

Trofeo d'Italia
Rally GT

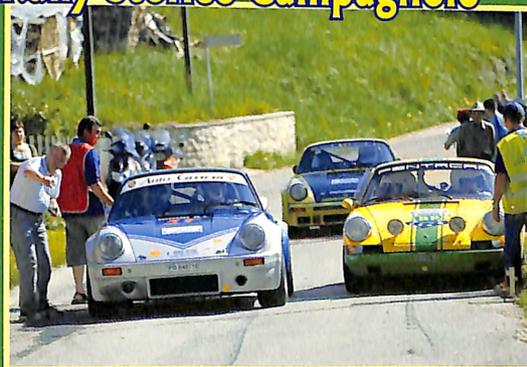


Sandro Munari e la Lancia Stratos



Anno 4 n° 31 - Luglio/Agosto 2007 - 6 euro (12 euro con DVD)
Rivista + DVD Rally Legend 30 euro
Sped. abb. post. 45% Art. 1 comma 1 legge 46/04 D/CPA - I.N.O. - TORINO

3° Rally Storico Campagnolo



24ª Coppa Città di Volterra



Historic Racing Championship Misano



www.misanocircuit.com

HORMANN
Pista di Portofino - Stazioni di collina
Via S. Maria 3 - 47024 Misano (RN)

2 gennaio 1893 la prima auto a circolare in Italia è una Peugeot...



...a Piovene Rocchette, Vicenza



Questo importante fatto storico rappresenta un orgoglio sia per Peugeot che per il Comune vicentino. Per testimoniare nel tempo questo primato, nel corso del 2007, a Piovene Rocchette verrà inaugurato il "Largo Armand Peugeot" con un importante monumento che lascerà traccia ai posteri.

Tutta l'avvincente storia su www.peugeot.it/clubstorico



Un evento in collaborazione con:



Comune di
Piovene Rocchette



Patrocinio della
Provincia di Vicenza



Cassa Rurale
di Rovereto



UniCredit Banca



Abbiamo fatto

30

...Facciamo 31! Inauguriamo col trentunesimo numero il quarto anno di vita di GD, e lo facciamo alla grande, con una copertina dedicata al binomio che più di tutti ha fatto sognare gli appassionati di automobilismo da corsa: Sandro Munari e la Lancia Stratos.

Una ennesima storia raccontata dalla viva voce dei protagonisti, con alcune "perle" che ci auguriamo vi possano piacevolmente sorprendere, come è nello stile di GD.

Seguiranno nel corso di questa quarta stagione di GD altre nove "storie", di campioni e di vetture, ma soprattutto di anime, di passioni e di emozioni che sapremo trasmettervi con rinnovato impegno e calore. Perché il vostro consenso e, osò dire, affetto con cui ci seguite merita tutto il lavoro che ogni mese dedichiamo per mantenere acceso l'interesse di chi vive il nostro sport in maniera sana e costruttiva. A tal proposito anche questo mese GD apre una nuova finestra sulla passione, inaugurando una rubrica a cura di un fotografo che racconterà un suo "scatto", per condividere con tutti voi le emozioni e le sensazioni raccolte in pochi centesimi di secondo, ma che durano una vita.

Nuovi collaboratori si stanno affiancando alle firme di sempre, e altri si aggiungeranno nei mesi a seguire, per rendere sempre più interessante la lettura della rivista che avete tra le mani.

Una gradita sorpresa inaugurerà i DVD allegati alla rivista sin dal mese di ottobre, DVD che già oggi rappresentano una vera chicca per i nostri lettori, essendo GD l'unica rivista al mondo a proporre ogni mese le immagini in movimento e soprattutto i suoni delle nostre beniamine.

Continuate dunque a seguirci, siamo certi che vi stupiremo piacevolmente, e se siete soddisfatti di quello che ogni mese trovate nella buca delle lettere, ditelo ad un amico, ad un appassionato: contribuirete in prima persona alla crescita di GD. E noi non vi deluderemo.

La vignetta di questo mese apre il tema che tratteremo nella rubrica "Fine Prova" di pagina 77 intitolata "Tecniche di sopravvivenza", e chi corre ha già capito tutto, come dimostra la fotografia di apertura (sommario!!!)



KOMMISSARI

A Padova
ci sono uomini che
guidano la passione.

26-27-28
ottobre 2007

Salone Internazionale per
appassionati e collezionisti.

Una passione che si estende per **90.000** mq, che accoglie **1.100** espositori, **1.800** auto, **50.000** visitatori e oltre **800** veicoli in vendita, s'inebria dei colori di cuoio antico, s'illumina nella ricerca di pezzi unici e originali. Una passione esclusiva, che ad Auto e Moto d'Epoca trova il suo luogo d'elezione, nel più grande mercato di compravendita italiano completamente dedicato alle auto, alle moto e ai ricambi d'epoca.

Segreteria organizzativa: Intermeeting Srl
Tel. 0039.049.7386856 - Fax 0039.049.9819826

AUTO
MOTO
D'EPOCA
FIERA DI PADOVA

www.autoemotodepoca.com

PadovaFiereSpa

AUTOSUPERMARKET

COYS
europe



SOMMARIO

LUGLIO/AGOSTO
2007



LA STORIA

04 Sandro Munari e la Lancia Stratos

VELOCITÀ IN CIRCUITO

18 News

20 Campionato Italiano Velocità Misano

24 2 Ore del Mugello



58 38ª Trofeo Vallecamonica

60 2ª Salita al Castello di Montegiardino

62 Verzegnis Historic

64 40ª Susa Mercenasio



IL MENÙ DEL DVD n. 31

STORIA



Sandro Munari
e la Lancia Stratos

FERRARI CLUB ITALIA

28 Cavallini nella notte

30 Ferrari: motori e bollicine ...

RALLY STORICI E REGOLARITÀ SPORT

32 News

34 8° Trofeo Florio

40 3° Rally Storico Campagnolo

44 9ª Regularità dei Colli Isolani

50 10ª Coppa Pedavena

VELOCITÀ IN SALITA

52 News

53 8ª Auronzo/P.sso S. Antonio

54 24ª Coppa Città di Volterra

57 6ª Cronoscalata Rocche Aquilane

TROFEO RALLY GT

68 24° Rally della Marca

70 41° Rally del Salento

DRIVE

74 Seat Leon

74 Cadillac XLR-V

RUBRICHE

31 La rubrica di Prontocorsa

46 Farina del mio sacco

47 Dal Pozzo... di Rudy

48 Le 'zoomate' di Sergio

66 Io c'ero

72 Una passione, una storia

77 Fine Prova

78 Il mercatino di GD

SALITA



Campionato Italiano
Velocità Misano

RALLY



8° Trofeo Florio

PISTA



20ª Bologna Raticosa

La Stratos? Un successo s... FRENATO

"Come ho cominciato? Con i kart; ma sarebbe meglio dire che ho iniziato costruendomi un go-kart perché ai miei tempi quelle cose lì, in Italia, non esistevano; li usavano in America e noi li vedevamo solo sulle riviste, le poche che si trovavano all'epoca".

DAI KART AL 1.000 LAGHI

Il primo nasce nel 1959, grazie alla collaborazione di alcuni amici (Umberto Zigno, Marcello Biliero e Marino Avezzù) con cui il giovane Sandro Munari riesce a mettere insieme qualche rottame acquistato qui e là per poche lire.

"La prima uscita fu nella gara del mio paese, Cavarzere (un piccolo centro a ridosso dell'Adige, in provincia di Venezia), ma non andò molto bene: mi tamponarono e finii all'ospedale con una clavicola rotta".

Munari non si perde certo d'animo e torna a correre qualche tempo dopo, ad Adria, dove conosce (e batte) Arnaldo Cavallari. "Lui abitava ad Adria e, nonostante fosse qualcuno nei rally (già correva con il Jolly Club), aveva preso parte a quella gara di kart. Non lo sapevo, ma quell'incontro sarebbe stato per me molto importante!"

Qualche anno dopo, infatti, Cavallari chiede a Munari di correre al suo fianco come navigatore, perché ha bisogno di qualcuno che gli dia una mano a preparare il rally Lido degli Estensi. "Gli risposi che di navigazione non me ne intendevo molto, ma lui mi disse di non

Massimo Gioggia



Particolare di un'auto ... davvero unica!

preoccuparmi. Così, anche se il ruolo di navigatore non mi interessava granchè, accettai; forse anche perché quello era l'unico modo che avevo per entrare davvero nel mondo delle competizioni".

Con Cavallari, Munari corre nel 1964 e vince subito due gare importanti: il Rally di Sardegna, che è valido per il campionato italiano, e il San Martino di Castrozza, che quell'anno si corre per la prima volta.

Quando il volante passa nelle mani di Munari (per far riposare Cavallari o per sostituirlo in qualche gara minore), il giovane Sandro certo non sfigura; cosa che non sfugge al patron del Jolly Club, Mario Angiolini, che aveva già scoperto e lanciato diversi piloti (Ignazio Giunti e Nanni Galli, per esempio).

La grande occasione arriva a metà dell'anno dopo, quando Angiolini chiama Munari per mettergli a disposizione una Lancia Coupè

ufficiale per il 1000 Laghi di quell'anno. "Era successo che il direttore sportivo della Lancia, Cesare Fiorio, per completare i ranghi della "spedizione Lancia" in Finlandia aveva chiesto ad Angiolini alcuni nomi; e lui, come aveva a suo tempo promesso, mi aveva inserito nella rosa".

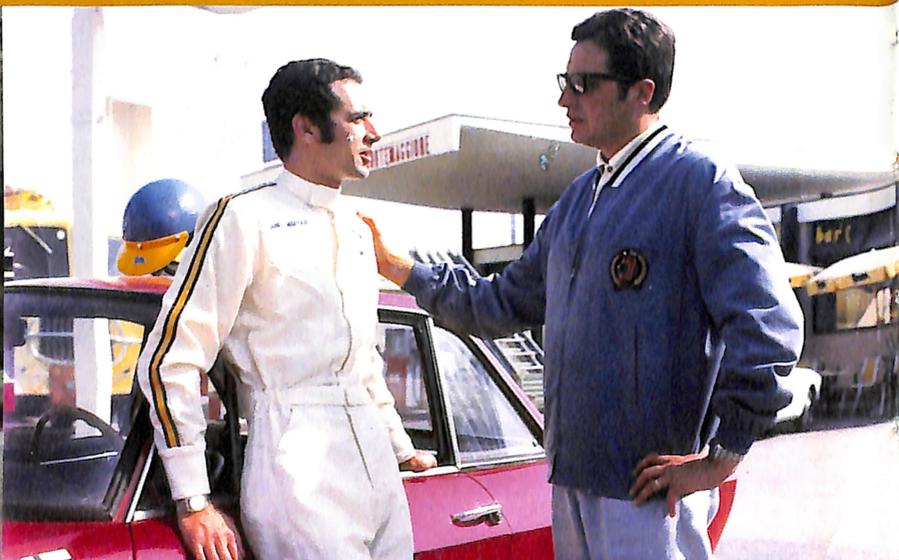
La gara è valida per la Coppa delle Nazioni e vi prendono parte sei equipaggi "ufficiali Lancia": Pianta-Lombardini e Trautmann-Bouchet guidano le Flavia Zagato (le auto di punta del tempo) mentre Munari-Ghini. Dal Monte-Petri e Martoni-Filippi sono in gara

con le Flavia Coupè. C'è poi ancora il figlio di Angiolini, Roberto, in coppia con Muller su di una Fulvia 2C del Jolly Club.

"La gara andò bene, anche se, a differenza di altri, non avevamo avuto neppure il tempo di prendere bene le note. Il percorso era lungo 1.865 chilometri e gli iscritti erano 183; in fondo arrivarono 86 vetture e noi fummo 43esimi e secondi fra gli equipaggi Lancia (Pianta, che però avevo anche battuto in alcune prove, era arrivato 36esimo). Forse avremmo anche potuto fare qualcosa di più, ma Fiorio, a metà gara, ci aveva detto di 'portare a casa il risultato', e così ...".

Al termine il direttore sportivo Lancia prende Munari da una parte e gli chiede "cosa vuol fare nella vita". La risposta non può che essere "correre!" e così l'accordo viene subito trovato.

A sinistra: in gara sui kart. A destra: Sandro Munari con il "maestro" Arnaldo Cavallari



LA PRIMA VOLTA AL MONTECARLO

Passano alcuni mesi e poi, in casa Munari, arriva la tanto attesa telefonata. "Vuoi fare il Rally di Montecarlo?"

"Gli dissi di sì, ma anche che ero molto preoccupato perché non avevo esperienza: fino a quel momento il mio unico rally era stato il 1000 Laghi! Lui mi disse di stare tranquillo e che mi avrebbe affiancato un navigatore che quella gara l'aveva già fatta. E così poco dopo partii per Torino e, a inizio del mese di dicembre, iniziai a provare il percorso su di una Flavia Coupè, in coppia con il belga George Harris".

Quell'anno la squadra Lancia ha scelto di partire da Lisbona e ha iscritto cinque piloti: Trautmann, Andersson e Munari corrono con le Flavia Coupè, Cella e Lusenius con le Fulvia Coupè 1200.

"Quello fu l'anno della squalifica delle tre mini Cooper ufficiali. Io, che al termine del percorso comune ero ottavo assoluto, dietro a Pauli Toivonen, fui costretto a fermarmi proprio alla fine, nella discesa del Turini, perché s'era bruciata la guarnizione della testa. Fummo messi in classifica al 33esimo posto, ma fu comunque la gara che mi fece entrare a pieno titolo

nel mondo dei rally".

Nel corso del 1966 Munari gareggia molto e non solo nei rally; si cimenta anche in pista e nelle gare in salita, dove ottiene la sua prima vittoria assoluta.

"Fu alla cronoscalata Pontedecimo-Giovi, gara a cui avrei dovuto partecipare in modo "dimostrativo", su richiesta del Concessionario Lancia di Genova". Al via ci sono vetture Sport e Gt ben più potenti della Flavia Zagato che gli è stata messa a disposizione; ma tutto cambia il giorno della gara, quando, sul percorso, piove a dirotto.

"Salii con decisione, con l'idea di divertirmi un po' visto l'asfalto che la pioggia aveva reso viscido. Andò tutto molto bene ma, proprio dietro l'ultima curva (quella che immetteva sul rettilineo d'arrivo), trovai una grossa pozzanghera, che presi in pieno. A causa dell'acquaplaning la vettura

andò in testacoda e tagliai così il traguardo (con la macchina girata al contrario!), andando poi violentemente a sbattere contro un muretto. Mi portarono di corsa in ospedale, visto la botta che avevo preso. E lì la sorpresa: vennero a trovarmi quelli dell'organizzazione con una grossa coppa dicendomi che, nonostante tutto, avevo vinto la gara!".



Nella foto sopra: Sandro Munari e Cesare Fiorio. Qui sotto: Sandro Munari





IN GARA CON LUCIANO

La prima vittoria in un rally arriva invece qualche mese più tardi, al 999 Minuti di Novara, gara a cui Munari partecipa con una Lancia Fulvia HF e un nuovo navigatore: Luciano Lombardini.

"Con Luciano mi sono subito trovato bene; era un navigatore molto bravo e con lui l'affiatamento è stato davvero notevole. Non a caso abbiamo vinto tutte e cinque le gare a cui abbiamo preso parte!"

Fra queste c'è il Tour de Corse del 1967, che Munari-Lombardini corrono con una Fulvia con il motore portato a 1405 CC.

"La gara era davvero molto importante: c'era il "Gotha" del rallismo mondiale, con tutti i

migliori del tempo (gli equipaggi ufficiali erano addirittura 27!) e le macchine allora più competitive: Alfa, Porsche, Ford, Citroen, Mini Cooper ...

Noi dominammo la gara dall'inizio alla fine, nonostante una sosta per sostituire il serbatoio della benzina che perdeva. Alla fine tagliammo per primi il traguardo e (a dimostrazione della durezza della gara) soltanto altre 17 macchine, contro le 98 partite, arrivarono fino in fondo!"

Dopo quella gara Lombardini, forse scosso dai rischi presi in Corsica, annuncia di voler smettere di correre. Una decisione che Munari

non vuole accettare. "Non ci volevo credere, anche perché con Luciano mi trovavo davvero bene. Poi c'era da preparare il Montecarlo, una gara molto difficile, che valeva forse più che un mondiale. Insomma insistetti molto e lo stesso fece Fiorio; e Luciano accettò, dicendo però che quella sarebbe davvero stata la sua ultima gara; e purtroppo lo fu in tutti i sensi".

Quell'anno Lancia decide di partire da Atene, anche perché così buona parte della marcia di avvicinamento a Montecarlo è da percorrere in Italia, dove si può contare su di un'assistenza più efficiente

e capillare. L'equipaggio Lancia, però, si ferma molto prima, a causa di un terribile incidente stradale a Skoplje, in Macedonia.

"Avevamo incontrato una bufera di neve e così avevo dovuto guidare come fossimo in prova speciale per tutta la notte. Ero stanco e, per questo motivo, a Skoplje alla guida si era messo Luciano, così da farmi riposare un po'. Mi svegliai il giorno dopo, in ospedale, e mi trovai davanti mio padre. "Ceo" Filippi e Arnaldo Cavallari. Non sapevo nemmeno dove fossi! Mi dissero che ero in ospedale e io pensai fosse a causa di un colpo al polso che avevo preso qualche giorno prima, arrivando un po' lungo in uno dei tornanti del Turini. Allora mi raccontarono che avevamo avuto un incidente (una macchina che superava un camion ci aveva centrato in pieno), ma non mi dissero subito che Luciano era morto. Lo seppi qualche giorno dopo e per me fu un colpo tremendo. Anche perché ero stato proprio io a insistere per averlo al mio fianco ... lui voleva smettere! Ho sempre avuto questo rimorso ... ma ho continuato a correre perché sono sicuro che Luciano avrebbe voluto così. Ho corso anche per onorare la sua memoria e lui, in questo modo, ha continuato a vincere con me".

Nella foto in alto: Sandro Munari e Luciano Lombardini. Qui sotto: Munari in gara al 1000 Laghi del 1965, con la Lancia Flavia e ... con la Lancia Fulvia HF 1600 al Memorial Perissinot del 2006



DALLA FULVIA ... ALLA FERRARI

Il rientro per Munari non è immediato e, quell'anno, nemmeno molto fortunato. Vince, correndo in coppia con Daniele Audetto, il Rally delle Alpi Orientali ma a fine agosto, al San Martino di Castrozza (a cui partecipa in coppia con Mario Mannucci) finisce fuori strada per un problema ai freni e al Tour de Corse, dove gareggia con Sergio Barbasio, si ritira per la rottura del cambio.

In quel periodo cresce anche (pur con i limiti che comporta essere un pilota ufficiale Lancia) l'attività "extra rally" di Munari. Partecipa infatti, sempre con Lancia, ad alcune gare di velocità stradale (Nurburgring, Targa Florio, Mugello) e gareggia anche in pista (Sebring, Silverstone), settore che, da sempre, lo affascina. Ha più volte l'occasione di cambiare scuderia, ma declina sempre le proposte che gli vengono fatte. *"Mi sentivo in debito con Lancia, casa che mi aveva fatto correre quando ero ancora uno sconosciuto e a cui ero comunque legato. E poi mi ero anche innamorato dei rally!"*.

E' del 1969 anche l'avventura con la Fulvia barchetta realizzata dall'amico Claudio Maglioli, vettura con cui Munari ottiene buoni risultati. Si piazza infatti al nono posto assoluto alla Targa Florio, è ventisettesimo al Nurburgring e arriva quinto assoluto al Mugello (*"ma lì, non mi fossi dovuto fermare all'ultimo giro perché si era rotto il sedile, avrei potuto chiudere al quarto posto!"*). L'esperienza continua l'anno successivo con la F&M Special 2, un'evoluzione che ha reso il prototipo dell'anno prima ancora più leggero e veloce. *"Con quell'auto, sia in versione 1 che 2, il problema fu il freddo patito in gare come il Tour de Corse e il Rally Race di Spagna: quando si arriva in quota o se si correva con cattive condizioni climatiche, era davvero insostenibile!"*.

All'inizio degli anni '70 l'auto di punta di casa Lancia è sempre la Fulvia; una vettura che è stata continuamente aggiornata ma che comincia ad avere la sua età. Mentre in Lancia, che è entrata in orbita Fiat, si discute sull'auto con cui correre in futuro, Munari fa alcune gare con altre vetture del gruppo: un'Abarth Sport 2000 al Giro del Belgio del 1971 e una Ferrari 312 P alla Targa Florio dello stesso anno, che vince correndo in coppia con Arturo Merzario. E' in quest'occasione, durante una delle soste ai box, che conosce Enzo Ferrari, con cui avrà un buon rapporto, che lo porterà a correre altre gare con le rosse. *"L'impegno con la Ferrari è stato però limitato ed è durato fino a quando la Ferrari ha scelto di abbandonare il Mondiale Prototipi, per dedicarsi alla Formula 1. Peccato!"*

Quello che Munari al tempo non sa (o sa solo in parte) è che il via libera, dato da Lancia a Ferrari, che lo porta a correre alcune gare con le vetture di Maranello, è entrato a far parte dell'accordo con



Dall'alto in basso: in gara con la Ferrari 312 P (Munari-Merzario), nella vittoriosa Targa Florio 1972. La Lancia Fulvia di Munari-Mannucci, prima assoluta al Montecarlo del 1972



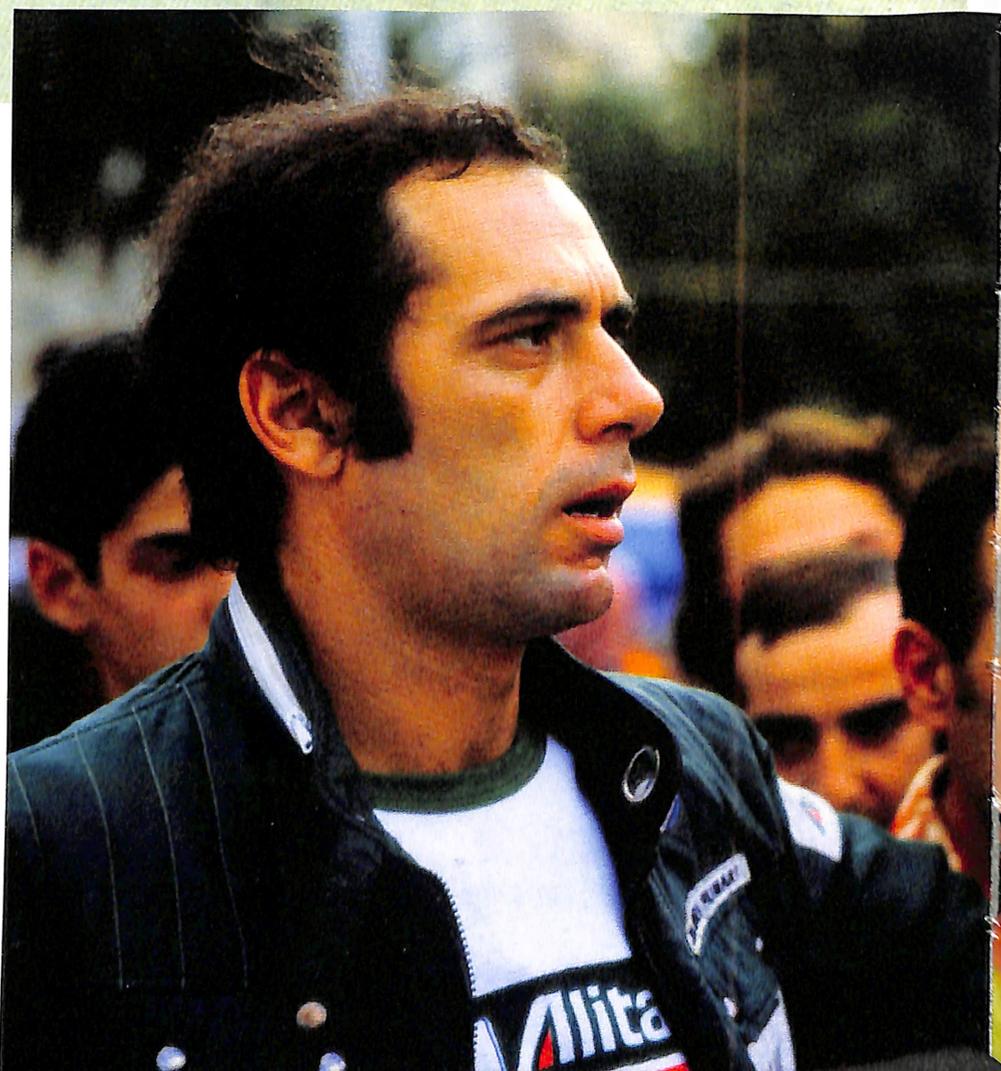
In gara con la "Fulvia barchetta" (F&M Special 1) al Nurburgring del 1969. e, con la F&M Special 2, al Mugello dell'anno successivo. Sotto: Sandro Munari ieri

cui il commendatore concede il Dino 2.4 cc per la motorizzazione della Lancia Stratos, in quegli anni ormai in fase di avanzata realizzazione.

Prima del debutto della Stratos, però, per Munari (che nel 1971 si è aggiudicato la Mitropa Cup) arriva la vittoria al Montecarlo del 1972, sempre con la Fulvia. *"Questa macchina era ormai alla fine della carriera. Il motore, nonostante fosse stato portato a 1600 cc. era ancora carente a livello di potenza (162 CV non erano male per l'epoca, ma c'era chi aveva ben di più) ma più di tanto non si poteva fare. In quel Montecarlo, per la prima volta, decisi di adottare il differenziale autobloccante, tarato però soltanto al 25%. altrimenti la vettura sarebbe diventata impossibile da guidare. Un azzardo? Forse, ma durante le prove mi ero reso conto che, senza di quello, saremmo stati tagliati fuori dalla vittoria. Che, nonostante tutto (gli avversari, le loro auto e le non facili condizioni climatiche) finalmente arrivò!"*

Sandro Munari e Mario Mannucci in quell'occasione diventano i primi Italiani dell'era moderna a vincere a Montecarlo, portando la Lancia sul gradino più alto del podio dopo ben sette tentativi! Alla casa automobilistica torinese va anche l'allora ambitissima (non a caso alla premiazione volle anche essere presente Gianni Agnelli) coppa del quotidiano sportivo l'Equipe, destinata alla casa che aveva vinto tre volte la classifica a squadre (in 34 anni nessuno era riuscito ad aggiudicarsela!).

"La nostra vittoria ebbe anche l'effetto di allungare la vita della Fulvia, un modello che, a fine 1971, stava per essere tolto di produzione. Invece andò avanti ancora cinque anni e fu un vero successo di vendita. Basta pensare che, in totale, nell'arco di tutta la sua vita sono state prodotte 161 mila Fulvia, di cui 50 mila dopo la nostra vittoria al Montecarlo!"



ARRIVA LA STRATOS

Dopo quel successo, Lancia continua a gareggiare e a vincere con la Fulvia (in Marocco con Lampinen e in Italia con Balestrieri), conquistando, a fine anno il tanto agognato titolo internazionale Marche; nel frattempo si dedica allo sviluppo e al collaudo della Stratos, l'auto destinata a prenderne il posto.

Munari se ne occupa in prima persona ma la "bête a gagner", come verrà presto soprannominata, all'inizio è tutt'altro che competitiva: in strada ha un comportamento alquanto bizzarro e ciò che è peggio è che non si riesce a capire per che motivo.

Si debutta, con l'auto ancora in queste condizioni, al Tour de Corse del 1972: una gara faticosissima, che si conclude con un ritiro. Seguono altri mesi di prove, ma senza alcun miglioramento. Finché a fine anno, al Rally Costa del Sol, viene individuato un problema ai portamozzi posteriori, che vengono opportunamente modificati. *"Da quel momento cambiò tutto"* ricorda Munari *"e l'auto divenne ciò che avevo sempre sognato"*.

La prima vittoria arriva ad aprile del 1973, in Spagna, al Firestone Rally; a cui fa seguito, qualche mese più tardi, il trionfo nel difficilissimo Tour de Corse. La stagione 1974, penalizzata dall'improvvisa crisi energetica, è alquanto strana. Salta il Rally di Montecarlo e così pure quello di Svezia, di Austria, l'Acropoli e il Nuova Zelanda. Vengono poi depennati anche Marocco e Polonia e così, dopo il Portogallo (che si corre a marzo e viene trionfalmente vinto dalla Fiat) fino a ottobre si corrono soltanto più il Safari (dove Munari, ancora con la Fulvia, si piazza al terzo posto) e il Mille Laghi.

Quando si arriva al Sanremo, Fiat, che è in testa alla classifica del Mondiale con 33 punti (davanti alla Ford con 24 e alla Lancia con 12), schiera un vero e proprio squadrone di sette auto.

Al via c'è anche la Stratos di Munari-Mannucci, che per la prima volta corre non più come prototipo bensì in gruppo 4.

"La gara per la Fiat fu una vera e propria débâcle, con una sola vettura, quella di Basulli, che concluse la gara al secondo posto. Per noi invece quella vittoria fu molto importante, perché permise a Fiorio di avere il via libera per la successiva (e molto onerosa) doppia trasferta americana".

Munari fa il bis quindici giorni dopo al Rideau Lakes, in Canada, ma al successivo Press on Regardless, negli Usa, viene fermato dalla polizia locale e squalificato per ... eccesso di velocità! L'annata si chiude con un terzo posto al Rac, in Gran Bretagna, e un ritiro al Tour de Corse e la Lancia che, grazie anche ai punti conquistati in alcune gare con la Lancia Beta Coupè, vince il suo primo titolo Mondiale!

Sandro Munari, oggi. All'arrivo del Montecarlo 1975 Mannucci (seduto sul tetto), Fiorio, Munari e la moglie Flavia

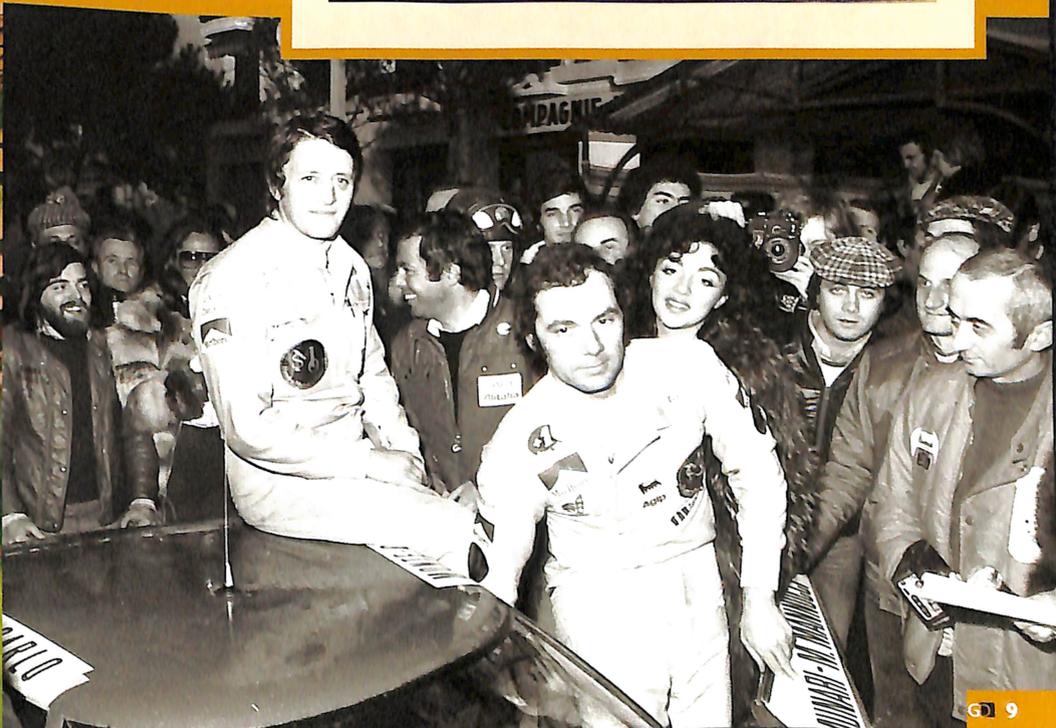
LA STRATOS? E' UN DISASTRO!

A dirlo oggi sembra incredibile, eppure è vero: all'esordio la Stratos fu ... un vero disastro! "L'auto aveva un comportamento perlomeno bizzarro" spiega oggi Sandro Munari; "sembrava fosse divisa a metà da una cerniera: davanti faceva una cosa, dietro un'altra ... e non c'era verso di capire il perché".

Con la vettura ancora in queste condizioni si va al debutto in Corsica, sperando di scoprire in gara qual è il problema.

"E' stata un'esperienza da incubo: la macchina era incontrollabile! Una volta era sottosterzante, un'altra sovrasterzante, come se la geometria delle sospensioni cambiasse di continuo. Però, da fermo, era tutto normale". Il primo Tour della Stratos dura poco, perché si rompe, quasi subito, uno dei portamozzi posteriori; e forse è meglio così, visto che nemmeno modificando camber, convergenza, divergenza e tarature varie cambia qualcosa.

Le prove proseguono, in Corsica come altrove, ma il comportamento della Stratos rimane un rebus; finché in Spagna, al Rally Costa del Sol, succede qualcosa. "Avevamo quasi perso le speranze quando Fiorio ci mandò a fare questa gara, che era per metà su asfalto e per metà su terra. Sull'asfalto montammo come sempre le slick, che dietro era molto larghe, delle 295; sulla terra, invece, provammo delle gomme più strette, con meno grip. E lì avvenne il miracolo: con quelle ruote la macchina andava a meraviglia e stava dove la mettevi!". Sull'asfalto, però, il problema si ripresenta pari pari, con l'auto che va di nuovo per conto suo. A quel punto l'attenzione si concentra sui portamozzo scatolati (uno, in gara, si è nuovamente rotto) e si ipotizza che, sotto sforzo (quindi con il maggiore grip dato dalle ruote più larghe), questi non garantiscono la rigidità necessaria. Quando si torna a Torino vengono sostituiti con altri realizzati in pressofusione e improvvisamente ... la Stratos diventa la vettura eccezionale che tutti abbiamo conosciuto!





Munari alla Targa Florio del 1973 e al San Remo del 1975

IL 14 PORTA BENE ...

Al Montecarlo del 1975 Munari chiede e ottiene di correre con il numero 14, lo stesso della vittoria del 1972 con la Fulvia.

Al via le Stratos sono tre, affidate, oltre che a Munari, ad Andruet e Pinto. "Sia Andruet che Pinto picchiarono, scivolando su di una placca di ghiaccio, sulla prova che portava a Chateaufvieux e così noi, che eravamo comunque in testa fin dall'inizio (con 4 minuti di vantaggio sulla Fiat di Alen), restammo l'unico equipaggio Lancia in gara. Una bella responsabilità, ma andò tutto bene: la Stratos, pur al debutto sul difficile percorso del Montecarlo, fu sempre all'altezza della situazione e terminammo nuovamente al primo posto assoluto, tre minuti avanti la 124 Spider di Mikkola".

Quell'anno, oltre che con le Stratos, Lancia (su pressione dei vertici Fiat) partecipa al Mondiale anche con tre Beta Coupè, affidate a Lampinen, Balestrieri e Pregliasco; ma è solo grazie alla Stratos (che, oltre al Monte, si afferma con Waldegaard in Svezia e al San Remo e con Darniche in Corsica) se a fine anno arriva un nuovo Mondiale Rally, il secondo consecutivo.

Va ricordato che al Sanremo di quell'anno Munari porta al debutto l'evoluzione a 24 valvole della Stratos; ma il motore cede e così la gara va al "vecchio" modello, pilotato da Waldegaard.

Al via della stagione 1976, gli ufficiali Lancia sono ancora Munari, Waldegaard e Pinto, tutti con la Stratos a 24 valvole a cui si affianca, al Montecarlo, una Stratos precedente versione affidata a Darniche.

MA ANCHE IL 10 NON E' MALE!

Al "Monte" Munari corre per la prima volta in coppia con Silvio Maiga, perché a Mannucci è stato affidato un incarico organizzativo nell'ambito del team Lancia.

"Quella fu una gara molto difficile. La macchina andava benissimo ma a Saint Jean en Royans si mise improvvisamente a nevicare quando già stavamo per partire con le gomme da pioggia. Fummo gli unici a correre la successiva prova senza le gomme chiodate e perdemmo molto rapidamente i quattro minuti di vantaggio che avevamo fino a quel punto: alla fine di quella prova eravamo precipitati al secondo posto, a 10" dalla Porsche di

Fréguelin! Nelle prove successive ci riportammo in testa ma poi, nel terzo e ultimo passaggio sul Turini, il cambio si bloccò in quarta ... costringendoci a fare i miracoli per arrivare a fine prova. Giungemmo all'assistenza con soli 14 minuti per porre rimedio al guasto e lì ... i meccanici furono bravissimi: è grazie a loro se abbiamo potuto continuare e vincere quel Montecarlo!"

La vittoria di Munari è impreziosita dal secondo posto di Waldegaard e dal terzo del "semiufficiale" Darniche; punti preziosi, che proiettano nuovamente Lancia in testa al Campionato Mondiale Rally. Dopo alcune gare più sfortunate (in cui conquista un po' di punti solo la Lancia di Lampinen), la Stratos di Munari torna a vincere al Rally del Portogallo ma vanno male sia il Safari che la spedizione in Grecia. Il miglior risultato del periodo è il terzo posto che Munari ottiene al rally del Marocco, che assicura alla Lancia (visto il vantaggio che ormai ha su Opel e Ford) un nuovo titolo mondiale.

Al San Remo, Munari, Waldegaard e Pinto sono rispettivamente primo, secondo e terzo dopo il primo giorno di gara. A quel punto,

UN "CAMBIO" ... DA RECORD!

Montecarlo 1976. Munari-Maiga sono in testa alla gara quando all'improvviso, nel terzo e ultimo passaggio sul Turini (penultima speciale della gara), il cambio si blocca in quarta. Non c'è niente da fare, è un problema noto (era già successo in Portogallo): cambiando velocemente, le forcelle degli ingranaggi si sono accavallate.

Non si può perdere un "Monte" così, è davvero una beffa! Si tenta il tutto per tutto: Munari fa il miracolo numero 1, riuscendo ("col cuore che mi palpitava in gola", racconta oggi) a salire in quarta (!!!) i dodici ripidi tornanti del Turini. Poi giù a velocità folle per guadagnare tempo e permettere ai meccanici dell'assistenza di fare il miracolo numero 2: riparare il cambio della Stratos in 14 minuti!

Sono le cinque del mattino quando il Drago arriva nella piazzetta di Saint Sauveur sur Tinée, microscopico paesino della Costa Azzurra dove è sistemata l'assistenza Lancia. E' tutto pronto, non c'è nemmeno bisogno di scendere dalla macchina. Lì, sotto la Stratos, guidati dal vicecapo Luigino Podda, si sono immediatamente tuffati i meccanici Spriano, Casarsa e Corotto e Munari nemmeno vuole sapere cosa stanno facendo.

"Avevamo cronometrato tutto" ricorda Piero Spriano "e sapevamo di potercela fare. C'erano però delle incognite, perché un conto è lavorare in officina su di un cambio smontato e rovesciato, altro è intervenire all'aperto (a quasi 10 gradi sotto zero!), da sotto e col motore ancora caldo! Tolto il paracolpi, Fiorio ci disse di procedere e così motore ancora caldo! Tolto il cambio e tutti i relativi bulloni. Fatto defluire l'olio (che era caldissimo), cambio, per tenere su le tre sfere che si trovano nei 'catenacci'; perché se quelle andavano fuori posto, era davvero finita! Invece andò tutto bene e riuscimmo a disincastare le forcelle". Il miracolo era stato fatto: Munari infatti lasciò l'assistenza in perfetto orario e andò così a vincere il suo terzo Montecarlo!

La Lancia Stratos n° 10 del Montecarlo 1976





Al Valle d'Aosta del 1977 e al Montecarlo del 1978

per la prima volta in casa Lancia, viene impartito l'ordine di scuderia di "azzerare i tempi" in modo di essere tutti alla pari. "Io ero in testa, nonostante un motore un po' spompato, con mezzo minuto di vantaggio su Waldegaard; e mi ritrovai secondo a 4" da lui dopo questa decisione. Fiorio a quel punto propose di giocarci la vittoria a testa o croce, ma io rifiutai, preferendo disputarmela in prova; e così fu. Purtroppo feci fare una piccola modifica all'assetto della vettura, perché avevo un ammortizzatore difettoso; non sapendo che nel frattempo me l'avevano sostituito. Così la macchina divenne troppo sovrasterzante e invece di guadagnare tempo lo persi. Finii la gara al secondo posto, con Waldegaard nuovamente davanti per 4"!"

L'ordine di scuderia non è piaciuto nemmeno a Waldegaard che, nonostante la vittoria, la sera stessa scinde il contratto con la Lancia e passa alla Ford, con cui esordirà al Rac. Prima di quella gara, però, Munari (che al Rac chiude al quarto posto) vince nuovamente il Tour de Corse, davanti a Darniche di 16".

La Lancia ha nuovamente vinto il mondiale ma ... già si sa che sarà l'ultimo con la Stratos; Fiat ha infatti deciso di unire le due squadre, Lancia e Fiat, e di puntare sulla Fiat 131 Rally, modello che viene ritenuto più "premiante" dal punto di vista commerciale.

IL CANTO DEL CIGNO

Il cambio all'interno del gruppo Fiat è la novità più importante della stagione 1977, che però si apre con un nuovo successo della Stratos di Munari al Montecarlo. "Vincere quella gara per quattro volte, di cui tre consecutive, fu per me come "toccare il cielo con un dito"! Chiunque avrebbe fatto carte false, all'inizio della sua carriera, per vincerlo anche una volta soltanto: il Montecarlo, infatti non era soltanto un rally, era una sorta di campionato del mondo in prova unica, in cui si doveva andare forte dall'inizio alla fine, in qualsiasi condizione. Quella gara fu davvero bellissima, perché, forse per la prima volta, tutto andò liscio e dominammo il rally dall'inizio alla fine. Una delle poche gare "perfette sotto tutti i punti di vista" che mi sia mai capitato di correre, senza il "patema d'animo" di sperare di arrivare co-

munque in fondo".

Nell'anno Munari, con la Stratos, si piazza al terzo posto nel Safari Rally e vince il Total Rally, il San Martino di Castrozza e il Valle d'Aosta.

Poi, all'inizio del 1978, l'annuncio a Fiorio: "a fine anno smetto". "Ho preferito smettere quando ero ancora all'apice del successo piuttosto che vivere il "lento declino" che ho visto subire da molti altri piloti. Nel 1977 avevo vinto la prima edizione della Coppa Fia Piloti, avevo vinto quasi tutte le gare più importanti a cui avevo preso parte ... era il momento di lasciare. C'erano, nella mia scelta, dei motivi famigliari ma, molto francamente, anche la consapevolezza che il periodo Stratos era ormai terminato e un passaggio alla 131 che ... non mi allettava più di tanto. Non perché quest'auto non andasse bene, anzi; è che era finita un'epoca, era cambiata la squadra, insomma ... era un'altra cosa".

Nonostante la determinazione del pilota, Fiorio non molla e lo convince ad accettare un ultimo programma con la Stratos (principalmente Montecarlo e Rac) e qualche uscita con la 131 Abarth, che è ancora in fase di sviluppo. Quando si arriva al Rally di Montecarlo, però, gli viene detto, senza mezzi termini, che l'auto che deve vincere è la 131 e se la Stratos le sarà davanti, dovrà cederle il passo. "La mia Stratos e quella di Baccelli, inoltre, non avevano più la livrea ufficiale, bensì quella Pirelli; perché eravamo diventati una sorta di garanzia per far finire comunque al gruppo la gara".

Accettare o mollare? Munari decide di partire lo stesso, sperando che sia la gara a cambiare le cose. Non è così: prima si rompe il filo dell'acceleratore e poi, nel trasferimento successivo, cede il motore; e non resta altro da fare che ritirarsi.

Esito non migliore hanno le successive gare (Portogallo, Grecia e San Remo) che Munari corre, come da contratto, con la Fiat 131 Abarth. Poi un terzo posto al Tour de Corse e quindi l'ultima gara con la Stratos, il Rac 1978. "Ci siamo dovuti ritirare ed è stato un vero peccato chiudere quel periodo con una gara così deludente; ma si sa, le gare non sempre vanno per il verso giusto!".

GUIDATI DALLA PASSIONE

"A tanti anni dal mio ritiro dalle competizioni, non avrei certo immaginato che qualcuno pensasse di fondare un club con il mio nome. Il fatto poi che siano stati dei giovani ad avere l'idea e a concretizzarla, mi inorgolisce ancora di più". Sono queste le parole con cui, nella presentazione del club, il Drago saluta "l'iniziativa del dinamico gruppo di amici di Castiglione dei Pepoli" che alcuni anni or sono hanno dato vita al "RALLYCLUB Sandro Munari", per far rivivere, attraverso manifestazioni e iniziative "ad hoc" (come per esempio il RAC Classic), il rally sotto ogni suo aspetto e, in particolare, il periodo più bello della storia di questa specialità. Quando cioè Munari, a cavallo degli anni '70, infiammò l'intero panorama mondiale con celebri affermazioni che permisero alla Lancia di diventare nel tempo incontrastata dominatrice dei rally.



Il RSCM organizza ogni anno un evento rievocativo a Castiglione de Pepoli dove è immancabile la presenza del Drago. In questa immagine lo vediamo impegnato a firmare le copie del libro "Sandro Munari - una vita di traverso" edito da Giorgio Nada (www.giorgionadaeditore.it) A lato la vignetta che Matitaccia ha realizzato per il Club (www.rallyclubsandromunari.it), di cui è appassionato sostenitore.



Una vettura ...

La leggenda vuole che la prima Stratos (per intenderci quella che si richiamava al prototipo Stratos 0, presentato al Salone dell'Automobile di Torino del 1970) fece il suo ingresso nel cortile della Lancia, a Torino, passando letteralmente sotto la sbarra posta all'ingresso!

Realizzata da Bertone, era una vettura avveniristica e per certi aspetti persino fantascientifica; e aveva letteralmente entusiasmato l'allora responsabile del reparto corse Lancia, Cesare Fiorio, che si era convinto che quella fosse la giusta base su cui sviluppare la vettura che avrebbe dovuto sostituire l'ormai anziana Fulvia HF nei rally.

Chi invece era molto meno convinto era Munari. *"Quel progetto lo bocciati"* ricorda. *"L'auto era bella, ma poco pratica: si entrava dal parabrezza, si guidava sdraiati ... nei rally la visibilità è fondamentale e lì si vedeva poco o niente già di giorno,*

figurarsi di notte o con la nebbia!"

Il progetto però andò avanti, coi risultati che tutti conosciamo. Un po' meno noto è invece il fatto che Fiorio, prima di iniziare lo studio della vettura, aveva consegnato a tutti i suoi collaboratori (piloti, navigatori, ingegneri, meccanici e altri ancora) un questionario in cui a ognuno era stato chiesto di scrivere, secondo le proprie competenze, quali dovevano essere le caratteristiche della vettura da rally ideale. Munari aveva chiesto una vettura poco pesante (non più di 1.000 kg) e molto potente (con almeno 300 CV), con

motore posteriore centrale e cambio a 5 marce con innesti frontali: in pratica ... una Stratos!

La cosa era diventata fattibile con l'ingresso di Lancia nell'orbita Fiat: erano infatti venute meno le ristrettezze economiche con cui il reparto corse Lancia aveva fino a quel momento dovuto convivere e così Fiorio era riuscito a convincere Piero Gobato, allora direttore generale della Lancia, a dare il suo bene-



STRATOS-ferica!

Fiorio affidò lo studio del telaio agli esperti Giampaolo Dallara e Gianni Tonti, mentre la carrozzeria fu creata alla Bertone, da Marcello Gandini.

Più difficile fu invece la scelta del motore. In Lancia c'erano diverse "correnti di pensiero": c'era chi avrebbe voluto, in sintonia con i motori al tempo in produzione, un classico quattro cilindri; molti però ritenevano più opportuno un motore più prestante e frazionato.

Poi c'era anche chi proponeva motorizzazioni

diverse (a 4 cilindri il modello da strada, a 6 quello da gara).

Vinse il "partito del 6 cilindri"; motore che però Lancia non aveva. All'interno del gruppo c'erano però i motori Ferrari, e fra questi il Dino 2.4 cc che era concettualmente derivato dal propulsore che il figlio di Enzo Ferrari, Dino, aveva progettato alla fine degli anni '50. Il Commendatore, tuttavia, non era molto dell'idea di metterlo a disposizione, anche perché temeva di "creare in casa" una possibile concorrente della sua 246, auto che veniva venduta a un prezzo decisamente superiore.

Alla fine un accordo, di cui faceva parte anche un inconsapevole Munari (che Ferrari voleva per correre, con le sue vetture, gare stradali come il Tour de France, la Targa Florio e il Nurburgring), venne trovato e la Stratos ebbe il suo sei cilindri.

Il prototipo presentato al Salone di Torino del 1971, infatti, già aveva un sei cilindri a V di 65°, in grado di erogare, su strada, una potenza di 192 CV a 7000 giri/minuto.

Anche la linea di quel modello era quasi definitiva: la vettura era compatta, con passo ridotto e una struttura monoscocca centrale portante concepita espressamente per le gare.

Cosa molto importante era il fatto che permetteva di effettuare interventi rapidissimi, in caso di problemi, anche grazie ai due cofani, anteriore e posteriore, completamente amovibili.

Altra piccola rivoluzione di quel progetto, infine, fu la scelta di dotare la vettura di gommature diverse fra avantreno e retrotreno; perché le maggiori dimensioni delle carreggiate e degli pneumatici posteriori (al di là delle problematiche che dovettero essere affrontate per dotare la vettura di un'adeguata ruota di scorta) aumentavano in maniera evidente le sue già notevoli doti di tenuta in strada.

L'anno successivo, prodotta la prima



LA CASSETTA DI "PIERO STRATOS"

E' diventata un mito quasi quanto lui, Piermario Spriano, da tutti meglio conosciuto come "Piero Stratos". E' la sua cassetta degli attrezzi, una vera e propria "officina ambulante", d'epoca anche più delle auto che ancora oggi assiste. "Con quegli attrezzi li una Stratos la smonti tutta" dice sorridendo, e subito confessa che anche ora che le Stratos le segue per divertimento, quella cassetta sta sempre con lui. "E' con me da sempre e ha girato tutto il mondo; o meglio, tutti i rally del mondo!" Sì perché Spriano (e credetemi, è davvero difficile non chiamarlo, anche per iscritto,



Sempre indaffarati (da sinistra a destra Luigi Foradini, Aldo Zanone e Giampiero Spriano). Come resistere alla tentazione di una Stratos?



L'"officina portatile" di "Piero Stratos"

"Piero Stratos") ha lavorato anni insieme a Claudio Maglioli e per altri ancora è stato in "prestito d'uso" (l'espressione è sua!) al Reparto Corse della Lancia.

Lui, per chi non lo ricordasse, era la "S" della mitica "MFS" (Maglioli, Foradini e Spriano), ovvero la migliore "task force" per chi allora correva con le Stratos, ufficiali e non.

"Maglioli ho cominciato a seguirlo quando correva con i kart" ricorda ancora Spriano "e poi ... abbiamo fatto di tutto: le Flavia, le Fulvia, la barchetta F&M e, per quanto riguarda le Stratos, tutte, dalla prima fino all'ultima evoluzione". Lui e la sua cassetta degli attrezzi!



Qui sopra: Il vano motore.
A fianco: "Retrospectiva" e un particolare (sospensione posteriore).



(e unica) serie di 500 vetture, numero minimo per ottenere l'omologazione in Gruppo 4, ebbe inizio la carriera agonistica della Stratos.

Il debutto fu non proprio entusiasmante: al Tour de Corse del 1972 la vettura, afflitta da incomprensibili problemi alle sospensioni, non stava letteralmente in strada!

Il problema divenne un rompicapo che fu risolto solo a fine anno, quando si capì che, sull'asfalto, i portamozzoli scatolati non garantivano la necessaria resistenza alle torsioni. Realizzati in pressofusione, il problema scomparve e la Stratos divenne ciò che non poteva che essere: una vettura decisamente competitiva.

La prima vittoria arrivò pochi mesi dopo, al Rally Firestone in Spagna; in quell'occasione Munari e la Stratos fecero davvero mangiare la polvere a tutti gli avversari!

Il primo titolo mondiale Marche giunse l'anno successivo, ancora con la versione che montava il motore a 2 valvole per cilindro; accreditato, nella sua evoluzione finale, di una potenza di 270 CV a 7800 giri/minuto.

Al Montecarlo del 1975, ottenuta la regolare omologazione delle successive evoluzioni tecniche, debuttò la versione a 4 valvole per cilindro, che portò la potenza del motore Dino fino a 300/305 CV a 8500 giri/minuto. Con questa configurazione la Stratos, nel 1975 e nel 1976, si aggiudicò altri due titoli mondiali Costruttori.

Nel frattempo erano state allestite anche due versioni





In questa pagina: sedile, volante e "cabina di pilotaggio" della Stratos "numero 1". Il logo Bertone che compare sulla fiancata di tutte le Stratos



a passo allungato e motore turbo, utilizzate soprattutto su gare stradali e in pista. "Questa soluzione aveva dato risultati incredibili" racconta Munari; "il turbo, che nella versione a 2 valvole aveva di colpo portato la potenza da 245 a 400 CV, con il motore a 4 valvole ci aveva permesso di ottenere addirittura ben 530 CV!".

Tutto faceva pensare a una carriera ancora lunga e gloriosa: invece, per la Stratos ufficiale, il Montecarlo del 1977 fu il "canto del cigno".

Nonostante questa trionfale vittoria, infatti, la vettura fu tolta di produzione perché chi ai tempi tracciò le politiche aziendali del Gruppo Fiat, preferì privilegiare l'appena nata Fiat 131 Abarth, che "rappresentava meglio l'immagine della produzione di serie del gruppo nel mondo".

La Stratos, che aveva "spaventato" tutti, nei rally come in pista, finì così, incredibilmente tolta di mezzo quando ancora avrebbe potuto avere un significativo futuro; come provano le numerosissime vittorie che, in mani private, ha continuato a ottenere fino al 1981, quando scade l'ultima omologazione.



LE LIVREE DELLA STRATOS UFFICIALE

Il primo "sponsor" della Stratos ufficiale è lo stesso dell'ultima Fulvia, ovvero Marlboro. Con questa livrea la nuova vettura esordisce al Tour de Corse del 1972 e gareggia per i due anni successivi. A partire dal 1975 lo sponsor nei rally diventa Alitalia ma Marlboro resta sulle Stratos che corrono in pista e nelle gare stradali fino 1976, anno in cui la Stratos Silhouette vince il Giro d'Italia.

La prima livrea Alitalia della Stratos è quella che compare sulla vettura n° 14 con cui Munari-Mannucci vincono il Montecarlo del 1975, ed è caratterizzata, per semplificare, dalla grande A verde che compare sul cofano anteriore. Nel 1976 e 1977 la livrea è invece quella, riutilizzata, che compare sulle Stratos Munari-Maiga n° 10 e n° 1, vincitrici rispettivamente del Montecarlo del 1976 e del 1977.

Nel 1978 Alitalia va definitivamente ad adornare la Fiat 131 Abarth e le Stratos che, saltuariamente, ancora corrono come ufficiali, adottano la livrea bianco-rosso-nera dello sponsor Pirelli (quella della Stratos con cui Markku Alen vince il Sanremo del 1978).



Ancora oggi in perfetta forma, splendidamente conservate da tre appassionati collezionisti italiani: la Stratos Stratos Pirelli e la Stratos Marlboro (in alto), le due Alitalia (a sinistra la seconda versione, a destra la prima)

L'inconfondibile "accessibilità totale" che ha sempre caratterizzato questa vettura



Alfa Romeo e Scuderia del Portello a "Le Mans Legends" e al "Festival of Speed" di Goodwood



La Scuderia del Portello ha schierato sul circuito più famoso di Francia 4 fantastiche vetture che hanno già fatto la storia correndo a Le Mans. Su invito degli organizzatori il Museo di Arese era presente con una formidabile Alfa Romeo "Coupe" Touring 8C 2900b speciale" che ha corso alla 24 ore di Le Mans nel 1938.

È stato uno spettacolo incredibile vedere allineate al via sul circuito della Sarthe, tra le vetture storiche più famose (Ferrari, Porsche, Maserati, Aston Martin...)

le Alfa Romeo tipo 33/2 "Periscopica" del '67 con alla guida il socio italoamericano Joe Nastasi e Marco Cajani e le Alfa Romeo TZ del '63 e '65, piloti i soci inglesi Jason Wright/Michael Gans e i neozelandesi David Fitzsimons/Neil Touch. Hanno inoltre sfilato in passerella l'Alfa Romeo 8c e la 33/2 tipo Floran della Scuderia.

La settimana successiva dal 22 al 24 giugno tutti in Inghilterra, al Festival di Goodwood, appuntamento irrinunciabile che ha visto presenti vetture del Museo Storico di Arese e l'Alfa 75 superturismo (vettura ufficiale Alfa Corse) della Scuderia del Portello che ha partecipato al campionato del mondo negli anni 80/90, alla cui guida si è seduto il presidente del Club, Marco Cajani.



ARRIGO PER SEMPRE



Non era in macchina come tante, tantissime altre volte, ma era su TUTTE le vetture che hanno preso parte alla 2 Ore del Mugello.

Era insieme tutti noi, ricordavo da un semplice ma significativo e commovente "ARRIGO PER SEMPRE" che campeggiava sulle fiancate, sui tetti e sui cofani degli amici, ed erano tanti, che hanno simbolicamente voluto portare l'Arrigo ancora una volta in pista.

Quella pista che l'ha visto protagonista per oltre mezzo secolo, che l'ha visto combattere fino alla veneranda età di ottantadue anni. Arrigo ci ha lasciati il mese scorso, ha combattuto come un leone contro quell'avversario che alla fine vince sempre, ma la sua lezione di vita e di sport durerà nel tempo: toccherà a tutti noi farne tesoro, per meritarcene un giorno quel "PER SEMPRE" che onora la memoria di un grande campione, amico e signore.

Preparazioni sportive



Specialisti Opel dal 1974



Bertelli/Olla

1° class. 3° raggr. 18° Rally Elba Storico Opel Ascona 400



ROMANTICA GIULIETTA

Terzo appuntamento a Magione con il Trofeo Giulietta Historic che in questa occasione ha fatto registrare un leggero calo dei partecipanti ma anche l'assenza del vincitore della prima prova, il pilota di casa Luciano Locchi, driver tra i più quotati della serie. Nella prima gara la pole è per la Giulietta berlina del bolognese Gianmarco Rossi al cui fianco c'è l'altra Giulietta berlina di Scozzoli. Al verde Rossi parte bene ma la sua berlina deve cedere quasi subito il passo alle più potenti e agili coupè e spider ed è Di Francesco la SS a prendere il comando delle operazioni seguito da Rossi e Lonardi che guida una Giulietta spyder. Già al quarto passaggio De Tommasis strappa la terza posizione a Rossi, ma al giro successivo Loris Modena con la Giulietta Sz ha la meglio su De Tommasis, prendendo il terzo posto. In testa invece Di Francesco sembra reggere bene la pressione di Lonardi che è proprio nella sua scia, ma nel corso dell'ottavo giro il bolognese con la Giulietta Spyder lancia il suo attacco e passa in testa alla corsa con Di Francesco che comunque mantiene la scia. Un superbo Rossi invece proprio nella fase finale riesce ad avere ragione di Loris Modena, scivolato indietro anche per problemi tecnici, e va a conquistare un bel terzo posto assoluto e il primato della classe B, mentre la vittoria va nelle mani di Lonardi che precede di un soffio la Giulietta SS di Di Francesco.

In gara due la pole è di Di Francesco al cui fianco parte Loris Modena. Il pilota della SS non ha difficoltà nel prendere subito la testa del gruppetto seguito prima da Modena e poi da De Tommasis, ma già al terzo giro è proprio De Tommasis a portarsi in testa seguito come un'ombra dalla Giulietta di Di Francesco che pian piano si avvicina. Un testa coda però rallenta la marcia dell'inseguitore che viene superato da uno scatenato Loris Modena con un Giulietta SZ in piena efficienza. Modena si avvicina pericolosamente al leader che però resiste bene fino al traguardo dove precede l'avversario di soli tre decimi. Il terzo posto va invece nelle mani di Di Francesco che precede di misura la Giulietta berlina di uno scatenato Gianmarco Rossi, che, come accaduto nella prima gara, conquista il primato nel gruppo B.

Gara 1: 1. Lonardi (Giulietta Spyder) 12 giri in 20'32.569 media 87,867 Km/h; 2. Di Francesco (Giulietta SS) a 1.058; 3. Rossi (Giulietta Ti) a 1.580; 4. De Tommasis (Giulietta SS) a 38.404; 5. Scozzoli (Giulietta Ti) a 57.438; 6. Modena (Giulietta Sz) a 1'38.304.

Giro più veloce il 7. di Lonardi in 1'40.314 media 89,969 Km/h.

Gara 2: 1. De Tommasis (Giulietta SS) 12 giri in 20'08.881 media 89,589 Km/h; 2. Modena (Giulietta Sz) a 0.344; 3. Di Francesco (Giulietta SS) a 13.571; 4. Rossi (Giulietta Ti) a 30.556; 5. Andreotti (Giulietta Sprint) a 41.698; 6. Scozzoli (Giulietta Ti) a 57.645; 7. Lonardi (Giulietta Spyder) a 1'31.803.

Giro più veloce il 7. Di Modena in 1'38.796 media 91,352 Km/h

I PROSSIMI APPUNTAMENTI

DATA	GARA	PROV	ORGANIZZATORE	VALIDITA'
22/7	MISANO (2 ORE CLASSIC)	RN	PERONI PROMOTION	civ-tiv-cov
2/9	HISTORIC GIULIETTA CUP	PG	AMUB MAGIONE SPA	naz
9/9	CAMPIONATO PISTA	RO	PERONI PROMOTION	civ-tiv-cov

Legenda validità	
FIA - Gara di Campionato Europeo	CH Dur - Challenge Durata
CIV - Campionato Italiano Velocità	HCP - Historic Challenge Peroni



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

CIAK, SI GIRA!

CAMPIONATO
AUTOSTORICHE
ITALIANO

TIPOLOGIA E VALIDITÀ: Campionato Italiano Velocità, Trofeo Italiano Velocità, Coppa Csai Velocità
DENOMINAZIONE DELLA MANIFESTAZIONE: Historic Racing Championship
Luogo: Misano
DATA: 03/06
N° ISCRITTI: 143
ORGANIZZATORE: Gruppo Peroni
SITO: www.gruppoperoni.it

— Testo: Michele Mora —
Foto: Antonio Guidi

E' andata in scena sul rinnovato circuito di Misano Adriatico la terza gara della stagione, arricchita per l'occasione dal parterre delle vetture che fino all'anno scorso erano impegnate nell'Europeo Autostoriche FIA.

(al contrario)

con ben 18 vetture provenienti da tutta Europa e dal fascino davvero unico a rinfoltire la già nutrita pattuglia dei piloti "nostrani".

Sono infatti ben 85 le vetture iscritte, con i piloti smaniosi di calarsi sul nastro di asfalto romagnolo per scoprire i segreti del tracciato, che a seguito degli importanti lavori di manutenzione straordinaria dello scorso inverno ha anche invertito il senso di circolazione, passando da antiorario ad orario.

Una novità gradita ai più, ma con ancora qualche problema da risolvere sulle vie di fuga, insufficienti e perfino pericolose come ha testimoniato un medico del circuito.

Ne hanno fatto le spese i protagonisti di questo inizio di stagione, i Casoni, che durante le prove hanno reso inservibile la loro vettura dopo una rovinosa uscita di strada.

FINO A 1600cc

Suddivisione classica per le competizioni riservate alle storiche ma con l'inserimento nelle diverse classi di vetture ante 1965 ben più "muscolose". È il caso della Ford Gt 40 del tedesco Rickenbacher, che in prova accusa comunque il secondo e mezzo di distacco da Zardo, che con la sua "piccola" Lotus Elan parte ancora una volta dalla pole position.

A differenza della gara di Adria, la Elan di Zardo si mostra infallibile conquistando la vittoria proprio davanti al tedesco Rickenbacher e al suo connazionale Bockwoldt (Bmw 2002 ti) inclusi però in una classifica separata riservata alle vetture ex europeo. Fra gli Italiani è il duo Sordi/Giovannini ad aggiudicarsi al seconda piazza (A.R. GTA Junior) e Meloni (Ford Escort TC) la terza posizione.

OLTRE 1600cc

Ricca di colpi di scena la miniendurance di un'ora riservata alle vetture di cilindrata maggiore. Il primo, come detto, già nella prima sessione di prove cronometrate dove i Casoni, sicuri protagonisti della gara sono costretti al ritiro. Stessa sorte per i primi tre in griglia con Stella/Nicodemi, Lodi/Zardo e Betti/Mundi tutti fuori fra il terzo e l'ottavo giro. Forse la foga agonistica fa dimenticare che la distanza di un'ora, per vetture e piloti non è da sottovalutare, pertanto un approccio più "soft", sia a livello di preparazione delle vetture che di aggressività nella guida porterebbe giovare allo spettacolo e al divertimento di piloti e (poco, come al solito) pubblico.

A condurre passa dunque Gisberto Corazzari (Ford Escort MK1) che però in occasione della sosta obbligatoria non cede la guida al padre Piero, a causa di un malore



In alto: Mini in gabbia. Nella seconda e terza immagine: si danza tra le curve del rinnovato tracciato. Sotto: muscoli, cervello e cuore: bel mix sulla griglia e Vetturetti su Mini Cooper S tiene a bada i "forestieri"



Da sinistra verso destra: Dopo due leggere divagazioni, Misano non ha perdonato la terza ai Casoni. Lotta impari: Rickenbacher e la Ford GT40 braccano Brambilla su Fiat Abarth 850. Nattoni/Cesetti sulla Porsche 928 della Scuderia Veregra. L'insossidabile 'Toby' e il suo eterno amore: l'Opel Kadett GT/E

di quest'ultimo. Ciò però non gli precludeva la meritata vittoria finale anche se al termine veniva sanzionato con una ammenda dai commissari sportivi. Dietro di lui nuovamente il duo Sordi/Giovanini questa volta su A.R. 1750 GTAm e il tedesco Edelhoff (Ford

Escort RS) che precedeva il terzo assoluto italiano Grassetto/Grassetto su Porsche 911 2.7. A Raimondi e Corazzari il 1° e 2° Raggruppamento mentre a Cabianca/Cabianca (Porsche 911 3.0) il 3°.

Classifica finale

Trofeo Ignazio Giunti

1. Turizio C., March 762, 15'35.220 (9 giri)
2. Liguori M., Lola T296, 15'48.031
3. Rizzi P., BMW Osella PA9, 16'39.590

HISTORIC CHALLENGE 700

1. Fredali R., Fiat Giannini, 16'04.705 (7 giri)
2. De Filippis M., Fiat Giannini, 16'12.302
3. Plaudetti A., Fiat Giannini, 16'34.529

HISTORIC CHALLENGE OLTRE 1600cc

1° RAGGRUPPAMENTO

1. Raimondi R. – Raimondi, Jaguar E, 1:02'31.104 (29 giri)
2. Damiani A. – Nervi E., Porsche 911 S, a 1 giro
3. Sala M., Porsche 911 S, a 1 giro

2° RAGGRUPPAMENTO

1. Corazzari G. – Corazzari P., Ford Escort MK1, 1:01'47.245 (30 giri)
2. Sordi M. – Giovannini M., Alfa Romeo 1760 GTAm, 1:01'51.350
3. Grassetto P. – Grassetto S., Porsche 911 2.7, 1:03'09.199
4. Zuliani R. – Matricardi L., Porsche 911 2.7, 1:03'10.115
5. Barbaro G. – Barbaro R., BMW 2002 Ti, a 2 giri
6. Mercatali L. – Mercatali N., Alfa Romeo GTV 2000, a 2 giri
7. Biondetti S. – Gimignani F., Alfa Romeo GTV 2000, a 2 giri

8. Pelillo F. – Mesini A., BMW 2002 Tii, a 2 giri
9. Mari M. – Marzara L., Alfa Romeo GTV 2000, a 2 giri
10. Meloni R. – Limonta P., Alfa Romeo GTV 2000, a 3 giri
11. Spinosa A., BMW 3.09 CSI, a 3 giri
12. Marelli W., Alfa Romeo GTV 2000, a 4 giri
13. Cassetti Burchi A. – Ciuffi G., Alfa Romeo GTV 2000, a 4 giri
14. Bassi C. – Bassi M., Alfa Romeo GTV 2000, a 4 giri
15. Capperi P. – Adesso S., Alfa Romeo GTAm, a 5 giri
16. Antonelli M. – Ragazzino F., Alfa Romeo GTV 2000, a 12 giri

3° RAGGRUPPAMENTO

1. Cabianca M. – Fratti M., Porsche 911 3.0, 1:02'38.502 (30 giri)
2. Cesetti G. – Nattoni G., Porsche 928, 1:03'23.013
3. Rizzo G., Porsche 911, 1:03'35.293
4. 'Toby', Opel Kadett GT/E, a 1 giro

HISTORIC CHALLENGE FINO

A 1600cc

1° RAGGRUPPAMENTO

1. Zardo D., Lotus Elan, 1:01'19.850 (28 giri)
2. Ciniero N. – Fogagnolo D., Ford Cortina Lotus, a 1 giro

3. Gelmini T., Alfa Romeo Giulia Sprint, a 2 giri
4. Riolfo A., Mini Cooper, a 3 giri
5. Nobile D., Alfa Romeo Giulietta SS, a 4 giri
6. Stortoni N. – Stortoni A., Morris Mini Cooper, a 4 giri
7. Batoli A. – Batoli A., BMW 1600 Ti, a 5 giri
8. Vecchio W., Ford Cortina GT, a 6 giri
9. Brambilla P. – Pieraccini A., Fiat Abarth 850, a 6 giri
10. Scozzoli A., Alfa Romeo Giulietta Ti, a 13 giri

2° RAGGRUPPAMENTO

1. Sordi M. – Giovanni M., Alfa Romeo GTA Junior, 1:02'55.525 (28 giri)
2. Meloni W., Ford Escort TC, a 1 giro
3. Vettoretti D. – Zago E., Mini Cooper, a 2 giri
4. Barbieri C. – Bulgarini M., BMW 1600, a 2 giri
5. Brustio M. – Breme P., Alfa Romeo GT Junior 1600, a 4 giri
6. Pellizzari A. – Pellizzari A., Lotus Elan, a 4 giri

3° RAGGRUPPAMENTO

1. Ambroso G. – Zorzi M., VW Scirocco GTi, 44'23.184 (17 giri)



Colpo d'occhio senza pari per questo „parco chiuso“



Nella foto grande: Un piacere per occhi e orecchi la Ford Escort RS di Edelhoff.
 Nel riquadro: Scozzoli-Alfa su Romeo Giulietta Ti in atteggiamenti ...rallystici

TROFEO GIUNTI e HISTORIC CHALLENGE 700

Terza prova stagionale per il Trofeo Giunti e per l'Historic Challenge 700. Nel Trofeo riservato alle monoposto e biposto corsa è una sfida a due fra Turizio (March 762), autore della pole e Liguori (Lola T296). Allo spegnersi del rosso lo spunto migliore è di Liguori che brucia il rivale. I primi giri sono un susseguirsi di sorpassi finché dal quarto al sesto giro Turizio abbassa tre volte il giro più veloce in gara riuscendo ad allungare su Liguori. Terzo sul traguardo, staccato di quasi un minuto, Rizzi (Bmw Osella PA9). Seconda vittoria per Fredali fra le bicilindriche dell'Historic Challenge 700 che dopo una qualifica in sordina in gara recupera dalla quinta posizione fino a tagliare per

primo il traguardo complice anche i ritiri di Morelli e Santarsieri e la pessima partenza del poleman De Filippis

L'evento di Misano ha poi visto scendere in pista anche le Formula Junior e le F3 Storiche che di norma prendono parte al Trofeo Lurani raggruppate in un unico schieramento per l'Historic Formula Junior Championship. A primeggiare in entrambe le gare disputate è lo svizzero Burckhardt (Lola 22) che in volata ha la meglio prima su Benedini (Brabham BT6) e poi sul francese Rivet (Brabham BT28). Protagonisti anche l'italiano Marzatico (Branca) e l'inglese Goodwin (Lotus 22) sempre nelle posizioni di testa in entrambe le prove.

www.norigomme.it
info@norigomme.it

la storia si ripete...
 in anteprima per voi i nuovi cerchi Nori

NORI
 GOMME
 Competizioni



LICENZA
 COSTRUTTORE CSAI
 N. 116106



Nori Elio & C. snc

Viale Vicenza, 152/D Bassano del Grappa (VI)
 Tel. 0424 502162 Fax 0424 502163

DISTRIBUTORE UFFICIALE PER L'ITALIA HISTORIC RACING:

scopriteli sul nostro sito web





Testo: Michele Mora
Foto: Antonio Guidi

CAMPIONATO
AUTOSTORICHE
ITALIANO

PODIO TRICOLORE

TIPOLOGIA E VALIDITÀ: Campionato Italiano Velocità, Trofeo Italiano Velocità, Coppa Csaì Velocità

DENOMINAZIONE DELLA MANIFESTAZIONE: 2 Ore del Mugello

Luogo: Mugello

DATA: 16-17/06

N° ISCRITTI: 52

ORGANIZZATORE: Gruppo Peroni

SITO: www.gruppoperoni.it



Nel riquadro: Ritiro prematuro per la GTV di Anselmi/Gelmini. Nella foto grande: Sobria ma performante la Porsche 911 dei Grassetto



Danno origine alla bandiera italiana le vetture vincitrici dei 3 raggruppamenti di questa due ore in terra toscana: il verde della Porsche 911 di Cabianca/Fratti, il bianco della stupenda Chevron B16 di Giribaldi/Moreschi e il rosso dell'inedita Porsche 935 dei Sordi padre e figlio.

Formula dell'1+1 per dare vita a questa 2 ore, con due gare autonome a distanza di 10' della durata di 1 ora e somma finale dei tempi, con 52 vetture schierate lungo l'interminabile rettilineo principale del circuito del Mugello

Tre vittorie annunciate, ma non scontate, quelle dei tre equipaggi, anche se presto è stata solo l'affidabilità l'incognita da superare, viste le uscite di scena dei più diretti pretendenti alla vittoria.

E' il caso della duplice ed immediata uscita di scena delle due vetture partite dalla prima fila con un tempo stepitoso (le uniche sotto i 2'11"), le Porsche di Guagliardo/Rizzuto e Stella/Meneghello che hanno lasciato campo libero alla vettura dei Sordi, mai in difficoltà a condurre le danze.

Completano il podio del 3° Raggruppamento le due Porsche 928 della Scuderia Veregra, vetture molto più lente delle "cugine" 911 ma affidabili come petroliere.

Il 2° Raggruppamento, con un terzo posto assoluto va alla Porsche 911 dei Cabianca e Fratti, che regolano le altre 911 di Mandelli/Rondinelli e di Stefania e Pierluigi Grassetto. Quarta e prima delle "altre" la Ford Escort dei Corazzari. Ottima la performance di Rizzi/Cecconi/Macri, che con una De Tomaso Pantera di serie ha concluso in ottava posizione, dietro alla "piccolina" (911 2.4) di Stoccarda di Moreale/Zorzi. Quinti e sesti Zuliani/Matricardi e Barbaro/Cinotti.

Seguono, intramezzati da varie vetture gli "assatanati" del Biscione, tra cui la spuntano i Mercatali.

Di Alfa Romeo ne schierava ben sette la Scuderia Biondetti. A confondere le idee ci ha poi pensato la Veregra, che ha schierato due GTV esattamente identiche, distinguibili esclusivamente dagli adesivi sui fari. Su una delle due ha corso chi scrive, prestatato per un week al ruolo di "guidatore" (pilota è una parola



Dall'alto: L'inedita DAVRIAN MK7 (1000 cc!) tiene a bada una muta di "muscolosi inseguitori". Corazzari e Moreale si giocano un posto sul podio, Biscioni in curva e alla caccia della BMW di Spinosa/Tenconi. Davide contro Golia: Stortoni ce la mette tutta contro la potenza della Porsche 928



Giochi di squadra: la Veregra ha schierato due vetture identiche. Sotto: Tempo "monstre" nelle prove per Guagliardo, ma la gara è lunga...

grossa!). Un'esperienza memorabile, sotto tutti i punti di vista, dalla compagnia, una scuderia davvero "simpatica", al compagno di vettura, il "novizio" Gianluca Tiepolo, qui alla sua seconda gara ma già alimentato da una passione senza pari. Bella la battaglia con la vettura gemella di Luciani/Cesetti, che (per questa volta) ci ha surclassato. Attendiamo la rivincita.

La stupenda Chevron B16 ha relegato a 1 giro Raimondi e la Jaguar E nel 1° Raggruppamento, tenendo inoltre testa per buona parte della gara al vincitore assoluto. Damiani/Nervi su Porsche 911 completano il podio. Ben 5 i ritiri in questo raggruppamento, a significare quanto stressante possa essere una gara di due ore per vetture di almeno 40 anni.

Un week end straordinario questo del Mugello, con le storiche che sono tornate a darsi battaglia lungo uno dei tracciati più belli al mondo, benedetti da un tempo soleggiato ma non afoso, con una gara perlopiù corretta e un clima di vera festa per tutti quanti.





Un giro divide Mandelli/Rondinelli dal gradino più alto del podio. Il 1° Raggruppamento ha dimezzato i ranghi: Panini/Stanguellini si ritirano quasi subito. Ciniero in questa gara è affinato da Borella: podio sfiorato per la Ford Cortina. Ferraro/Cosentino calcano le piste con una regina dei rally...



Classifica finale

1° RAGGRUPPAMENTO

1. Giribaldi G. - Moreschi L., Chrevon B16, 2:03'49.067 (51 giri)
2. Raimondi R. - Raimondi R., Jaguar E, a 1 giro
3. Damiani A. - Nervi E., Porsche 911, a 5 giri
4. Ciniero N. - Borella M., Ford Cortina, a 5 giri
5. Rinolfi A. - Chianucci G. - Magliavacca A., Mini Cooper, a 7 giri
6. Milla M. - Stortoni A., Morris Mini, a 9 giri

2° RAGGRUPPAMENTO

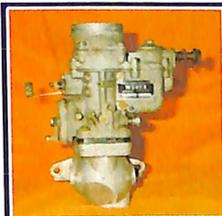
1. Cbianca M. - Fratti M. - Cbianca A., Porsche 911, 2:03'09.458 (50 giri)
2. Mandelli V. - Rondinelli C., Porsche 911, a 1 giro
3. Grassetto P. - Grassetto S., Porsche 911, a 1 giro
4. Corazzari G. - Corazzari P., Ford Escort, a 2 giri
5. Zuliani R. - Matricardi L., Porsche 911, a 2 giri
6. Barbaro G. - Cinotti S., BMW 2002 TII, a 2 giri
7. Moreale M. - Zorzi M., Porsche 2.4, a 2 giri
8. Rizzi P. - Cecconi A. - Macri F., De Tomaso Pantera, a 3 giri
9. "BLUMAX" - Maranelli M., Porsche 911, a 3 giri
10. Bulgarini M. - Giovannini M., Fiat 128, a 3 giri
11. Mercatali L. - Mercatali N., Alfa Romeo GTV, a 4 giri
12. Malaguti M. - Giuliani G., Davrian MK7, a 4 giri
13. Verga G. - Del Vuono A., Alfa Romeo GTV, a 4 giri

14. Seri E. - Fortuna L., Alfa Romeo GTV, a 4 giri
15. Pelillo F. - Mesini A., BMW 2002 TII, a 4 giri
16. Liberatore F. - Zadotti F., Alfa Romeo GTV, a 4 giri
17. Orlandini M. - Benedetti R., Alfa Romeo GTV, a 4 giri
18. Spinosa A. - Tenconi P., BMW 3.0 CSI, a 4 giri
19. Luciani A. - Cesetti S., Alfa Romeo GTV, a 4 giri
20. Biondetti S. - Gimignani F., Alfa Romeo GTV, a 5 giri
21. Cassetti Burchi A. - Ciuffi G., Alfa Romeo GTV, a 6 giri
22. Mari M. - Vezzosi M. - Prere' P., Alfa Romeo GTV, a 6 giri
23. Tiepolo G. - Mora M., Alfa Romeo GTV, a 6 giri

24. Iacoangeli M. - Iacoangeli D., Alfa Romeo GTV, a 7 giri
25. Galli L. - Magonio A., Alfa Romeo GTV, a 7 giri
26. Ferraro M. - Cosentino C., Lancia Fulvia, a 7 giri
27. Capperi P. - Baeme P., Alfa Romeo GTAM, a 9 giri
28. Meloni R. - Limonta P., Alfa Romeo GTV, a 10 giri

3° RAGGRUPPAMENTO

1. Sordi M. - Sordi F., Porsche 935, 2:02'48.120 (51 giri)
2. Morelli M. - Benusiglio R., Porsche 928, a 3 giri
3. Terribili W. - Cappelletti M., Porsche 928, a 5 giri
4. Adesso N. - Adesso S., Porsche Carrera, a 10 giri



LANCIA APPIA GT
WEBER 36 DCLD

PATAVINITAS sas

**RUOTE A RAGGI, IN LEGA E LAMIERA
OLTRE 400 MODELLI DISPONIBILI**



CAMPAGNOLO PER AUTO
EUROPEE TUTTE LE MISURE

**CARBURATORI E COLLETTORI
MODIFICHE SPORTIVE ANCHE DI DIFFICILE REPERIBILITA'
MOTORI E PARTI MECCANICHE DAGLI ANNI '40 AGLI ANNI '70**

Via Costanzo, 34 - Castelnuovo di Teolo (PD) - Tel. 049-9925436 / 348-6950740 / 348-4120565 - patavinitas@tin.it



CAVALLINI NEL

Il 2 Giugno a Misano Adriatico, nel nuovo impianto del Circuito di Santa Monica si è tenuta la terza prova di Trofeo.

La particolarità e il fascino di questo appuntamento stava nell'effettuare la gara in notturna, infatti alle ore 20.00 tutti i bolidi erano in pista pronti ad affrontare una nuova sfida sul filo dei centesimi.

La pioggia del primo pomeriggio ha fortunatamente lasciato il circuito, permettendo al manto di asfalto di asciugarsi giusto in tempo per dare il via alla gara: la notte scende ed i riflettori del circuito di accendono; il silenzio e poi il rombo delle vetture del cavallino rampante rompe l'aria quando iniziano i giri conoscitivi del percorso.

CLASSE G

Carlo Teichner con la sua nuova 599 sfreccia davanti alla newyorkese Ludmilla con una 550 Maranello. Vogliamo aprire una parentesi degna di nota su questo nostro socio americano, che ha scelto di trascorrere le proprie vacanze in Italia con il suo "Marcello" - che altri non è che la sua rossa Ferrari- e partecipare agli appuntamenti del Trofeo da Maggio a Luglio. Un applauso a Ludmilla che si impegna tanto sulla pista e che con la sua ilarità travolge la compagnia del Club.

CLASSE E

La classe degli assoluti, dove primeggia ormai incontrastato il romano Renato di Amato su Ferrari Challenge Stradale seguito dal costante ed agguerrito Salvatore Presti e dal "The Doctor" del Trofeo Pierluigi Santoro.

CLASSE D2

Gli alettoni ben alzati con le luci dei riflettori che vi balenavano attraverso: sono loro, le affascinanti e mitiche F40 che fanno bella mostra di sé con tempi incredibili. Questa vettura davvero difficile da guidare viene portata abilmente dal torinese Mario Bigo che si aggiudica la prima posizione, seguito dal Varesino Mauro Raccanello. La classe ha risentito della mancanza di Silvio Sarno che solitamente sfreccia a più non posso con la sua F50.

CLASSE DI

Un classe incredibile quella che vede protagonista la F430, grande partecipazione di iscritti ma soprattutto tanti colpi di scena, poiché si vede il continuo avvicendamento delle prime posizioni. La vittoria va a Jonathan Picco, che arriva con il suo immancabile rimorchio dalla svizzera e, calmo calmo, con sempre tanta voglia di scherzare lo dimostra anche in pista dove si prende "beffa" degli avversari. Il secondo posto se lo aggiudica l'espertissimo di vetture Claudio Ramacci, che chiude i libri solo durante il fine settimana per venire a divertirsi con il padre Fernando e la loro Ferrari F430. Il solare Renato Votta occupa la terza posizione seguito da un altro svizzero, Paolo Cattaneo, e dal nuovo arrivato, il calabrese Pietro Carbone. Il partenopeo Gennaro Tortora si deve accontentare della sesta posizione a causa di alcuni imprevisti accadutigli in pista, seguito dal Gianluigi Scarpari, Nazzareno Lattanti e Guido Rava. Ivan Bartoli plurivincitore delle gare di campionato regolarità ancora non ha trovato il giusto feeling con la pista, ma conoscendolo bene le sue sono strategie per poi raggiungere le vette. È seguito in ultima posizione di classe dal super delegato del Lazio Fernando Ramacci che ha avuto problemi al cambio e quindi non ha potuto esprimersi al meglio.

Nota di colore: Jonathan Picco questa volta era sprovvisto dal suo più grande fan, il papà Carlo, che seppur lontano ha monitorato il figlio telefonicamente chiamandolo e supportandolo come solo lui riesce a fare.

CLASSE C2

La classe dei dodici cilindri ha acquisito da questa stagione un eccezionale concorrente: Pasqualino Turatello che è una vera forza in questa specialità: abbandonata la classe dei Testarossa per il cambio vettura ha deciso di dare battaglia e di risalire a pieni regimi la classifica assoluta. D'Appollonio dopo la gara di Monza che non ha giocato esattamente a suo favore si è riscattato a Misano con una magnifica seconda posizione seguito da Fausto Amendolagine, Carlo Ugolini su una particolarissima Superamerica e da Adriano Monaco su 612 Scaglietti.



LA NOTTE

Testo: Ilaria Maraviglia

Foto: Eros Maggi



Al Club è giunta una mail: "Non posso più fare a meno del Trofeo". Sono le parole di Bruno Paroncelli che si è fortemente appassionato alla specialità, ma si deve accontentare dell'ultima posizione di classe, anche se sicuramente i risultati arriveranno.

CLASSE C1

Impoverita dei molti nomi conosciuti questa classe ha visto la vittoria Enrico Di Ambrosi su Ferrari 360 seguito dal siciliano Vincenzo Gibiino su 355, terzo posto a Fiorenzo Meghi.

CLASSE B2

Agguerrito come se in classe fossero in mille punta alla classifica assoluta il romagnolo William Gubellini su Ferrari Testarossa.

CLASSE B1

Presentissimo e primissimo il romano Francesco De Falco seguito da Genny Di Tommaso, penalizzato la notte per i suoi risaputi problemi di vista.





FERRARI: MOTORI E BOLLICINE...

Testo: Ilaria Maraviglia
Foto: Eros Maggi



Lo scenario in cui si è svolta la terza prova di Campionato Regolarità è stato a dir poco fiabesco, il magnifico Grand Hotel Imperial, antica dimora estiva della Principessa Sissi, dove il comfort del centro benessere ha accolto i 25 partecipanti alla gara tenutasi nella Provincia di Trento il 28/29 maggio.

La manifestazione si è svolta in concomitanza con la gara denominata Classic Wine and Spirit riservata alle vetture d'Epoca. Le 25 ferrari hanno segnato il passaggio dall'antico al supermoderno, sfoggiando tuttavia l'anima artigianale della propria costruzione, basata sui principi di una volta.

I partecipanti hanno fatto verifiche sportive il sabato presso le "Cantine Ferrari" dove hanno anche potuto visitare la magnifica cantina, alla sera tutti a cena con i concorrenti della manifestazione principale... si iniziava già a respirare il clima di gara.

Il percorso si snodava per 130 km, con molti controlli orari e diversi controlli a timbro, con la particolarità di questa manifestazione consistente nel fatto che il controllo orario e quello a timbro si trovavano in cantine famose per i vini pregiati di loro produzione, ed i partecipanti dovevano raccogliere le bottiglie a conferma del passaggio corretto.

Molto divertiti ma soprattutto incuriositi da questa formula di gara i soci del Ferrari Club Italia hanno raccolto con entusiasmo la sfida.

CATEGORIA H

Il duo padre figlio Lamberto e Riccardo Fuso continua la propria ascesa in classifica assoluta riportando una vittoria dietro all'altra. Il secondo posto se lo aggiudica Mariotti Bolzan, che sconsolato la sera prima della gara per il cambio del navigatore ha affermato "probabilmente dovrò attendere qualche gara per il rodaggio", invece con gran stupore al momento della premiazione si è ritrovato sul podio.

"The Doctor" che instancabile passa dalla regolarità alla pista riesce a dir la sua anche in questo campionato battagliando contro il duo Fuso/Fuso, e con figlio Vittorio raggiungono la terza posizione, seguiti da Scarpari / Tonon, Di Tommaso e dal simpaticissimo Paolo Pini.

Fausto Cominelli che proprio a Trento festeggia il suo primo anno di Club si aggiudica la 7ª posizione mentre l'equipaggio toscano Niccolai/ Nazzaro, deconcentrati dalla assenza degli inossidabili amici Corrado/ Cambi, finiscono in ottava posizione.

Federico Giuliano, dopo aver perduto una volta la strada, si è rifatto sul finale ma senza recuperare posizioni in classifica.

CATEGORIA T

Bravissimo il toscano Cecchi con solo 46 penalità, seguito da un altrettanto bravo Gino Verghini, e dal "piccolo grande Shumacher", il romagnolo Zocca in terza posizione.

Questa stagione proprio non riesce a trovare la giusta sinergia il vice presidente Majocco, infatti si deve accontentare di un quarto posto seguito da William Gubellini e da Ugo Norbedo che con questa sciolvolta in 6ª posizione inizia a mettere a rischio la posizione della assoluta.

Tre nomi a seguire, tre nuovi acquisti della regolarità, che armati di cronometro cellulari e quanto altro scandisse il tempo hanno effettuato una gara a dir poco spassosa: stiamo parlando di Emanuele Perici, Renato Maneri e Guglielmo Cecchin.

Il Ferrari Club Italia in questa occasione ha vinto la coppa per la scuderia più numerosa.





La rubrica di **PRONTOCORSA** a cura di Renato Benusiglio

TRAIETTORIE D'AUTORE

Dopo che abbiamo imparato a conoscere la nostra auto storica, dopo che abbiamo imparato a partire, a frenare a cambiare ed a guidare in rettilineo, dovremmo iniziare a studiare bene le varie traiettorie delle curve.

Qui il discorso tra grafici e disegni si fa molto più complesso ed in effetti il nostro consiglio è quello di partecipare ad un corso di pilotaggio proprio come quello che Prontocorsa tiene nell'Autodromo di Lombardore.

Dopo le vacanze comunque tratteremo questo aspetto così importante nella gestione delle corse.

Se si ha però la fortuna in questo periodo di ferie di fare qualche giro in pista (gli auto-

dromi non chiudono), potrebbe essere una buona opportunità per fare un po' di allenamento.

In genere le piste più utilizzate hanno ormai le traiettorie ben definite da segni sull'asfalto, lasciati durante le gare precedenti.

Il seguire queste tracce è di grande aiuto.

All'inizio tutto può sembrare un po' innaturale ma poi si fa dimestichezza con la traiettoria, generalmente più larga ma più veloce di quella che tenderemmo a fare se guidassimo a traffico aperto. Inoltre la pista, che ha notevoli spazi di fuga, si presta molto bene a scusarvi di qualche errore o a non far pagare cara la vostra foga.

Cercate di capire le curve, andando molto piano all'inizio per poi progressivamente au-

mentare la velocità secondo il grado di sicurezza e confidenza che state ottenendo. Seguite sempre però le traiettorie indicate. Non andate forte facendovi portare a spasso dalla macchina: cercate di far fare all'auto quello che voi volete.

Se intendete provare con macchine di serie non rinunciate alle misure di sicurezza di cui abbiamo già parlato.

Tenete le pressioni delle gomme più alte del normale e ricordatevi che anche pochi giri veloci con la vostra macchina di tutti i giorni la faranno invecchiare di un bel po'.

Dunque a dopo le vacanze...con le traiettorie

*ProntoCorsa Srl
Renato Benusiglio*



NOVACONF
ABITI DA LAVORO

NOVA TECH
TECNOLOGIA DELLA SICUREZZA

NOVA SPORT
ABBIGLIAMENTO SPORTIVO

ALVAL
OGGETTISTICA PROMOZIONALE



KISS BURTON
SINCE 1960

prodotto e distribuito da:
NOVACONF

Via d'Arezzo, 166/A - 52045 Foiano (AR)
Tel. 0575-66505 r.a. - Fax 0575-660415
novaconf@novaconf.it - www.bebproracing.it



**Abbigliamento ignifugo
omologato FIA**



310 ALPINE 310!

Mai viste tante Alpine insieme. Difficile farne una stima, ma sicuramente erano più di 300!!! Chi non era a Dieppe nel week end del 23/24 giugno, forse non immagina quanto i francesi adorino il marchio Alpine. Non si tratta di paragonare le Alpine alle Ferrari o alle Mercedes, ma si tratta di riconoscere al marchio francese, di essere riuscito a contrastare le grandi case ufficiali negli anni delle corse vere. Gli anni 60 e 70 sono pieni di piccole realtà che hanno fatto scuola; in Italia ad esempio l'Abarth, che iniziando con le elaborazioni delle Fiat, ne è diventato il reparto corse. E poi Giannini, Moretti, Conrero e tantissimi altri. Tutte queste realtà sono state assorbite da grandi case automobilistiche perchè non più in grado di affrontare l'enorme sforzo economico che le gare degli anni '80 hanno iniziato a richiedere. Anche l'Alpine è stata assorbita dalla Renault, però, a differenza di altre case, il brand francese ha

preferito utilizzare la storica sede per continuare a produrre le sue auto sportive.

Dalla sede di Dieppe sono infatti uscite le Alpine A106, le A108, le A110, le A310, le V6, le 610, le R5 Turbo e Alpine, le Super5 Gt Turbo, le Clio Rs, V6 e Sport R27 e le Megane Sport R26 e Cabrio e le formidabili Spider.

Anche se l'oggetto del raduno erano le sole A310V6, per il trentennale dalla presentazione, il raduno è in realtà stato una grande festa per tutte le Alpine e Renault Sport.

Dalla Renault 4 Cv (prima auto preparata da Jean Redelè), all'ultima Formula 1 Renault 2007, passando per una GTA V6 versione americana costruita in soli 21 esemplari.

In questa 3 giorni, sono stati ripercorsi 50 anni di storia, con gare di abilità, di regolarità ed un piccolo Rally.

Per chi era a caccia di autografi, erano presenti diversi piloti del passato, da Jaussaud (vincitore di Le Mans '78 assieme a Pironi con la A442), ad J.C. Andruet (vincitore del Rally di Montecarlo '73 con la A110).

Tutte le auto sportive della casa erano ben rappresentate, inclusa la Renault F1 Turbo di Jabouille o la F1 Williams.

Per raccontare l'evoluzione della A310, sono state esposte le più importanti versioni stradali, 4 cilindri, 6 cilindri con e senza Pack Gt e da corsa: la "Calberson" di Frèquelin, la "Gitanes" Gr.4 di Ragnotti, la "Poisson Dieppois" di Thèrier (Le Mans '77), la "Politecnic" di Beltoise (solo 12 esemplari costruiti) e le A310 utilizzate dalla "Gendarmerie".

E già, perchè in Francia la polizia rincorreva i "cattivi" con le Alpine, un pò come da noi con le varie Giulia o Alfetta.

Non è però chiaro dove poi li caricassero.

Testo di Edy Cipolat Bares Foto di Sergio Del Bono www.autoepocanordest.it



BALLETTI DI CIFRE

I fratelli Giuseppe e Giovanni Gallusi con una Porsche 911 SC (31 GTS>2500) preparata da fratelli Balletti sono alla fine quarti assoluti e primi di raggruppamento al Rally del Campagnolo. E' però un inconveniente sulla trascrizione dei tempi che li relega alla quarta piazza assoluta, infatti sulla loro tabella di marcia era correttamente riportato il tempo di 11'20, mentre in classifica veniva esposto 12'20, un minuto in più. Minuto che se non fosse stato conteggiato li avrebbe visti col risultato conquistato in campo, secondi assoluti. Alle loro pacifiche rimostranze, ricevevano poco garbate consolazioni sulla vittoria di raggruppamento e che il tempo per fare ricorsi era ormai scaduto, ...sarà per la prossima volta.



DODICESIMO SUCCESSO CONSECUTIVO!

Sisti-Bernini, su Lancia Aprilia del 1937, hanno vinto la 12ª edizione del Sestrierestorico-Trofeo Lancia, gara di regolarità riservata a vetture d'epoca e valida per il Campionato Italiano e il Challenge Europeo della specialità. Organizzata dall'Automobile Club Torino e da Promau-



to, la gara, alla quale hanno preso parte 78 vetture storiche, si è corsa su due tappe. La prima ha portato i concorrenti da Torino al Colle del Sestriere; la seconda dal Sestriere a Pinerolo e quindi nuovamente a Torino, dove si è conclusa.

Al secondo posto si sono piazzati Di Pietra-Manzo, su Fiat 600 del 1958, al terzo De Bellis-Grandini, su Triumph TR3 A del 1959. Quindi Perno-Cerrato (Porsche 911 T del 1969) e Aghem-Conti (Lancia Fulvia HF del 1970). Nel Trofeo Lancia la vittoria è andata a Perno-Cerrato, davanti ad Aghem-Conti e Di Pietra-Manzo.

Fra i protagonisti del Sestrierestorico 2007 si sono "fatti notare" anche Luciano Viaro e Alessandra Inverardi, navigatrice ipovedente, in gara su di un'Alfa Romeo 1900 Sport Spider del 1955 del Museo Storico Alfa Romeo. Viaro e la Inverardi hanno corso come equipaggio testimonial del progetto M.I.T.E.

Gradito ritorno

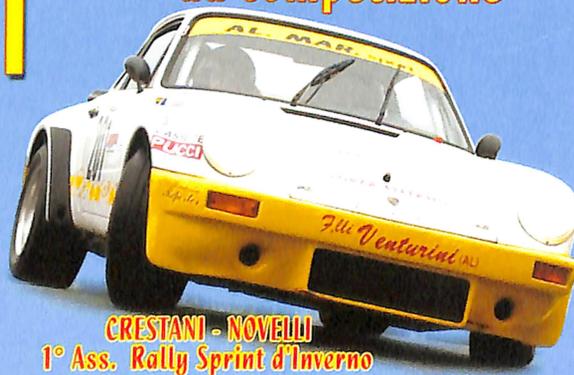


Si terrà a Castrocaro il prossimo 21/22 luglio la rievocazione storica del mitico "Colline di Romagna", manifestazione organizzata in collaborazione con il "Racing Team Le Fonti". Il vulcanico Davide Gramellini accoglierà gli iscritti presso Grand Hotel Terme di Castrocaro per le verifiche nel pomeriggio di sabato, seguirà la cena coi campioni per attendere poi il via della gara, la mattina seguente alle 9.30. Arrivo e premiazioni nel primo pomeriggio. Un evento da non perdere per un "amarcord" che saprà far battere il cuore di tanti appassionati.

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

I PROSSIMI APPUNTAMENTI

DATA	GARA	PROV.	ORGANIZZATORE	VALIDITA'
21-22/7	18° COLLINE DI ROMAGNA	FC	A.S.D. COLLINE DI ROMAGNA	regolarità classica
28-29/7	1° RALLY VESIME STORICO	AT	A.S. ALTOMONFERRATO - CLUB DELLA RUGGINE	rally - all stars
28-29/7	4° RALLY CITTÀ DI SCORZÈ	VE	A.S.D. SCORZÈ CORSE	rally sprint
28-29/7	1° REGOLARITÀ SPORT CITTÀ DI SCORZÈ	VE	A.S.D. SCORZÈ CORSE	regolarità sport
25-26/8	10° RALLY SPRINT GARFAGNANA	LU	CIOCCO SPORTING CLUB SRL	rally sprint
25-26/8	RALLY SPRINT MADONIE	PA	TEAM PALIKE'	rally sprint
22-25/8	CLASSIC RALLYE TRIESTE-VIENNA	TS	SWST EVENTMARKETING GMBH	rally
30/8-1/9	12° RALLY DEL FRIULI ALPI ORIENTALI HISTORIC	UD	SCUDERIA FRIULI	rally cir-tir-cor
31/8-1/9	19° RALLY DEL TARTUFO	AS	A.S. MOTORSPORT	rally
08-09/9	TORRITA HISTORIC RALLY	SI	ANDREA TEAM	rally revival

Legenda validità	CIV - Campionato Italiano Velocità	3 R - Trofeo 3 Regioni
FIA - Gara di Campionato Europeo	TIV - Trofeo Italiano Velocità	



LA PASSIONE FA MIRACOLI

Dopo 14 anni dall'ultima edizione ritornano a rombare i motori a Scorzè. I dirigenti dell'ACI Venezia, il Comitato Organizzatore e l'Amministrazione Comunale di Scorzè

(che darà anche il Patrocinio alla manifestazione) hanno definito gli ultimi aspetti logistici della manifestazione la quale interesserà anche i comuni di Noale e di Zero Branco quest'ultimo in provincia di Treviso.

Dopo tanti anni il Comitato Organizzatore è riuscito a riproporre una manifestazione che, benché effettuata in sole tre edizioni, ha ottenuto ottimi apprezzamenti sia sotto l'aspetto organizzativo che logistico, infatti ancora oggi il ricordo del Rally di Scorzè fa ritornare in mente giorni piacevoli trascorsi tra i motori e festeggiamenti. Sarà un ritorno ai vecchi sfarzi. Le verifiche pregara verranno effettuate nella centralissima Via Roma chiusa al traffico per tutto il periodo della manifestazione.

nella quale verranno allineate tutte le vetture prima della partenza che verrà data dal palco installato in Piazza Aldo Moro; come da tradizione Villa Conestabile Soranzo ospiterà la direzione di gara e le premiazioni.

Sabato sera ci sarà 'Festa in Villa' dove i piloti i meccanici e tutti gli appassionati potranno passare una serata in sicura allegria.

Per la prima volta, in coda al 4° rally Città di Scorzè ci sarà, per la delizia dei palati un po' più datati ma sicuramente non meno sopraffini, la 1° Regolarità Sport Città di Scorzè, valevole come 5° appuntamento del Trofeo Tre Regioni. Anche se la manifestazione si presenta come matricola, commenta il segretario del Trofeo Pierluigi Codato "Noi come organizzatori ce la stanno mettendo tutta, per renderla un appuntamento di sicuro successo, visto che per la provincia di Venezia il nostro appuntamento è l'UNICO a calendario"

INFO E ISCRIZIONI:

S C O R Z È ' C O R S E - Via 4 Novembre, 22 - 30037 Scorzè Venezia - Italy - tel. +39 041 447407 +39 339 6361283 - email: scorzècorse@hotmail.it



CONTO ALLAROVESCIAPER L'EVENTO DELL'ANNO

Rallylegend è ormai sinonimo di storia dei rally in movimento. Vera e propria kermesse che unisce agonismo, grandi campionati al via, revival, interesse

storico per vetture selezionate con cura, grande passione, Rallylegend è un evento unico nel genere, con cornice la Repubblica di San Marino, da sempre sinonimo di motorismo al massimo livello.

Rallylegend riaccenderà i motori il 5 e 6 ottobre prossimi per offrire, ancora una volta, un Rallylegend carico di belle novità e sorprese per i tanti spettatori che affolleranno le prove speciali "miste" terra - asfalto.

Con il patrocinio di Segreteria di Stato Turismo e Sport della Repubblica di San Marino e di CONS, Comitato Olimpico Nazionale Sammarinese, è stato anche confermato l'appoggio di importanti partner come IWC, con la 2ª Legend IWC Cup, che assegnerà preziosi orologi ai migliori in gara che abbiano avuto esperienze agonistiche entro l'anno 1986. Grace, il mensile di settore che mette in palio un altro prestigioso trofeo, Road and Racing pneumatici da competizione, Banca Agricola Commerciale della Repubblica di San Marino, Fiat Center di Rimini.

www.rallylegend.com



PROMOTION



Ciao Michele!

questo è il saluto che rivolgiamo a chi ci lascia improvvisamente, come Michele Palermo nato e cresciuto nella sua città che porta il suo stesso cognome

Un tragico incidente stradale non ci farà più incontrare sui campi di gara il nostro caro Michele, sempre presente, non disdegnando né pista né tracciati da rally, sempre fedele alla sua inseparabile Porsche.



Costruzioni parti meccaniche automobilistiche
Moderne e d'epoca
Dalla progettazione alla realizzazione

Via San Giovanni Lupatoto, 115
37134 Verona

Tel 045.8201522 - 340.2735464
www.reinmotorsport.com
rointechnology@virgilio.it
andrea@reinmotorsport.com

