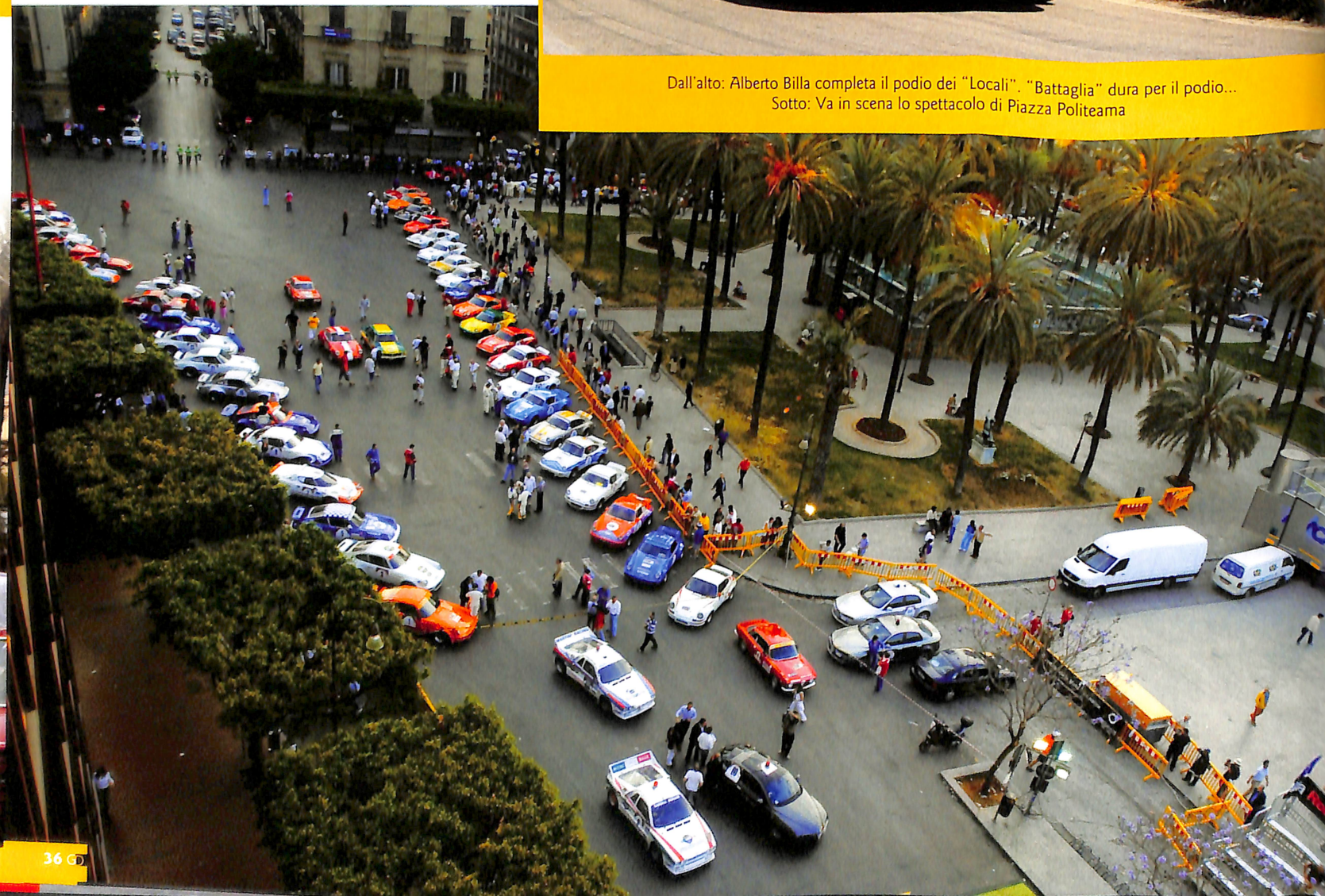
A seguire il duo Roda/Frigerio, primi tra gli equipaggi in gara per il campionato FIA. Muccioli e Jensen completano la parata di Porsche 911, interrotta dall'inedita Renault 5 Turbo di Pippo Savoca, vincitore del 3° Raggruppamento, che precede i Gallo, padre e figlio, autori di una bella battaglia, come a Sanremo, con Enrico Brazzoli, tradito dall'asfalto viscido.

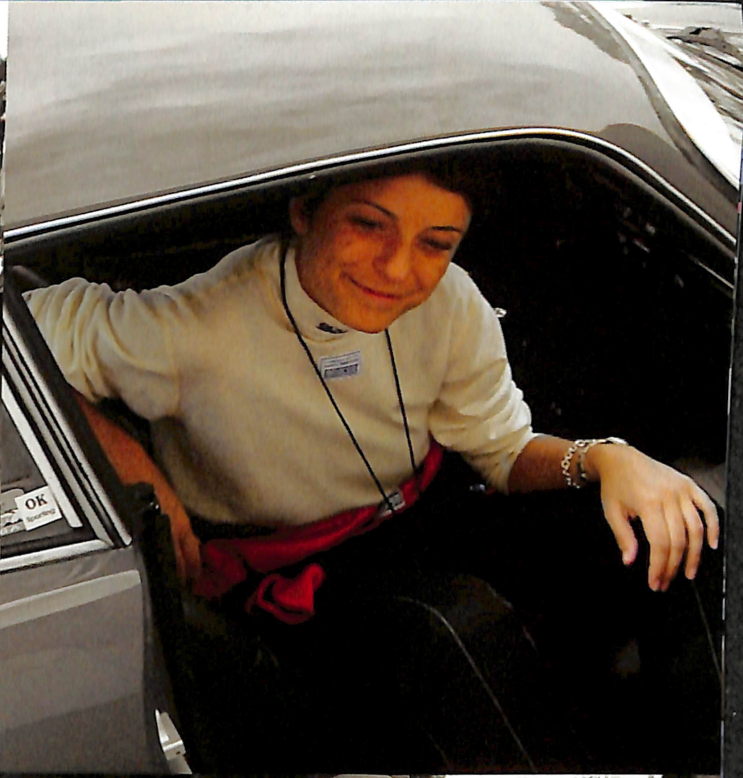
Asfalto viscido che ha portato all'annullamento dell'ultima PS in programma, ma su cui l'inglese Graham ha dato spettacolo insieme al nordico Jensen, ...quando si dice l'abitudine.

Il primo raggruppamento va a Giovanni Filippone, che regola un attento Totò Bat-



Dall'alto: Alberto Billa completa il podio dei "Locali". "Battaglia" dura per il podio...  
Sotto: Va in scena lo spettacolo di Piazza Politeama





Vedendo le immagini di queste navigatrici verrebbe da parafrasare Giacomo Leopardi: "E il GUIDAR mi è dolce in questo mar." (foto-elaborazione Chiofalo)

# GUAGLIARDO

HISTORIC PORSCHE TEAM

**PREPARAZIONE - NOLEGGIO  
VENDITA RICAMBI COMPETIZIONE**

[www.guagliardo911.it](http://www.guagliardo911.it)



VIA AGNETTA, 108  
90126 PALERMO  
TEL. 340.2721423  
e-mail: [guagliardo@italiarally.it](mailto:guagliardo@italiarally.it)



Vincitore  
2 Ore di Magione  
Trofeo Anchise Bartoli 2006

PORSCHE



Da sinistra: Una sì, una no: Bianchini/Baldaccini non bissano il successo greco. La sfortuna lo bersaglia ma "Andyson" non gliela da vinta! Il traguardo è raggiunto

taglia per la prima volta navigato dalla figlia Giuseppina. Tutto in famiglia anche per i Morando, ottimi terzi. Eccellente prestazione e podio sfiorato per le "Dame" Zumelli/Lio, che oltre al quarto posto conquistano una inaspettata ma meritatissima vittoria tra gli

equipaggi femminili, battendo la favorita Bertapelle. Un plauso ancora una volta agli organizzatori, (tra cui l'amico Piero Bongiovanni, assente a causa di una malattia e a cui vanno i sinceri auguri di tutta la comunità) che sin dalla vigilia hanno lavorato con

precisione ed attenzione, e che hanno concluso la tre giorni con una premiazione insolitamente snella e veloce per una gara plurititolata. Appuntamento dunque al prossimo anno, con un obiettivo quantomeno ambizioso: superare i cento iscritti!



Nella foto grande: la partenza di Munari e Vaccarella: un brivido ha percorso le migliaia di spettatori. Sopra: De Filippo è stato guidato sulle strade della storia da Salvo Chiofalo, navigatore DOC. Sotto: L'Alpine A 110 di Bigatti/Adamoli: correre con la passione





Gianluca Roda è primo tra i piloti iscritti al Campionato Fia e primo degli ... "Ospiti", ottimo secondo l'equipaggio Savioli/Certisi

### 1° Raggruppamento

1. Filippone Giovanni - Nobile Giovanni, Porsche 2.0, 1:36'15
2. Battaglia Salvatore - Battaglia Giuseppina, Porsche 2.0, 42"
3. Morando Mario - Morando Corrado, Porsche 911 2.0 s, 3'37
4. Zumelli Luisa - Lio Federica, Porsche 911 2.0 s, 4'25
5. Polli Andrea - Salvi Vilma, Lotus Elan s1, 6'49
6. Musumeci Rosario - Musumeci Alessandro, Fiat Abarth OT 1000, 9'40
7. Borruso Marcello - Borruso Marco, Lancia Fulvia Coupe HF, 19'53
8. Migliore ugo - Afan de Rivera c. Costan, Porsche 356, 22'17
9. Caponetto Agatino - Giuffrida Agata, Alfa Romeo T 1.3, 32'51
10. Falanga Fabrizio - Gioia Cristina, Fiat Abarth 1100, 45'31

### 2° Raggruppamento

1. Stagno Antonio - Palazzolo Sergio, Porsche 911 2.7, 1:26'03
2. Savioli Marco - Certisi Marcello, Porsche 911 3.0, 1'47
3. Billa Alberto - Panno Gianluca, Porsche 911 3.0, 2'29
4. Roda Gianluca - Frigerio Giovanni, Porsche 911 RSR, 2'54
5. Muccioli Graziano - Garino Massimo, Porsche 911 rs, 3'34
6. Jensen Walter Christian - Pedersen Erik, Porsche Carrera RS, 4'48
7. Gillet Olivier - Deriaz Jean, Alfa Romeo GTAM 1750, 7'56
8. Huber Johannes - Viakowsky Wolfgang, Porsche 911 SC, 8'29
9. Pagella Maurizio - Brea Roberto, Porsche 911 S, 8'49
10. De Luca Mario - Orobello Daniele, Porsche Carrera, 10'46
11. Parisi Antonio - D'angelo Giuseppe, Porsche 911 2.4, 12'38
12. Di Giuseppe Giovanni - Speciale Giusep-

- pe, Alfa Romeo GTV 2000, 14'17
13. Bertapelle Patricia - Drouilleau Anne, Alfa Romeo GTV 2000, 14'49
14. Bigatti Antonio - Adamoli Federica, Alpine A 110 1.6 S, 16'14
15. Ammendola Luciano - Bova Agostino, Alfa Romeo GTA 1.3 JR, 16'35
16. De Filippo Giancarlo - Chiofalo Salvatore, Alfa Romeo GTA 1.3, 16'46
17. Salerno Giuseppe - Fecarotta Fabrizio, Porsche 911 Carrera 2.7, 16'55
18. Marino Michele - Licciardello Giuseppe, Alfa Romeo GTV 2000, 16'56
19. Salvi Adriano - Germano Enzo, Lancia Fulvia HF 1.6, 18'29
20. Giarratana Michele - Lipani Fabio, Lancia Fulvia Coupè 1.3 S, 18'55
21. La Loggia Luigi - Rizzo Anna Maria, Innocenti Mini Cooper 1.3, 19'02
22. Marsella Mario - Di Monaco Rosario, Porsche 911 T, 20'00
23. Guidara Paolo - Scalisi Davide, Alfa Romeo GT 1.3 JR, 22'03
24. Piazza Casimiro - Vittorio Gianni, BMW 2002 TII, 22'16
25. Falcone Pietro - Sutura Salvatore, Lancia Fulvia HF 1.6, 28'37
26. Mancuso Michele - Anzalone Vincenzo, Alpine A 110 1.6 S, 29'05
27. Catanese Antonio - Catanese Pierluigi, Lancia Fulvia 1.3 Rally, 30'06
28. Giancani Gaspare - Giglio Salvatore, Fiat 127, 30'38
29. Vitale Claudio - Carvotta Salvatore, Fiat Abart 695 SS, 32'58
30. Villu Mattik - Maslenikov Arvo, Vaz 2101, 33'32
31. Minutoli Pietro - Minutoli Antonino, Innocenti Mini Cooper MK2, 35'08
32. Harrach Ernt - Pranter Johann, Porsche Carrera RS, 41'12
33. Guttilla Antonio - D'agostino Carlo, Lancia Fulvia 1.3 Rally, 42'12
34. Guglielmini Eugenio - Squillaci Bruno, Lancia Fulvia Sport Zagato, 49'11
35. Buggemi Bernardo - Collura Salvatore,

- Innocenti Mini Cooper 1.3, 49'54
36. Russo Alessandro - Tabani Lorenzo, Porsche 911 Carrera 2.7, 50'41
37. "Andyson" - Giannone Giacomo, Porsche Carrera RS, 51'17
38. Licalsi Salvatore - Saja Filippo, Porsche 2.5, 52'28

### 3° Raggruppamento

1. Savoca Giuseppe - Failla Alessandro, RS Maxi Turbo, 1:31'27
2. Gallo Giuseppe - Gallo Ferdinando, Porsche 911 3.0, 20"
3. Graham Ernia - Cooper Alec, Ford Escort RS, 2'16
4. Bigoni Roberto - Bailoni Stefano, Opel Kadett GTE, 3'39
5. Macchi Del Sette Gerardo - Toso Selene, Ferrari 308 GTB, 9'44
6. Kletzer Constantin - Kletzer Christian, Porsche 911 S, 10'51
7. Vaccaro Mario - Rizzo Ernesto, Opel Kadett GTE, 10'55
8. Romano Giuseppe - Migliore Massimo, Lancia Beta Montecarlo, 11'22
9. Sum Michal - Skolovki Milan, Skoda 130 RS, 11'27
10. Sivi'k Josef - Kolar Pavel, Skoda 130 RS, 14'18
11. Alfonso Giuseppe - Angelo Alberto, Ford Escort RS, 15'49
12. Salomone Francesco - Cultrona Franco, Vw Golf GTI 1.6, 20'34
13. Carafa Mario - Spinosa Giovanni, Autobianchi A112 Abarth 70HP, 22'48
14. Dispenza Pietro - Dispenza Filippo, Fiat X 1/9, 23'19
15. Carissimi Piero - Racca Pippo, Porsche 911 Turbo, 23'57
16. Geraci Stefano - Lusco Giuseppe, Porsche 911, 24'13
17. Carollo Carmelo - Cacioppo Antonio, Autobianchi A112 Abarth 70HP, 25'26
18. Provenzano Onofrio - Montecchi Dario, Alfa Romeo GTV 2000, 42'41

# A volte ritornano...



La replica di Arena Modelli della Porsche 911 di Zordan/Della Benedetta vincitrice 30 anni orsono

## A volte ritornano...

P.S. Monte di Malo, 1976. Antonillo Zordan, stanco e sudato, si toglie il casco al termine della prova, e attende assieme al fido amico di sempre, Danilo Dalla Benetta il responso cronometrico della prova disputata dalla Stratos Alitalia di Tony Carello ...Sono primi! Vincano il rally di casa, il mitico Campagnolo con la loro Porsche 911 gr.3, contro gli ufficiali, aggiungendo un tassello importantissimo ad una ancor giovane carriera di pilota, che poi si rivelerà essere lunghissima e piena di soddisfazioni.

P.S. Campodalbero, 16 giugno 2007. Antonillo Zordan, stanco e sudato, si toglie il casco, e, affiancato in assistenza dal fido amico di sempre, Danilo Della Benetta, ancora a bordo di una coupè di Stoccarda, ma stavolta gr.4, vede infrangersi il sogno (accarezzato dai due e condiviso dalle migliaia di tifosi assiepati lungo il tracciato) di iscrivere a distanza di trent'anni il suo nome nell'albo d'oro della gara che tanto importante è stata nella sua carriera, il mitico Campagnolo, gara che insieme a Marchetti aveva a lungo condotto in testa per poi doversi fermare, a causa di una rottura da poche decine di euro.

## A volte ritornano...

Asiago, 1992. Al termine di una gara corsa in apnea, sotto un diluvio che si ricorderà per anni, con una classifica che ha visto via via avvicinarsi i più bei nomi del rallysimo triueneto, l'allora semiconosciuto Nereo Sbalchiero, benzinaio in quel di San Vito di Leguzzano, a bordo di una Delta Integrale gr.A che ha magistralmente interpretato, va a vincere il rally di casa, il rally di Asiago appunto, che (guarda caso) sfrutta gran parte del vecchio percorso del mitico Campagnolo.

Isola Vicentina, 15 giugno 2007. Al termine di una corsa contraddistinta da un caldo clima di inizio estate, con una classifica che ha visto via via avvicinarsi i più bei nomi del rallysimo storico nazionale, il non più semiconosciuto Nereo Sbalchiero, benzinaio in quel di San Vito di Leguzzano, a bordo di una perfetta Porsche gr.4 dei fratelli Balletti, va a vincere il rally di casa, il rinato Campagnolo.



Sbalchiero/Scatone in azione con la Porsche 911 RS preparata dai fratelli Balletti





Qui sopra: Domenicali/Oberti non vedranno il traguardo con la 131 Abarth. Ricci fa contento il vetraio...  
Sotto: Gigi Rocchetto e la sua 911 versione "rasenmähmaschine"

**TIPOLOGIA E VALIDITÀ:** Campionato Italiano Rally, Trofeo Italiano Rally, Coppa Csai Rally  
**DENOMINAZIONE DELLA MANIFESTAZIONE:** 3° Rally Storico Campagnolo  
**Luogo:** Isola Vicentina (VI)  
**DATA:** 15-16/06  
**N° ISCRITTI:** 67  
**ORGANIZZATORE:** Rally Club Isola Vicentina  
**SITO:** [www.rallyclubisola.it](http://www.rallyclubisola.it)

Testo: Loris Tavernaro  
 Foto: M + RACE

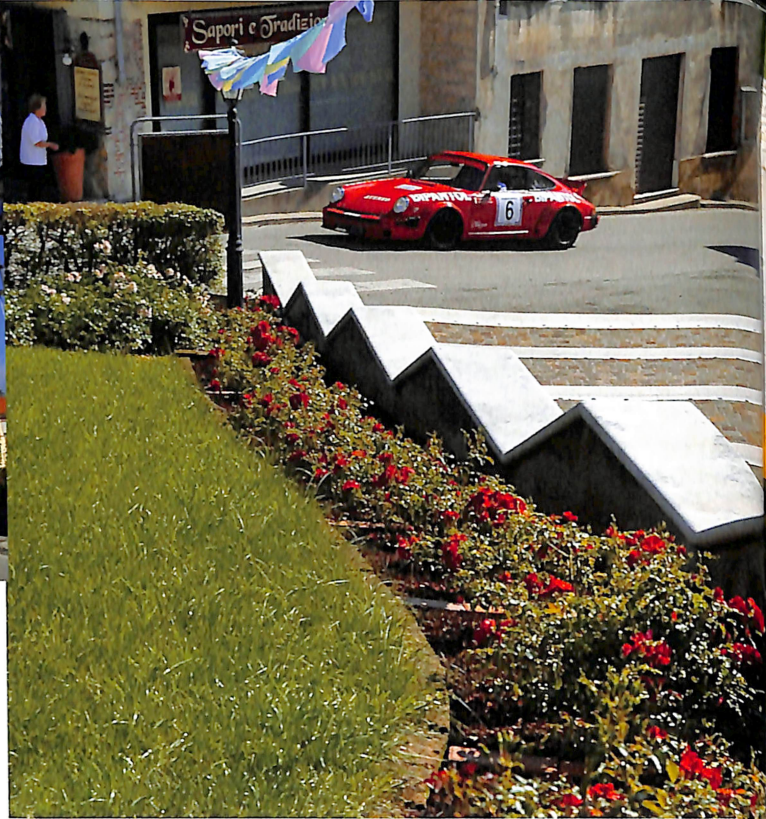
In poche parole questa è l'essenza del Rally Campagnolo storico, disputatosi sabato 15 giugno nei dintorni di Isola Vicentina.

Abbiamo volutamente usato quasi alla nausea l'aggettivo mitico, perché tale era il Campagnolo anni '70, e tale è ormai diventata anche la sua riedizione storica, fortemente voluta dal Rally Club Isola Vicentina, con l'onnipresente Renzo De Tomasi in testa.

Ma andiamo con ordine. Fin dal venerdì, giorno di verifiche, il Rally Campagnolo fa capire che si vivrà una gara in un clima di grande incertezza, e non solo meteorologica. Sotto una pioggia battente (che fortunatamente tormenterà solo le operazioni di punzonatura e non la gara), assistiamo infatti ai primi coup de theatre. Totò Riolo, iscritto con la Lancia 037 di Volta/Balletti, non verifica per problemi tecnici alla vettura. Giampaolo Basso invece non passa le forche caudine delle verifiche tecniche in quanto il suo roll-bar si presenta di "materiale ferroso non conforme". In un solo colpo la creatura di Renzo De Tomasi perde prima del via entrambi i vincitori delle prime due edizioni del rally. Il parterre de roi del Campagnolo risulta però appena appena impoverito da queste due forzate defezioni. Ci penseranno Bianchini, Costenaro e Forghieri con le Stratos, Zordan, Muccioli, Sbalchiero, Iccolti, Michieli & co. con le Porsche, Pesavento e Paganoni con le 131 Abarth a tener vivo l'interesse e il tifo del pubblico. Comprimari (ma non troppo) dei piloti e delle vetture succitate, una bella serie di Kadett GT/e, Ascona, 124, A112... Per un totale di 64 iscritti, che se non è un record per un rally storico di casa nostra, poco ci manca! Le ostilità si aprono alle nove di mattina e dopo un breve trasferimento, il primo impegno col cronometro, la PS di Muzzolon,







E il cronometro dà il suo responso, primo Zordan che stacca un ottimo 4.37.05, con Gallusi a 3,4 secondi, Iccolti a 6,7, Sbalchiero a 6,8 e Bianchini ad inseguire a 7,7. Ma il ruolo di comprimario non si addice al driver sanmarinese, che si impone sulla successiva Nogarole, con 1,7 secondi su un mai domo Zordan e 5,4 su Muccioli che comincia a "carburare". Sbalchiero è quarto a 8,3 secondi. Zordan detta legge sulla Campodalbero, lasciando a Muccioli il secondo e a Sbalchiero il terzo posto nella classifica della prova. Ma il destino, cinico e baro, è in agguato dietro l'angolo. E si manifesta nella rottura del pedale dell'acceleratore sulla Torreselle, da cui Zordan esce molto attardato, lasciando campo libero a Sbalchiero che si impone su Bianchini e Gallusi. La quarta prova si rivela fatale per Iccolti, che arriva lungo in una staccata particolarmente impegnativa, sbattendo malamente. Purtroppo i danni non consentono al bravo pilota di riprendere la gara. Prima del riordino si tenta una riparazione di fortuna sulla vettura di Zordan, anche grazie a un generoso e appassionato spettatore che di buon grado acconsente di veder "cannibalizzata" la sua Porsche stradale... E la riparazione sembra aver effetto, visto che Antonillo Zordan e Marco Marchetti si impongono sulla ripetizione della Muzzolon, precedendo uno strabiliante Bigoni (Opel Kadett gr.2), Gallusi, Furlan (veramente "in palla" con la sua bellissima Ascona) e Marconcini (che in questa prova fa un bell'"acuto"). La sesta prova saluta vincitore Muccioli, che lascia Bianchini a meno di un secondo e Sbalchiero a 2,5. Zordan è quarto poco distante. Ma sulla successiva ripetizione della Campodalbero, Antonillo Zordan vede il suo sogno infrangersi per il ripresentarsi delle noie all'acceleratore e deve salutare anzitempo la compagnia. A nulla servono gli sforzi del suo ex navigatore Dalla Benetta, che in questo caso lo segue in assistenza. In quel momento la leadership è già saldamente nelle mani dell'altro idolo locale, Sbalchiero, che la manterrà fino al traguardo senza incertezze, imponendosi anche sull'ultima prova, la Torreselle. La classifica quindi recita: primi Sbalchiero-Scattone, secondi Muccioli-Zumelli a 44,6, terzi Bianchini-Baldaccini a 1.11.08. Nella top ten appaiono singolarmente alcuni equipaggi formati da fratelli o comunque da famigliari: ad esempio la Porsche dei fratelli

reggiani Giuseppe e Giovanni Gallusi, quarti assoluti, seguiti da Giuseppe e Ferdinando Gallo, quinti. Al sesto posto altro equipaggio "fatto in casa": si tratta di Claudio Toso navigato dalla figlia Selene. Nelle varie classi, strepitoso primo di categoria per i trentini Roberto Bigoni e Stefano Bailoni (Opel Kadett GT/E-Rododendri), seguiti da un'altra Kadett, quella di Claudio Farronato e Christian Cracco. Altre belle vittorie di classe per Gianluca Pesavento (Fiat 131 Abarth), malgrado qualche piccolo problema di gomme. Rino Righi (Ford Escort Rs) e Andrea Polli (Lotus Elan). Il rally era valido anche per il Challenge Milletrè: ad imporsi come al ralliesprint Trentino i veronesi Viviani e Minozzi su 127 Sport. Con questo risultato i due sono al vertice del Campionato con 12 punti di vantaggio su Paolo Piacentini, qui ritirato con la sua A112. Estremamente gradita sul palco d'arrivo la presenza del cav. Valentino Campagnolo, il quale non solo ha concesso l'uso del nome e dei colori (i celeberrimi bianco-rosso-blu della placca) del rally che fu, ma entusiasticamente appoggia gli attuali organizzatori. Dalle sue parole sono scaturiti, oltre ai doverosi plausi per l'organizzazione, anche alcuni inediti e curiosi retroscena sulle lavorazioni particolari compiute dall'importante azienda veneta su alcune parti "vitali" della Lancia Stratos negli anni 70. La cerimonia dell'arrivo sul palco di Isola, può essere riassunta in tre aggettivi: compassato, coinvolgente, commovente. Compassato come la gioia di Bianchini e Baldaccini i quali dopo il bell'exploit dell'Acropoli, erano venuti a Isola con chiare ambizioni di vittoria. Si sono comunque comportati più che bene, e il terzo posto davanti a una muta di Porsche è lì a dimostrarlo. Coinvolgente, come l'entusiasmo con cui Luisa Zumelli, navigatrice di Graziano Muccioli ha contagiato chiunque fosse presente sul

Nelle foto sopra: Parisi/D'Angelo scuotono la tranquillità del paese. I Gallo ci prendono gusto a frequentare i „piani alti“ della classifica. Qui sotto: Maurizio Pagella, Gamberucci sul podio di 1° Gruppo. Bertocco/Nicoletti riportano alla luce antiche emozioni





Quando si dice „un attimo“! Apecar? No, ma tre ruote comunque per Pedretti. Turrin sfiora il podio in 3° Gruppo. Mantiero fa lavorare l'assetto dell'Alpine



palco in quel momento. Malgrado le molte gare disputate e le grandi soddisfazioni ottenute in carriera, la minuta navigatrice milanese sprizzava gioia da tutti i pori, e la sua immagine di felicità per il secondo posto ottenuto fa bene a tutto lo sport e ai veri sportivi. Commovente, come l'abbraccio che Nereo Sbalchiero ha riservato a tutta la crew del team dei Balletti Brothers, che il vincitore ha voluto con sé sul palco al gran completo. Anche questa è un'immagine che ci ha riconciliato con la parola sport. Da segnalare che curiosamente, la vettura che i Balletti hanno messo a disposizione di Sbalchiero è la medesima che Riolo ha portato alla vittoria esattamente un anno fa su queste stesse strade, della serie auto che vince...non si cambia! Concludendo la cronaca che parla di vincitori e vinti, una piccola rifles-

sione sulla gara appena conclusa. Fra i tanti rally storici che affollano il calendario nazionale, quello cui abbiamo assistito a Isola Vicentina riassume in sé forse più di ogni altro (eccezion fatta forse per il Sanremo) la quintessenza di quello che un rally storico dovrebbe essere. Stando al riordino, ad occhi chiusi, si sentivano le vetture sulla prova di Torreselle, e senza tanti sforzi di fantasia sembrava di sentire gli echi lontani delle rabbiose cambiate della Porsche di Taufer, o il metallico urlo della Stratos di Carello, o ancora il rumore cupo del Kadett di Ormezzano. E, magia, una volta aperti gli occhi te le ritrovavi lì davanti, sui cofani le stesse mitiche placche bianco-rosso-blu, e da quelle stesse meravigliose auto vedevi scendere un Zordan, o una Vittadello, o Dalla Benetta o ancora la Luisa Zumelli...Se non è storia vera questa! Ricordate l'inizio? A volte ritornano....

Classifica finale ufficiale

**1° Raggruppamento**

1. Polli Andrea - Salvi Vilma, Lotus Elan S1, 1:08'43.8
2. Gamberucci Folco - Pastorino Angelo, Lancia Fulvia HF 1.3, 1:15'51.6

**2° Raggruppamento**

1. Sbalchiero Nereo - Scattone Paolo, Porsche 911 RS, 1:00'21.9
2. Muccioli Graziano - Zumelli Luisa, Porsche 911 RS, 1:01'06.5
3. Bianchini Marco - Baldaccini Emanuele, Lancia Bertone Stratos HF, 1:01'33.7
4. Toso Claudio M. - Toso Selena, Porsche 911, 1:02'13.2
5. Siciliano Enzo R. - Ughetti Corrado, Porsche 911 RS, 1:02'21.8
6. Parisi Antonio - D'Angelo Giuseppe, Porsche 911 S, 1:03'15.0
7. Costenaro Giorgio - Marchi Sergio, Lancia Bertone Stratos HF, 1:03'49.8
8. Viscidi Michele - Degan Antonio, Porsche 911, 1:03'56.4
9. Righi Rino - Sella Flavio, Ford Escort RS 2000, 1:04'49.5
10. Marconcini Gianfranco - Ciardullo Fernanda, Porsche 911 S, 1:04'54.4
11. Giovannelli Roberto - Ricci Lorenza, Porsche 911 RS, 1:06'01.8
12. Forghieri Andrea - Muzzarelli Alfonso,

- Lancia Bertone Stratos HF, 1:06'48.8
13. Tirelli Enrico - Carrara Adolfo, Alfa Romeo GTAM, 1:07'41.9
14. Lurgo Fabrizio - Rubiola Manlio, Fiat 124 Sport, 1:09'28.8
15. Ratto Roberto - Cianci Paolo, Lancia Fulvia 1.3 Rally S, 1:11'04.5
16. Furlan Flavio - Borgo Beppe, Opel Ascona 2.0 SR, 1:16'14.2

**3° Raggruppamento**

1. Gallusi Giuseppe - Gallusi Giovanni, Porsche 911 SC, 1:01'58.9
2. Gallo Giuseppe - Gallo Ferdinando, Porsche 911, 1:02'06.1
3. Bigoni Roberto - Bailoni Stefano, Opel Kadett GT/E 2.0, 1:02'55.8
4. Turrin Paolo - D'Arziè Stefano, Porsche 911 SC, 1:03'02.4
5. Brazzoli Enrico - Trutalli Simone, Porsche 911 SC, 1:03'03.2
6. Farronato Claudio - Cracco Christian, Opel Kadett GT/E 2.0, 1:03'09.6
7. Pesavento Gianluca - Pesavento Giorgio, Fiat 131 Abarth, 1:04'20.6
8. Cattilino Luca - Ballini Andrea, Opel Kadett GT/E 1.9, 1:06'22.4
9. Viviani Mirko - Minozzi Flavio, Fiat 127 Sport, 1:07'40.0
10. Rocchetto Luigi - Fanchin Dario, Porsche

- 911 SC, 1:07'46.9
11. Smittarello Ubaldo - Pellizzari Antonella, Porsche 911 SC, 1:08'19.6
12. Lambri Giuseppe - Maserati Fabio, Alfa Romeo GTV, 1:08'20.3
13. Pedretti Massimo - Mattanza Giovanni, Fiat 131 abarth, 1:09'12.5
14. Coppolino Antonino - Merli Daniele, Porsche 911 SC, 1:09'13.1
15. Nardi Giancarlo - Costa Paola, Autobianchi A112 Abarth 70HP, 1:09'15.5
16. Sartori Angelo - Benfatto Alessandro, Opel Kadett GT/E 1.9, 1:09'17.3
17. Ricci Cristiano - Boselli Davide, Opel Ascona, 1:10'40.3
18. Regazzo Antonio - Vittadello Maria Grazia, Opel Kadett GT/E 2.0, 1:10'58.5
19. Pellizzari Giampietro - Magnaguagno Mauro, Autobianchi A112 Abarth 70HP, 1:11'22.2
20. Bonizzato Alessandro - Comuzzi Valerio, Ford Escort RS 2000, 1:13'17.1
21. Craveri Giovanni - Canova Angelo Carlo, Opel Kadett GT/E 1.9, 1:13'31.5
22. Imperato Paolo - Boscarato Alberto, Ford Escort RS 2000, 1:14'38.2
23. Camplani Ivan - Camplani Flavio, Autobianchi A112 Abarth 70hp, 1:20'09.3

# REGOLARMENTE EX-AEQUO!



Testo: Loris Tavernaro  
Foto: M + RACE

**TIPOLOGIA E VALIDITÀ:** Regolarità  
**DENOMINAZIONE DELLA MANIFESTAZIONE:**  
9a Regolarità dei Colli Isolani  
**LUOGO:** Isola Vicentina (VI)  
**DATA:** 15-16/06  
**N. ISCRITTI:** 59  
**ORGANIZZATORE:** Rally Club Isola Vicentina  
**SITO:** [www.rallyclubisola.it](http://www.rallyclubisola.it)

**C**he quelli del Racing Team Le Fonti fossero bravi (anzi bravissimi) è fuor di dubbio, basta dare un'occhiata alle classifiche del trofeo Tre Regioni degli ultimi tre anni.

Che parecchi equipaggi della compagine Forlivese si piazzassero nelle parti alte della classifica (spesso vincendola), è sotto gli ochhin di tutti.

Ma che addirittura due equipaggi del team condividessero in perfetta parità il gradino più alto del podio, questa non ce l'aspettavamo proprio!

Invece è quanto è successo nella nona edizione della Regolarità dei Colli Isolani, che ha seguito il Rally Storico Campagnolo.

Al termine delle otto impegnative P.C., tutte svolte senza il benché minimo intoppo (e qui va spesa una parola di lode per la perfetta organizzazione dei ragazzi del Rally Club Isola Vicentina). Andrea Marani, che in questo caso divideva l'abitacolo della sua Porsche con Pierluigi Codato, e Max Panari, che qui ha cambiato modello di Porsche ma non ha certo sostituito la sua brava e deliziosa navigatrice, Cristina Biagi, si dividono da bravi compagni di Scuderia l'olimpico della

classifica, dominando la gara, chiusa dai due equipaggi con sole 38 penalità.

Servirà la discriminante (non la prima, chiusa a pari merito, ma addirittura la seconda prova!) a determinare chi si porterà via la posta più alta, in questo caso tocca a Marani-Codato, che vengono salutati vincitori sul palco d'arrivo.

Il simpatico e modesto Andrea rafforza quindi la sua leadership nel trofeo Tre Regioni, con un'altra vittoria, che segue a ruota quella recentemente ottenuta alla Coppa Pedavena. Sul terzo gradino del podio salgono i sempre bravi e regolari Maraglino-Ariedi, contenti più che mai per la bella gara disputata e sicuri protagonisti anche del prosieguo di stagione. Quarto il sempre ottimo Pilastro che ormai da tempo ci ha abituato a vedere la sua nera A112 Abarth nelle parti alte della classifica assoluta.

Curiosamente un altro ex-aequo ha contraddistinto l'assegnazione del quinto e sesto posto nella top ten.

Se la sono giocata Lula-Vianello (BMW M3) e Costa-Riccobon (Mini Cooper-8 Wheels R.T.). La posizione, vista la discriminante, è andata appannaggio dell'equipaggio veneto, lasciando a Costa il sesto posto, che toglie al forte pilota trentino un po' dell'amaro in



Il vincitore in azione. Maraglino e Ariedi sulla affascinante berlinetta Alpine A110

## Classifica finale ufficiale

1. Marani Andrea - Codato Pierluigi, Porsche 911 RS
2. Panari Massimo - Biagi Cristina, Porsche 911 S
3. Maraglino Giovanni - Ariedi Enrico, Renault Alpine A110
4. Pilastro Adriano - Lunardi Andrea, Autobianchi A112 Abarth
5. Iula Angelo - Vianello Enrico, BMW M3
6. Costa Luigi - Riccobon Alberto, Innocenti Mini Cooper
7. Franzoso Lorenzo - Ciaccia Alberto, Autobianchi A112 Abarth
8. Iula Pietro - Bottacin Antonello, Fiat 131 Abarth
9. Margutti Fausto - Brera Enrico, Autobianchi A112 Abarth
10. Boschetti Lorenzo - Olivan Daniele, Porsche 911
11. Andrini Pietro - Berton Carlo, Lancia Fulvia HF
12. Marcolin Francesco - Lodde Marialaura, Fiat 124 Abarth Rally
13. Scapin Enzo - Pasuto Luca, Lancia Fulvia 1.3
14. Fabris Moreno - Fabris Cristian, Autobianchi A112 Abarth
15. Ferratello Luigi, Fiat 128 Coupè SI
16. Martini Sandro - Mussinelli Enrico, Fiat Uno 70
17. Rizzonelli Marco - Marseglia Edoardo, Autobianchi A112 Abarth
18. Beccherle Franco - Campara Patrick, Autobianchi A112 Abarth
19. Ceriani Enzo - Ceriani Igor, Lancia Fulvia Coupè
20. Cavaliere Silvio - Cattazzo Simone, Autobianchi A112 Abarth
21. Zambelli Lorenzo - Bertoni Rodolfo, Lancia Beta Montecarlo
22. Concato Lorenzo - Concato Alberto, Autobianchi A112 Abarth
23. Fracasso Bortolo - Cattazzo Aldo, BMW M3
24. Parlato Lorenzo - Timillero Denis, Lancia Fulvia Montecarlo
25. Russo Savinpiero - Russo Evandro, Ford Escort
26. Sponda Cesare - Sponda Alessandro, Opel Ascona
27. Brunello Renato - Brunello Marco, Autobianchi A112 Abarth
28. Piotto Gianni - Motta Luca, Porsche Carrera
29. Tarlao Diego - Menestrina Mauro, Autobianchi A112 Abarth
30. Pianalto Simone - Longin Morris, Talbot Sunbeam TI
31. Disconzi Lorenzo - Belluzzi Domenico, Fiat 131 Racing
32. Olivieri Luciano - Ballini Fiorenza, Porsche 911
33. Zampieri Claudio - Arnaldi Federico, Porsche Carrera
34. Franchin Gianni - Dalla Rosa Leonardo, Porsche 911 SC
35. Achilli Egidio - Achilli Davide, Lancia Fulvia 1.3 Rally
36. Lorenzetti Roberto - Lorenzetti Marco, Fiat Uno Turbo
37. Facchetti Andrea - Bona Marco, Autobianchi A112 Abarth
38. Barini Graziano - Dal Zovo Davide, Autobianchi A112 Abarth
39. Cortiana Giuseppe - Peron Luca, Golf GTI
40. Segnana Stefano - Bertoldi Denis, Volkswagen Golf GTI
41. Costa Giovanni - Lovato Mirco, Fiat 131 Racing
42. Delbono Sergio - Zanni Elvis, Opel Manta GTE
43. Lagni Paolo - Pettinà Luca, Autobianchi A112 Abarth
44. Bortolami Raffaele - Taverna Renata, Autobianchi A112 Abarth
45. Lora Franco - Lotto Andrea, Lancia Fulvia HF
46. Santacaterina Mirco - Bevilacqua Silvia, BMW 318
47. Cazzola Andrea - Cavion Davide, Fiat 128 Rally
48. Rigoni Loris - Carraro Emanuele, Fiat X1/9
49. Gallina Fabio - Precoma Vittorio, Opel Kadett C



A lato: Sergio Del Bono su Opel Manta GTe ha dato spettacolo a suon di traversi. Sopra: Un passaggio spettacolare colto dall'obiettivo di Massimiliano Ferroni, in arte M+RACE

bocca accumulato in questa prima metà di stagione.

Nella speciale classifica per Scuderie si impone in modo perentorio il Racing Team le Fonti, davanti a un sempre più concreto 8 Wheels rally Team.

Chiuso il capitolo classifiche, c'è da dire che, a vedere le espressioni dei partecipanti sul palco d'arrivo e ascoltando i loro commenti, questa viene archiviata come la più bella (a detta di tutti, ma proprio tutti!) edizione fin qui disputata della Colli Isolani, e questo se da un lato dà enorme soddisfazione al grande Renzo De Tomasi & co., dall'altro li responsabilizza ad organizzare una decima edizione coi...fuochi d'artificio! Ma conoscendo le capacità, la passione e l'esperienza dei ragazzi di Isola Vicentina, nessuno dubita che la più bella edizione di Isola Vicentina sarà...la prossima!



[www.pentacaracing.it](http://www.pentacaracing.it)

correre con la Passione  
correre con la Passione

**NOLEGGIO E ASSISTENZA  
VETTURE DA COMPETIZIONE**

Per correre con la **Passione**



**PENTACAR**  
*Racing*

Sede Operativa Pentacar Racing c/o Officina Pentacar dei F.lli Melli - Via al confine zona industriale 23823 Colico (LC) - tel/fax 0341.941323 Cell 348.2215090

ricordi di  
Arnaldo  
Cavallari



Farina  
del mio sacco

**F**u un inverno freddo. Bianco. Neve e gelo. Un interrogativo dietro l'altro. Di fronte, un bivio. Invece di affrontarlo, soprassedeva. I rally stavano prendendo una piega sempre più velocistica, sempre più specialistica. Io, a quarant'anni passati, mi sentivo tagliato fuori. Les jeux sont faits.

Ero stato "il padre del rallismo italiano", come qualcuno aveva detto e scritto. Ero stato, già... Ma le corse le avevo nel sangue. Mi appartenevano. Cercavo strenuamente ogni appiglio per non dire basta.

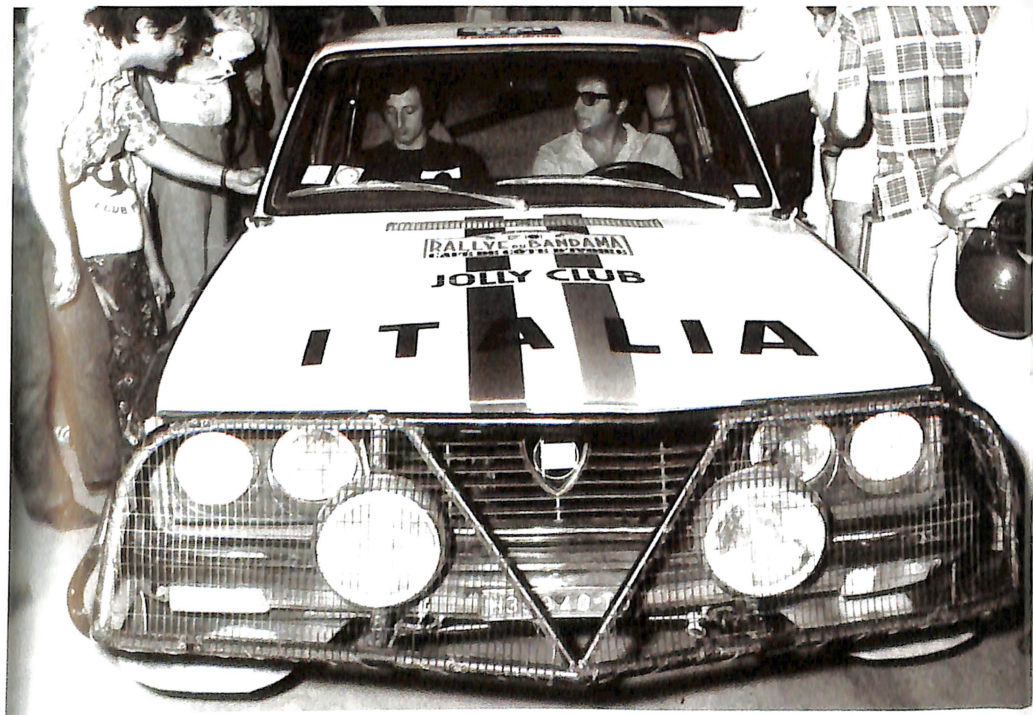
Pensavo: "Cosa posso mettere sul piatto per rilanciare?". L'esperienza, la tattica, la visione generale della competizione. Ripensavo al Safari. Un rally particolare, confacente. Andare forte, ma non fortissimo, per chilometri e chilometri. Distrarci tra situazioni ingarbugliate. Gestire corsa, macchina, difficoltà, uomini. Mentre rimuginavo, mi capitò in mano un giornale specializzato. Parlava della prima edizione del Rallye du Bandama. "Una sfida con l'inferno", spiegava piuttosto eloquentemente. Un inferno inventato da un francese, Jean Claude Bertrand. Tra Natale e Capodanno portava in Costa d'Avorio un branco d'auto e di piloti e lo mandava allo sbaraglio. Il rally prendeva il nome dal fiume, non navigabile, che attraversava la Costa d'Avorio in tutta la sua lunghezza. Una lunga, interminabile prova

# Mal d'Africa

(1ª parte)

speciale di quattromila chilometri su strade aperte al traffico. Un solo obbligo. Una media imposta di 100 chilometri all'ora. Quattromila chilometri a 100 chilometri all'ora di media. Pazzesco. Se andavi troppo piano, eri subito fuori. Se andavi troppo forte... facevi una brutta fine. Trentadue ore di guida senza respiro. Nel caldo, nella polvere opprimente, su piste levigate di terriccio rosso, su pianure deformi, nei pantani, nella vegetazione impazzita, nella boscaglia fitta, nei dossi e nei guadi che nascondevano insidie, nella savana disseminata di fossi e dirupi. Leggevo di una tappa terrificante. Da Abidjan (capitale della Costa d'Avorio) a Bouakè, cento chilometri di pista stretta, deformata, dove superare i 40 all'ora era già arduo. - Non avete mai visto nulla di simile. Non ci saranno più di cinque, sei vetture all'arrivo - aveva profetizzato Bertrand ai partecipanti. Andò ancora peggio. Partirono quarantacinque auto. Non ne arrivò neanche una. Ed erano Peugeot 504, Citroen DS 23, Datsun 1600, Renault 16 TS. Tutte vetture con alle spalle un pédigrée specialistico. E alla guida, gente come Mikkola, Neyret, Fall, Larrousse, Mehta, Pescarolo, Nico-

las. Piloti di spessore. Gli ultimi a cedere furono Mehta e Fall. A qualche centinaio di chilometri dal traguardo, distrutti, di comune accordo decisero di fermarsi a dormire qualche minuto. Si svegliarono due ore dopo, fuori tempo massimo. Fu una rivelazione. Quell'inferno faceva per me. Il Bandama era la mia corsa. Ne parlai con Cesare Fiorio. Lo trovai interessato. L'intuito gli diceva che quell'idea avrebbe preso piede. Ci vollero mesi per mettere insieme le tessere del mosaico. La Lancia fornì una Beta, la preparazione meccanica specifica e materiale tecnico. Il Jolly Club il materiale umano. Autosprint il necessario battage informativo. Mi avrebbe fatto da navigatore Carlo Cavicchi, rampante giornalista del settimanale. Per giunta, ogni tanto lasciava la macchina per scrivere e si metteva al volante, partecipando a rally nazionali. Un giovane col nasone aquilino che conoscevo per motivi professionali. Il motore della Beta era poco più di serie. Lavorai molto sull'irrobustimento generale e sulle sospensioni. Grandi protezioni anteriori completarono il tutto. Ne uscì una trazione anteriore che poteva darci delle soddisfazioni.





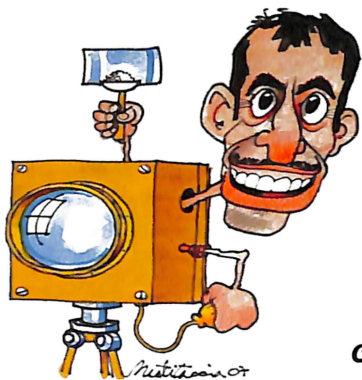
## “Mago” bagnato, “Mago” fortunato!

**D**i Virgilio Conrero preparatore, o meglio “MAGO” e dei suoi successi sportivi si è scritto di tutto e di più. Meritatamente. Confermo tutto quello che di buono è stato scritto su questa persona, con la quale ho condiviso praticamente tutta la mia carriera sportiva ed alla quale ero e sono legato da un grandissimo affetto, fino a considerarlo come un secondo padre. Mi ha fatto vincere tutto quello che era possibile vincere per i nostri obiettivi e mi ha fatto diventare il “Rudy” che ora scrive per voi. Grazie Virgilio per tutto quello che mi hai dato nello sport e nella vita. Eri, o meglio sei, un grande. Sai già che occupi perennemente uno spazio nel mio cuore e che ti apparterrà fino al giorno in cui saremo di nuovo insieme per rinnovati importanti successi. Mi piace però ricordare Virgilio non solo mago delle corse, ma anche affettuosamente come vittima casuale ed inconsapevole della nostra esuberanza. Poiché, purtroppo per lui, come dono divino per chiudere in bellezza la sua lunghissima e prestigiosa carriera, è piovuta dal cielo (Opel) una squadra di sciamannati (ovvero noi) che vinceva sì tanto, ma che ne combinava anche di tutti i colori. A lui compreso. Come quella volta che a Castrocaro Terme io e Lucky, visto il caldo torrido di luglio, decidemmo di fare un gavettone a Fiabon per rinfrescarlo un po'. L'Hotel Rosa del Deserto, presso il quale alloggiavamo con tutta la squadra, disponeva di un bar giardino al piano terra, i cui tavoli erano collocati proprio sotto la finestra della camera di Lucky, situata al 4° piano. Virgilio Conrero, con la sua signora Sandra ed alcuni conoscenti, erano seduti ad uno di questi tavoli e stavano sorvegliando un caffè. Il loro tavolo era l'unico occupato ed era spostato a sinistra rispetto alla nostra finestra. Quando vedemmo arrivare Fiabon, io e Lucky piazzammo sul davanzale della finestra un recipiente contenente almeno 25/30 litri d'acqua e cubetti di ghiaccio, pronti a rovesciarglielo sulla testa. Puntualmente, appena lui mise piede nel giardinetto del bar e fu esattamente sotto di noi, girammo il recipiente provocando una sostanziosa cascata di acqua. Poi ci sporgemmo per controllarne gli effetti e ci prese subito il panico che ci causò momenti terribili, da non augurare a nessuno: man mano che l'acqua scendeva, il vento la spostava inesorabilmente verso il tavolo di Virgilio. Eravamo muti, attoniti, increduli e mortificati (anche se doveva ancora succedere!) e, se avessimo potuto, saremmo volati in giù per spostare l'acqua o Virgilio, sempre più in traiettoria rispetto allo tsunami che stava arrivando. Poi, siccome i miracoli non li può fare nessuno, tantomeno noi che peraltro non avevamo neppure le ali, per l'inesorabile



forza di gravità la cascata arrivò a destinazione colpendo in pieno Virgilio (e solo lui!!), facendogli cadere la tazzina dalle mani e lasciandolo senza fiato, sia per la sorpresa, sia per la temperatura polare dell'acqua. Realizzato l'accaduto, sulla sorpresa prese il sopravvento l'incazzatura... Si girò verso l'alto (non vedendoci perché ci eravamo già dileguati) e diede il via ad una sequela di imprecazioni, maledizioni, parolacce ed impropri che, ai tempi moderni, avrebbe conquistato il primato nelle suonerie dei telefonini. Naturalmente, dopo accurate indagini, anche se per un po' sparimmo dalla circolazione, fummo smascherati, ma lui, da grand'uomo qual'era, seppe perdonarci, seppure continuando a borbottare. Sempre a Castrocaro, dopo la tripletta Opel al Colline di Romagna fu organizzata, come da tradizione consolidata, la classica cena di gruppo durante la quale Virgilio ringraziava, fra le lacrime, tutti gli artefici del successo, dai battilamiera, ai meccanici, ai piloti, ai copiloti ecc. ecc. Tutta la squadra (Tony, Rudy, Lucky, Penariol, Biasion, Siviero) era felice e lo manifestava a tavola in maniera via via sempre più vivace fino al classico lancio della frutta nella boule dell'acqua con la scusa di lavarla ma con l'obiettivo di bagnare i colleghi più vicini alla stessa boule. Virgilio era capotavola, lontano da questa, quindi fuori pericolo. Almeno apparentemente. Infatti, purtroppo per lui, quando il gioco si fece più pesante (dopo alcune scaramucce che mi avevano visto prevalere), Lucky prese un tovagliolo, lo inzuppò completamente nell'acqua con notevole aumento di peso, e lo lanciò nella mia direzione. Io mi abbassai e Virgilio fu colpito in pieno viso. Seguì un silenzio assoluto, totale. Si sentiva solo il battito di tutti i nostri cuori. Nient'altro. Io avrei voluto sprofondare, sparire, essere chissà dove ma non lì. Se avessi potuto tornare indietro nel tempo avrei vinto l'istinto di conservazione e mi sarei addirittura alzato in piedi per meglio proteggere Virgilio. Ma, anche il quel caso, ormai era troppo tardi. La commozione lasciò il posto all'incazzatura e la sequela di impropri completò quella dell'episodio precedente. Ma era Virgilio Conrero. Un mito ed un esempio per tutti, anche come uomo. Grazie Virgilio di averci perdonato anche quella volta!





# LE "ZOOMATE" DI SERGIO

**Un nuovo amico trova spazio sulle pagine di GD: Sergio "ZOOM" Biancolli, ci racconterà un suo scatto attraverso le emozioni che una foto può regalare a chi ha nel sangue la passione per i motori.**

## GLI ANNI PASSANO, LE EMOZIONI NO!

1977: "Il Drago" era all'apice della propria carriera ed io, seppur dodicenne, ero già appassionato di rally al punto che i miei genitori, del tutto indifferenti all'automobilismo, non riuscivano a capacitarsi di come fosse potuto accadere che dal giornalista ormai da tre anni invece che cercare fumetti e figurine chiedessi Autosprint!!!

Proprio questo loro disinteresse faceva sì che la mia voglia di vedere dal vivo i miei beniamini non venisse mai esaudita. Fino al giorno in cui due loro conoscenti commissari di percorso, ci invitarono ad accompagnarli nella prova in circuito del Giro d'Italia che si sarebbe svolta all'Autodromo di Casale Monferrato, che da lì a poco sarebbe diventato tristemente famoso per l'opera di distruzione operata dagli abitanti dei paesi limitrofi, che ne decretò la fine.

Non ci potevo credere: finalmente avrei assistito ad una gara, per di più non dalle tribune ma con il pass.

E che gara! Il "Giro" era un evento importante, con al via diversi campioni dei rally e della pista, e per diverse notti faticai a prendere sonno per l'emozione.

Già sognavo quel momento, e mi organizzai per immortalarlo portando con me la macchina fotografica di mio padre (nemmeno potevo immaginare che un giorno quello sarebbe diventato il mio "ferro del mestiere"...) )

Sono passati esattamente 30 anni, ma ricordo perfettamente quel giorno: giunti sul posto in anticipo fantozziano aspettai sotto un sole cocente l'arrivo delle vetture nel piazzale del paddock, fino a quando da lontano si udì il rombo del primo concorrente: il cuore mi arrivò a "limitatore", poi dal cancello d'entrata sbucò la sagoma mostruosa, affascinante e bellissima di LEI, la Stratos Turbo Alitalia!!! Scattai la mia prima foto in assoluto, che custodisco gelosamente (come Zio Paperone col "numero uno", il suo primo cent guadagnato): all'interno dell'abitacolo scorsi Munari e Sodano. Credevo di sognare, erano lì vicino a me, in carne e ossa.

La Stratos si fermò nei pressi dell'assistenza Lancia, seguita a breve da quella di Lele Pinto; Sandro e Piero scesero ed i meccanici cominciarono il lavoro; poi ai piedi della bisarca sulla quale campeggiavano i cofani di scorta, si creò un capannello di tifosi e spettatori, e mentre Munari controllava i tempi della prova in salita appena disputata, la Cesana-Sestriere, la moglie al suo fianco riceveva un mazzo di fiori.

Tutto l'entourage era lì attorno, da Mike Parkes ad un giovane Claudio Bortoletto, da Bernacchini ad altri che nemmeno so chi fossero.

Io, bambino timido e minuto, incoraggiato dai miei genitori mi intrufolai fino a trovarmi di fronte al "signor rally" in persona e balbettando gli chiesi l'autografo. Ricordo che la moglie scherzando mi disse "Non hai nessuno di più famoso a cui chiederlo!?!?".

E' difficile spiegare ciò che provai: la situazione non era paragonabile ad un bimbo che oggi si avvicina (ammesso che ci riesca) a Loeb o Gronholm: è vero, sono i campioni di adesso, ma non hanno nulla a che vedere con l'alone di leggenda che avvolgeva gente come Munari, vuoi perché in quegli anni era rarissimo vedere dei filmati di rally, vuoi perché le gare erano vere e proprie avventure disputate su vetture lontane anni luce dal comfort delle auto da corsa attuali, difficili da guidare, bellissime nelle loro linee che nulla avevano da spartire con le auto di serie, insomma, avere di fronte il Drago mi pareva irreali al pari di un incontro ravvicinato con un extra-terrestre...

Ma era tutto vero, ed ecco la prova!

Il cerchio si è chiuso!!! Esattamente 30 anni dopo (estate '77-estate '07) sono riuscito a stringere la mano a Sandro Munari con in mano la foto che ho avuto il piacere di regalargli e che gli avevo scattato (appena dodicenne) al Giro d'Italia all'Autodromo di Casale Monferrato!!!



# TECNOLOGIA D'AVANGUARDIA AL SERVIZIO DELLE STORICHE

## Navalinea sport

guarnizioni speciali

Nava Linea Sport è in grado di fornire i seguenti prodotti:

### Guarnizioni testa cilindro

- da competizione
- d'epoca
- industriali
- motori marini

### Tipologia

- Guarnizioni testa multistrato
- Guarnizioni testa con anelli in acciaio inox
- Guarnizioni testa con bordatura in acciaio

inox

### Altri prodotti




- Serie anelli in acciaio inox
- Guarnizioni collettore scarico in acciaio inox
- Kit guarnizioni smeriglio e motore completi di paraoli
- Bulloni testa rinforzati



### Nava Linea Sport srl

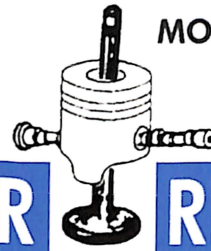
Via Galileo Galilei, 53  
10040 Leini (TO)  
Tel. (+39) 011.99 100 21  
Fax (+39) 011.99 655 82  
E-Mail: [info@navalineasport.it](mailto:info@navalineasport.it)  
[www.navalineasport.it](http://www.navalineasport.it)

### Alfa Romeo

Codice	Descrizione		Tipo	Sp.	Ø
80025	 Alfa sud mot. Boxer 1300		Bordata acciaio inox	1.6	81
80015	Alfa sud - Alfa 33 Alfa 145/146 Mot. Boxer 1700		Bordata acciaio inox	1.6	86
80016	Alfa sud - Alfa 33 Alfa 145/146 Mot. Boxer 1700		Bordata acciaio inox	1.6	88
80009	 Giulietta 1300		Bordata acciaio inox	1.6	76
80223	Alfa Romeo 1600 GTA		Bordata acciaio inox	1.4	79.5
80138	 Giulietta 2000 - Alfa 75 Alfetta 75 2000 - GTV 2000		Bordata acciaio inox	1	87

e molti altri...

MOTOR ENGINEERING



## MOTOR

## RETTIFICA

di F.lli MATINO

alberi a cammes



valvole

bicchierini



bielle

Da competizione per vetture storiche  
anche su campione e su misura

Via Roma, 87/2 - 10060 ROLETTO (TO)  
Tel. 0121.542987 - Fax 0121.542993  
E-mail: [motorrettifica@libero.it](mailto:motorrettifica@libero.it)

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

[www.pistonispeciali.it](http://www.pistonispeciali.it)



PISTONI  
C.P.S.



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

COSTRUZIONE PISTONI SPECIALI DA COMPETIZIONE

Via Torino, 126 - 10073 Ciriè (TO) - Tel. 011.9210084 Fax 011.9202858 - [cps@pistonispeciali.it](mailto:cps@pistonispeciali.it)

STATATECI CON FIDUCIA





# A Pedavena vince...

## “Yellow Submarine”

**TIPOLOGIA E VALIDITÀ:** Regolarità sport  
**DENOMINAZIONE DELLA MANIFESTAZIONE:** 10ª Coppa Pedavena  
**LUOGO:** Pedavena (BL)  
**DATA:** 02/06  
**N. ISCRITTI:** 94  
**ORGANIZZATORE:** Rally Club 70  
**SITO:** www.rallyclub70.com



Testo: Loris Tavernaro  
 Foto: Roberto Zanella

L'edizione del decennale della Coppa Pedavena ha confermato una volta in più (ma non avevamo dubbi) la bontà della formula e la professionalità degli organizzatori. Queste, unite alla sconfinata passione e competenza del vulcanico Ivo Strappazon, hanno dato vita a una competizione entusiasmante, ricca di spettacolo e colpi di scena.

Giove pluvio poi aveva messo in programma una mattinata degna di un San Martino di Castrozza dei tempi d'oro, con annesso diluvio, mettendo così a dura prova concentrazione e abilità di guida dei concorrenti, ma regalando al pubblico una serie di numeri d'equilibrio...automobilistico che hanno mandato i presenti in visibilo.

La manifestazione, valida come quarta prova del Trofeo Tre Regioni, vedeva al via quasi 100 equipaggi, fra cui i più forti protagonisti della serie, quali Panari, Marani, Costa, Pilastro, Carraro, Scapin, Reffo e chi più ne ha più ne metta. Come già detto, la prima parte di gara è stata caratterizzata dalle avverse condizioni meteo, che hanno trasformato a tratti le strade in autentici acquitrini (Valstagna era scivolosissima), causando anche l'annullamento di due prove (la Col del Gallo 1 e 2). Il bellissimo tracciato che prevedeva le prove di Valstagna, Marcesina e Valnevera, mitiche prove del San Martino anni 60/70, ha visto una lotta senza quartiere tra Andrea Marani e Massimo Panari, Adriano Pilastro, il sempre agguerrito Enrico Coan, Giorgio Reffo, Enzo Scapin e Bruno Lanteri, tutti stabilmente in lizza per la vittoria e che si sono avvicendati di continuo nelle parti alte della classifica assoluta.

Marani - Casadei (R.T. Le Fonti) e la loro gialla Porsche (che, viste le condizioni meteo potremmo tranquillamente ribattezzare Yellow Submarine...) dominano alla fine la gara, chiudendo la partita al primo posto con sole 15 penalità. Poco più del doppio (31) è lo score dell'inossidabile Pilastro che fa della martellante costanza il suo punto di forza, e gli fa in questo caso conquistare il secondo gradino del podio. A un solo punto di distacco chiudono i trevigiani Coan-Carraro, anche loro su A112 Abarth. Appena fuori dalla zona medaglia il simpatico Massimo Panari in coppia con la graziosa Cristina Biagi. Grazie alla loro indiscutibile bravura concludono quarti l'impegno col cronometro con appena 34 penalità. Una grande gara quella disputata dal pordenonese Giorgio Reffo su Fiat 131 Abarth, che il computo dei tempi in prova porrebbe al secondo posto assoluto con 26 penalità. Usiamo il condizionale, perché purtroppo, per un'errata interpretazione delle istruzioni impartite al briefing pre gara in merito a un C.O., Reffo-Danelon pagano pegno (e con loro altri 19 equipaggi) e si vedono assegnare un "300" che li relega al 42.º posto. Stessa sorte per i trevigiani Lula-Vianello, che avevano condotto un'ottima gara, Frigo-Bertacco e Fante-Bernardi. Molto bene aveva iniziato la gara anche l'equipaggio formato da Smaniotto/Faoro (al debutto nel ruolo di navigatore) che dopo una strepitosa prima tornata di prove, nel secondo giro si concedevano qualche "distrazione" di troppo, terminando la gara in 17.ª posizione. La gara ha vissuto purtroppo alcuni sgradevoli momenti di tensione e di polemica in sede di premiazione in quanto alcuni equipaggi protestavano animatamente per il mancato annullamento di un C.O. da loro timbrato in modo erroneo. Peccato che una gara sì ben congegnata, sia stata un po' guastata da questi comportamenti poco consoni a una festa dello sport come di solito sono le gare di Rallyrevival. Va quindi in archivio questa bella 10.ª edizione della Coppa Pedavena, che ha visto una volta in più un centro pieno della Scuderia Le Fonti, che a questo punto del Trofeo Tre Regioni comanda sia la classifica assoluta col bravo Andrea Marani, sia quella per Scuderia.





Nella pagina di sinistra nella sequenza in alto: i "numeri" si sono sprecati in questa edizione della gara: ecco il traverso d'autore di Enrico Miglioranza. Qui sopra a sinistra: Casagrande e la BMW 318. Al centro: Livrea mozzafiato per l'Opel Ascona 400 di Bordignon/Vassallo. Sotto: Rigato/Noventa portacolori dell'8 Wheels Rally Team. In alto a destra: il "sottomarino giallo" dei vincitori Marani/Casadei e sotto: il "Gladiatore" Lanteri (Mini Cooper) ha lottato strenuamente fino alla fine. In basso nella pagina di sinistra: parata di A112, con alterni risultati ma spettacolo assicurato!

**Classifica finale ufficiale**

- |  |  |   |  |
|--|--|---|--|
| 1. Marani - Casadei, Porsche 911 Carrera RS            | 21. Girardelli L. - Boso, Alfa Romeo Alfetta GTV       | 41. Purin - Fabbro, Volkswagen Golf GTI             | 61. Franchin - Dalla Rosa, Porsche 944 S                 |
| 2. Pilastro - Lunardi, Autobianchi A112 Abarth         | 22. Girardelli V. - Zanetti, Volkswagen Golf GTI       | 42. Reffo - Danelon, Fiat 131 Abarth                | 62. Sterzi P. - Sterzi A., Fiat Ritmo 130 TC             |
| 3. Coan - Carraro E., Autobianchi A112 Abarth          | 23. Boccadoro - Scarcella, Autobianchi A112 Abarth     | 43. Motta - Prevedello, Lancia Fulvia Rally S 1.3   | 63. Pagani - Disconzi, Fiat 131 Abarth                   |
| 4. Panari - Biagi, Porsche 911 Carrera 3.0             | 24. Grobberio - Zampieri, Lancia Fulvia Sport 1.3      | 44. Stefani a. - stefani d., opel manta GTE         | 64. Rocchetto - Brendolise, Porsche 911 SC               |
| 5. Lanteri - Vela, Morris Mini Cooper S                | 25. De Bortoli - Ulliana, Lancia Fulvia Coupè 1.3      | 45. Iula a. - vianello, bmw m3                      | 65. Marchetti - Zanzot, Autobianchi A112 Abarth          |
| 6. Carraro g. - moro, lancia fulvia montecarlo         | 26. Carraro A. - Belleno, Porsche 911 S 2200           | 46. Carozzo - Rubbo, Lancia Beta Montecarlo         | 66. Donati - Oss Pegorar, Fiat 128 1100                  |
| 7. Scapin - Pasuto, Lancia Fulvia Coupè 1.3            | 27. Senna, BMW 2002 TII                                | 47. Morocutti M. - Morocutti, Fiat 124 Abarth Rally | 67. Suni - Gallina, Opel Kadett GTE                      |
| 8. Franzoso L. - Ciaccia, Autobianchi A112 Abarth      | 28. Olivieri - Ballini, Porsche 911 2.7                | 48. Frigo - Bertacco, Opel Kadett GTE               | 68. Sfreddo O. - Sfreddo D., Porsche 911 SC              |
| 9. Ferratello - Pelà, Fiat 128 SL 1100                 | 29. Zambelli R. - Brandalise, fiat X1/9                | 49. Speri G. - Speri L., Autobianchi A 112 Abarth   | 69. Fante L. - Celli, Peugeot 205 GTI                    |
| 10. Pantanella - Olivani, Autobianchi A112 Abarth      | 30. Veronese - Polato, Innocenti Mini Cooper 1.0       | 50. Vettore G. - Bianchin, Alfa Romeo Giulia GT 1.3 | 70. Pizzo - Rendo, Porsche 911 Carrera 3.0               |
| 11. Martini - Savoldelli, Fiat Uno 70 S                | 31. Cortiana - Peron, Volkswagen Golf GTI              | 51. Fante D. - Benrardi, Opel Kadett GTE            | 71. Urbani - Rubbo, Simca Rally                          |
| 12. Agnoletti - Pinna, Fiat Ritmo 105 TC               | 32. Cavallini - Tonarini, Opel Kadett GTE              | 52. Segnana - Bertoldi, Volkswagen Golf GTI         | 72. Ciardullo - Bigoni, Opel Kadett GTE                  |
| 13. Marcolin - Lodde, Fiat 124 Abarth Rally            | 33. Rizzonelli - Marseglia, Autobianchi A112 Abarth    | 53. Colpami - Albuzza, Fiat 124 Abarth Rally        | 73. Casagrande - Santacaterina, Autobianchi A 112 Abarth |
| 14. Serafini R. - Serafini M., Autobianchi A112 Abarth | 34. Iseppi - Zanchi, Fiat 131 Abarth                   | 54. Miglioranza - Benamati, Fiat 131 Abarth         | 74. Bordignon R. - Volpe, Porsche 911 Carrera RS         |
| 15. Celli D. - Celli S., Autobianchi A112 Abarth       | 35. Brunello M. - Brunello S., Autobianchi A112 Abarth | 55. Voltolin - Barbero, Autobianchi A112 Abarth     | 75. Bortolami - Taverna R., Autobianchi A112 Abarth      |
| 16. Fabris M. - Fabris C., Autobianchi A112 Abarth     | 36. Zottele - Montibeller, Volkswagen Golf GTI         | 56. Casagrande - Sandri, BMW 318                    | 76. Lanfranconi - De Zordi, Fiat X19                     |
| 17. Cazzola - De Tomasi, Fiat 124 Abarth Rally         | 37. Zannoni T. - Zannoni B., Autobianchi A112 Abarth   | 57. Ragazzini - Gasperoni, Renault 5 Turbo          | 77. Rigato - Noventa, Lancia Fulvia Montecarlo           |
| 18. Smaniotto - Faoro, Fiat 128 SL 1100                | 38. Parlato - Beluzzi, Lancia Fulvia Coupè 1.3         | 58. Lorenzetti R. - Lorenzetti M., Fiat Uno Turbo   | 78. Taverna V. - De Riz, Autobianchi A112 Abarth         |
| 19. Turchetto - Limiti, Renault RB Gordini             | 39. Basagni M. - Basagni N., Innocenti Mini Cooper 1.3 | 59. Fante A. - Turato, Volkswagen Golf GTI          | 79. Dall'Oglio - Giongo, Opel Manta GTE                  |
| 20. Costa - Riccobon, Porsche 356 A                    | 40. Facchetti - Bona, Autobianchi A112 Abarth          | 60. Bernardi A. - Comunello, Alfa Romeo 33          | 80. Bordignon - Vassallo, Opel Ascona 400                |

**1984**

**PORSCHE Gr.4**  
periodo I (1977-1981)

**2003**

**PREPARAZIONI**

# ORLANDO REDOLFI

www.orlandor.com info@orlandor.com

*Ricostruzione, noleggio, assistenza su campo di gara nostre vetture: PORSCHE 2.0, PORSCHE 914/6, PORSCHE GR. 4, GR. 3 e gestione/assistenza auto privati*

*Per un grande futuro non si può dimenticare il passato*

**Preparazioni Orlando Redolfi snc**  
Via Aristotele 2 24066 Pedrengo (BG) ITALY  
Tel. +39 035 656367 - 662043 Fax +39 035 668033

# FACCIA DI BRONZO!

Foto: Fotociack

Pensi a Calabria e vengono in mente i bronzi di Riace, due guerrieri venuti dal passato, proprio come Maccarone, "guerriero" di oggi che si permette il lusso di vincere la Montepaone-Montauro alla guida della sua A112, relegando ai lati del podio l'Osella di Turriziani e la Fiat 127 Sport di Nicosia. Gigliotti, Vittorio e Piazza completano il podio del 2° Gruppo, mentre Munafò ha la meglio sugli avversari del 1°.

Buona l'organizzazione di questa terza edizione della gara, dal tracciato e dal contesto di livello assoluto, ma che non riesce a coinvolgere i drivers del centro/nord, comunque impegnati e dispersi tra le gare del mese, nessuna comunque in grado di fare l'en-plein di iscritti.

**TIPOLOGIA E VALIDITÀ:** Trofeo Italiano Montagna  
**DENOMINAZIONE DELLA MANIFESTAZIONE:** 3ª Montepaone-Montauro  
**LUOGO:** Lido (CZ)  
**DATA:** 10/06  
**N. ISCRITTI:** 40  
**ORGANIZZATORE:** Calabria Racing  
**SITO:** www.calabraracing.it

## Classifica finale ufficiale

### 1° Raggruppamento

1. Munafò, Alfa Romeo GT, 10'16.3
2. Tosto, Lancia Fulvia Coupè, a 46.1
3. Corona, MG A, a051.6
4. Giannantonio, Alfa Romeo GTV, a 56.1
5. Monello, Alfa Romeo GTV, a 59.8
6. Contino, Fiat Abarth 1000 OTS, a 1'18.2
7. Licciardello, Alfa Romeo Giulietta, a 1'45.8

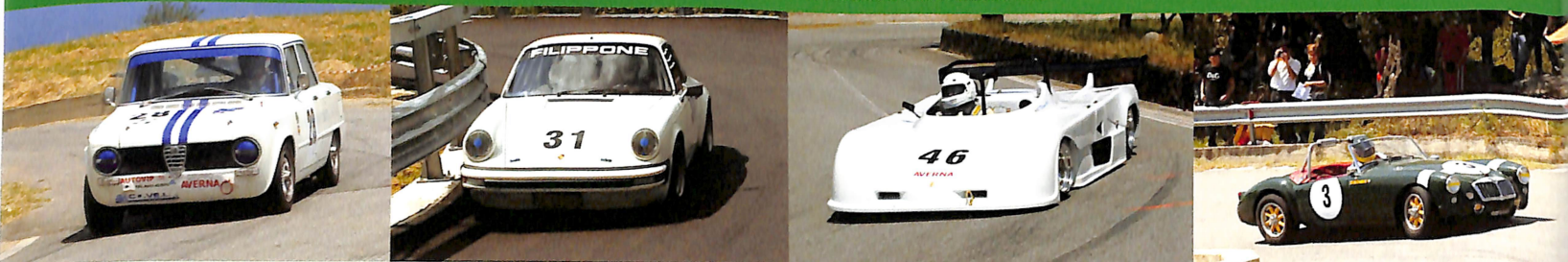
### 2° Raggruppamento

1. Gigliotti, Fiat 128, 10'02.0
2. Vittorio, Porsche, a 2.8
3. Piazza, BMW 2002 Tii, a 9.4
4. Mauro, Fiat XI/9, a 16.1
5. Guastella, Alfa Romeo GTV, a 44.6
6. Bulla, Fiat 128 Coupè, a 57.1
7. Maltese, Fiat Abarth 595, a 1'14.2
8. Vitale, Alfa Romeo, a 2'07.0
9. Squillaci, Alfa Romeo Giulia Ti, a 2'13.9

### 3° Raggruppamento

1. Maccarone, Autobianchi A112 Abarth, 9'31.2
2. Turriziani, Osella PA, a 4.4
3. Nicosia, Fiat 127 Sport, a 22.7
4. Piazza, Fiat XI/9, a 41.8
5. Bolognino, Lancia Beta Montecarlo, a 1'12.2
6. Lo Nigro, Autobianchi A112 Abarth, a 1'34.2
7. Grado, Fiat 127 Sport, a 2'30.1
8. gesone, Fiat 127, a 4'09.7

Squillaci chiude il 2° Raggruppamento con la Giulia Ti. Gianni vittoria a podio con la Porsche 911. Quattro secondi dividono la Osella di Turriziani dal gradino più alto del podio. Giovanni corona con l'inossidabile MG



## I PROSSIMI APPUNTAMENTI

DATA	GARA	PROV	ORGANIZZATORE	VALIDITA'
15/7	3ª SALITA DEL CASTELLO DI VENERE	TP	TEAM PALIKE'	naz. cim-tim-com
21-22/7	CESANA-SESTRIERE	TO	PROMAUTO SRL	naz
29/7	10° LAGO MONTEFIASCONE	VT	AUTOMOBILE CLUB VITERBO	naz
29/7	46ª COPPA PAOLINO TEODORI	AP	AC ASCOLI PICENO	naz
4-5/8	33ª ALPE DEL NEVEGAL	BL	AS TRE CIME PROMOTOR	naz
5/8	1° TROFEO BORZACCHINI	TR	AUTOMOBILE CLUB TERNI	naz
5/8	PICCOLA SILA	CZ	CISE	naz
12/8	45ª CROSCALATA SVOLTE DI POPOPLI	PS	AC PESCARA	naz
19/8	42° TROFEO LUIGI FAGIOLI	PG	COM. EUGUBINO CORSE	naz
25-26/8	XIV LIMA ABETONE STORICA	PT	A.S. ABETI RACING	naz
2/9	5° PIANCAMUNO - MONTE CAMPIONE	BS	BIESSE CORSE	naz
16/9	35ª COPPA DEL CIMINO	VT	AUTOMOBILE CLUB VITERBO	naz. cim-tim-com

### Legenda validità

FIA - Gara di Campionato Europeo

CIV - Campionato Italiano Velocità

TIV - Trofeo Italiano Velocità

CH Dur - Challenge Durata

HCP - Historic Challenge Peroni



Romano De Gan segue Bonucci in classifica ...e anche al tintometro?

# BONUCCI SI VOTA A SANT'ANTONIO

Testo: Fabio Niero

Foto: Nicola Biondo, Andrea Doria

**A**nche in questa occasione il parterre di partecipanti non era propriamente quello delle grandi occasioni, con soli 17 equipaggi giunti in vetta.

Una gara d'altra parte senza pathos, visti i distacchi che i concorrenti hanno inflitto agli immediati inseguitori, mai inferiori ai 15 secondi.

Il Gruppo 1 è stato vinto da Roberto Filippi, con la Fulvia Zagato 1600 preparata dall'Autoracing di Trieste, macchina già dimostratasi vincente nelle mani di Alessandro Marchesi a Caprino, che nel corso delle prove ufficiali svoltesi sotto la pioggia, aveva fatto segnare addirittura il miglior tempo assoluto. Il Gruppo 2 è stato appannaggio di Italo Pain su Abarth 1000 e infine il Gruppo 3 da Uberto Bonucci della scuderia Piloti Senesi alla guida della sua performante Osella Pa/9 Bmw, che ha ritrovato confidenza con la vittoria, anche se ancora una volta aveva da recriminare qualcosa sulla vettura che troppe volte, in questa stagione, lo ha lasciato a piedi.

**TIPOLOGIA E VALIDITÀ:** Coppa Italia

Montagna Nord

**DENOMINAZIONE DELLA**

**MANIFESTAZIONE:** 8ª Auronzo/P.sso S. Antonio

**LUOGO:** Auronzo (BL)

**DATA:** 03/06

**N. ISCRITTI:** 27

**ORGANIZZATORE:** Auronzo Auto racing

**SITO:** digilander.libero.it/aar.it

## Classifica finale ufficiale

### 1° Raggruppamento

1. Filippi Roberto, Lancia Fulvia Sport Zagato, 10:15.63
2. Fornari Maurizio, BMW 2002 Ti, 10:31.10
3. Manente Mauro, Austin Healey Sprite, 12:31.62
4. Prugger Georg, Frazer Nash Tt, 13:04.00

### 2° Raggruppamento

1. Pain Italo, Abarth 1000 Tcr, 10:24.07
2. Bizzarini Fabrizio, Fiat 128, 10:44.36
3. Ronchi Otello, Bmw 2002 Tii, 10:52.13
4. Vicenzi Gianpietro, Lancia Fulvia Coupé 1.6, 11:05.18
5. Peruch Silvano, Fiat 124 Spider, 11:10.10
6. Piatto Roberto, Fiat 128 Berlina, 11:48.59
7. Leonardelli Maurizio, Abarth 11:55.18
8. Carpenè Raffaello, Fiat 128 Coupé SI, 12:02.88

### 3° Raggruppamento

1. Bonucci Uberto, Osella Pa9, 8:56.64
2. De Gan Romano, Gi Pi, 9:38.44
3. Antolini Livio, Porsche Carrera, 10:00.44
4. Visentin Lamberto, Fiat 127 Sport, 10:24.85
5. Meggiorin Stefano, VW Scirocco, 10:36.08

A sinistra: a podio Livio Antolini su Porsche 911 Carrera. Nelle altre foto: Leonardelli, Piatto e Ronchi hanno animato la gara del 2° Raggruppamento



# Vol... di TERRA MOTORI

Foto: Daniele e  
Maurizio Ciabatti

**TIPOLOGIA E VALIDITÀ:** Salita,  
Coppa Italia Montagna Nord  
**DENOMINAZIONE DELLA  
MANIFESTAZIONE:** 24ª Coppa Città  
di Volterra  
**LUOGO:** Volterra (PI)  
**DATA:** 27/05  
**N. ISCRITTI:** 37  
**ORGANIZZATORE:** 51 Sport Team  
Racing  
**SITO:** www.51sport.net

**F**u nel 1953 che venne organizzata la prima gara automobilistica di velocità in salita sulla statale 68 da Saline a Volterra, una delle prime in assoluto del dopoguerra. L'organizzatore fu l'ACI di Pisa, che intitolò questa prima coppa al "Comandante Braccini". Al via quell'autunno le vetture furono 29 (numero enorme se si pensa a quante erano le auto esistenti nel dopoguerra) e ad abbassare la bandiera, a Saline, fu il senatore Mario Giustarini.

La gara fu un successo di concorrenti e di pubblico: il primo classificato fu il livornese Magi Diligenti, che giunse al traguardo in soli 7'28".

La II Coppa Giovanni Braccini si disputò invece il 10 ottobre dell'anno



Sotto: Il tricolore svetta sul podio del 1° Raggruppamento.  
Nel riquadro: Filippo Francini su Bogani e' l'unico a rompere il muro degli otto minuti





Le quattro "piccoline" chiudono nell'ordine la classifica del 2° raggruppamento

successivo, con lo stesso successo della prima edizione. Il vincitore fu il fiorentino Giancarlo Scotti, che abbassò il record a 7'25". Nel 1955 ci si aspettava che la gara, già considerata ideale per il tracciato (11 km con dislivello di 500 metri e ben 79 curve), diventasse gara nazionale, ma le speranze furono deluse.

Prima rimandata per concomitanza con altre manifestazioni sportive e civili, fu poi annullata perché gli enti pubblici e i privati di allora preferirono "tenere chiuse le borse", non rendendosi conto del lustro che una gara di questo tipo poteva portare alla città. A quel punto l'Acì di Pisa si stancò di sostenere da sola tutte le spese e la manifestazione naufragò.

Negli anni '60 un altro gruppo di appassionati la riportò in vita, intitolandola alla città di Volterra. In quegli anni il numero di piloti iscritti raggiunse quota



278 con un successo che è ancora da tutti ricordato.

Negli anni seguenti la storia di que-

Betti Franco a podio sulla BMW 2002 Tii

Sergio Failli e la sua Alfasud Ti non hanno complessi di inferiorità!





Stefano Bartoloni ha "spremutato" per bene la sua A111. A lato: Roberto Ermini su Porsche 911 sfiora il podio nel 2° Raggruppamento

**Classifica ufficiale finale**

**1° Raggruppamento**

1. Frenguellotti Marco, Fiat Abarth 850 TC, 10:20.984
2. Maggiorelli Giovanni, Abarth Biondetti, 10:40.842
3. Orazioli Marcello, Abarth Piloti Senesi, 10:50.361
4. Borghi Remo, Lancia Fulvia Coupè, 11:21.314
5. Prugger Georg, Frazer Nash TT, 11:53.225

**2° Raggruppamento**

1. Lilli Leonardo, BMW 2002 TII, 09:33.062
2. Betti Franco, BMW 2002 TII, 09:42.536
3. Sedanetti Moreno, BMW 2002 TII, 09:58.709
4. Ermini Roberto, Porsche 911 S, 10:04.442
5. Lazzeroni Enrico, Lancia Fulvia HF, 10:20.225
6. Marcori Gian Marco, BMW 2002 TII, 10:31.752
7. Carmignani Alessandro, BMW 2002 TII, 10:37.183

**3° Raggruppamento**

1. Francioni Filippo, Bogani, 07:54.181
2. Bonucci Uberto, Osella PA9, 08:46.492
3. Failli Sergio, Alfasud TI, 09:03.043
4. Bartoloni Stefano, A112, 09:49.200
5. Mariotti David, A112 Abarth, 10:19.604
6. Granai Leonardo, Alfa Sud Sprint, 10:42.901
7. Bendinelli Dino, MG Metro, 10:55.826
8. Piomboni Roberto, Fiat X1/9 Dallara, 13:11.750
9. Carmignani Luciano, BVS Sport, 13:59.703

sta manifestazione ha avuto alterne vicende. Sette sono state le edizioni disputate tra il 1964 ed il 1970, con la Coppa Città di Volterra che era divenuta una delle manifestazioni motoristiche più importanti d'Italia. La gara era divenuta così importante che sui tornanti che collegano Saline a Volterra si vedevano splendide Ferrari, Abarth, Lola e Porsche ufficiali, con una cornice di pubblico che raggiunse, in alcune edizioni, le cinquantamila unità!

A questa edizione hanno preso parte più di trenta vetture storiche che, tra le bizze del tempo, sono state dominate dall'eccezionale impresa del campione in carica Sport Prototipi, Filippo Francioni, all'esordio nelle gare in salita. Francioni ha migliorato prova dopo prova fino ad aggiudicarsi la vittoria con una prestazione che, in una ipotetica classifica generale, lo avrebbe inserito, con la sua Bogani, al secondo posto assoluto. Sempre fra le storiche, dietro a Francioni e con distacchi considerevoli, si sono piazzati Uberto Bonucci (Osella PA9), e Sergio Failli (Alfa Rome Alfasud Ti).

Il primo raggruppamento è stato invece monopolizzato dalle Abarth di Frenguellotti, Maggiorelli e Orazioli, mentre la lotta per il 2° Raggruppamento si è svolta tutta in casa Bmw, con Lilli che ha avuto la meglio su Betti e Sedanetti.

**DI FULVIO RACING**  
 Progettazione e sviluppo auto per competizioni  
 Fiat X1/9 e derivati...

[www.difulvioracing.it](http://www.difulvioracing.it)  
 Via Cavour 75 Sambuceto (CH) Tel-Fax 085-4461721

# Rocche per pochi intimi

**TIPOLOGIA E VALIDITÀ:** Trofeo Italiano  
Velocità Montagna  
**DENOMINAZIONE DELLA  
MANIFESTAZIONE:** 6° Cronoscalata Rocche  
Aquilane  
**LUOGO:** L'Aquila  
**DATA:** 23-24/06  
**N. ISCRITTI:** 11  
**ORGANIZZATORE:** AC Aquila  
**SITO:** www.cronosprint.it



Testo: Michele Mora  
Foto: Antonio Guidi

Un tracciato avvincente di 6,815 Km su una pendenza media del 5,03%, che copre un dislivello di 343 metri, ricavato sulla strada che unisce Ocre a Rocca di Cambio, che per due giorni è stato assediato dal pubblico che ha facilmente raggiunto i punti più spettacolari del percorso grazie alle strade alternative di collegamento.

Pochi gli iscritti (11) ed ancor meno i partenti, (9) che hanno dato vita a questa 6° Cronoscalata delle Rocche Aquilane. Solo 7 gli arrivi. Podio solitario per l'unico verificato (su tre iscritti) nel 3° Raggruppamento. Remo Matricardi, che si rivela il più veloce tra le storiche. In 2° Raggruppamento su 5 partenti ben tre fanno "Colapicchioni" all'anagrafe, con Luciano che relega al secondo posto la NSU TT 1200 di Antonio De Fazio e al terzo la Lotus di Volpinari. Due al traguardo per il 1° Raggruppamento, con Mastronicola che regola De Angelis su TWR.



Foto grande: "Pela" il guard rail Matricardi: arriverà primo. Sopra: L'affascinante TWR di Angelo De Angelis. Sotto: Biagio Gerardi non teme l'afa... Nei riquadri piccoli: Adalgiso concluderà al quarto posto e la grinta di Sandro Colapicchioni che tuttavia non concluderà la corsa 2.



Classifica finale ufficiale

### 1° Raggruppamento

1. Mastronicola Antonio, Ford Cortina Lotus Mk1, 9:30.94
2. De Angelis Angelo, TWR, 10:23.85

### 2° Raggruppamento

1. Colapicchioni Luciano, Fiat 128 Rallye, 9:15.19
2. De Fazio Antonio, NSU TT 1200, 9:26.97
3. Volpinari Piergiorgio, Lotus Europa, 9:37.99
4. Colapicchioni Adalgiso, Fiat 850 Coupè, 12:07.86

### 3° Raggruppamento

1. Matricardi Remo, Fiat X1/9, 8:53.69



# CSA

**GARANZIE AUTO E MOTO**

**CENTRO SERVIZI AUTO**

in collaborazione con  
**europ assistance**

Via Calamandrei, 24 - 52100 Arezzo  
Tel. 0575299527 - 0575250805 - 0575251770  
Fax. 0575299111

www.centroserviziauto.com  
e-mail: info@centroserviziauto.com