



cui 423 di prove di regolarità), si è chiusa mercoledì 4 febbraio con l'arrivo finale nel Principato di Monaco.

Per quanto riguarda la partenza italiana, va detto che a Torino le auto, esposte fin dal pomeriggio nella centralissima via Roma, sono state circondate da una vera e propria massa di pubblico. L'evento, organizzato dall'Automobile Club



Qui a fianco: con il numero 2, l'Alpine Renault A 110 con cui Jean Pierre Nicolas corse il Rallye di Monte-Carlo del 1971; la Lancia Fulvia Coupé 1.3 S del 1973 con cui Arnaldo Bernacchini è tornato a gareggiare a fianco del pilota Carlo Fossati.

In alto ripresa a Torino prima della partenza, la Porsche 911 del 1965 con cui Mario Sala e Maurizio Torlasco hanno chiuso quinti assoluti e primi degli Italiani.

Qui sotto, in primo piano, la Peugeot 104 ZS del 1979 di Marco Aghem e Riccardo Agostino, seguita dalla Lancia Fulvia HF 1.6 del 1970 del padre, Gianmaria Aghem (al via con Diego Cumino). Il figlio è stato costretto al ritiro, il padre ha chiuso all'11° posto assoluto, secondo fra gli Italiani





Al 12e Rallye Monte-Carlo Historique ha partecipato anche un nutrito ma non molto fortunato gruppo di Italiani (19 partenti, a cui sono da aggiungere 6 Italiani al via in equipaggi misti). In queste foto, dall'alto in basso, l'Alfa Romeo 1750 GTV del 1978 di Fabio Ongari e Marco Tarenzi (33mi assoluti e terzi fra gli Italiani); la Lancia Fulvia HF 1600 del 1972 di Sergio Sisti e Dario Bernini (51mi e quinti Italiani); la Renault 12 Gordini del 1972 di Antonio Oppezzo e Massimo Cortese (68mi e settimi Italiani); la Renault 5 Alpine del 1976 di Massimo MASCAGNI e Alessandra MAZZEI (91mi e ottavi fra gli Italiani)

di Monaco in collaborazione con l'Automobile Club di Torino, è giunto al culmine alle 19,15, con la partenza da Piazza Castello della prima delle 120 auto iscritte. Subito dopo il via gli equipaggi, attraversando Torino, Moncalieri e Villastellone, hanno raggiunto Carmagnola, dove era posizionato un primo controllo a timbro. A seguire il trasferimento a Cuneo da dove, attraverso il Colle della Maddalena, hanno raggiunto la cittadina di Gap, in Francia. La gara, a cui hanno preso parte equipaggi provenienti da 24 diversi paesi (molti quelli giunti fin qui da altri continenti), è stata vinta dai norvegesi Svein Lund e Tore Fredriksen, partiti da Oslo con la loro bella Datsun 240 Z del 1971. Al secondo posto si sono piazzati i connazionali Henning Jorstad e Tine Hallre,



In alto al centro riprese a Torino, fuori dalla cancellata di Palazzo Reale la Datsun 240 Z di Philippe Rames René Beyers e la Mercedes Benz 220 SEB di Gert Pfundt e Gunter Meierer.

Qui a fianco dall'alto la Lancia Fulvia HF 1.6 del 1970 di Federico Bani e Andrea Costa (97 assoluti e noni fra gli Italiani); la Lancia Beta Montecarlo del 1978 di Giuliano Cané e Giovanna Gallini (59mi assoluti e sestis Italiani); la Morris Mini Cooper S del 1970 di Franco e Federico Galli (219mi assoluti) e la Porsche 911 del 1965 di Luigi Zampaglione e Danilo Fappani (192mi assoluti)

in gara con un'Alpine Renault A 110 1600 Sx del 1977. Terzi assoluti Alain Lopes e Georges Van Oosten, su Porsche 911 Carrera 2.7 del 1974. Al quinto posto assoluto hanno invece chiuso Mario Sala e Maurizio Torlasco, su Porsche 911 del 1965, prima classificati di un nutrito ma non molto fortunato gruppo di Italiani (formato da 19 partenti, a cui sono da aggiungere 6 Italiani al via in equipaggi misti). In gara c'erano anche "grossi nomi" della regolarità auto storiche italiana: Gianmaria Aghem, al via con Diego Cumino su di una Lancia Fulvia HF 1.6 del 1970, ha chiuso, secondo fra gli Italiani, all'11° posto assoluto. Sergio Sisti e Dario Bernini, in gara con una Lancia Fulvia HF 1.6 del 1970 hanno invece terminato al 51° posto assoluto, seguiti, nella classifica



degli Italiani, da Giuliano Cané e Giovanna Gallini, 59mi assoluti su di una Lancia Beta Montecarlo del 1978. Meglio di loro (33mi assoluti e terzi Italiani) hanno fatto Fabio Ongari e Marco Tarenzi, su Alfa Romeo 1750 GTV del 1978 e Raffaello Raimondo ed Ernesto Banfi, su Porsche 356 A del 1958 (37mi assoluti e quarti Italiani).

Classifica finale

1. Lund Svein - Fredriksen Tore, Datsun 240 Z, 1094
2. Jorstad Henning - Hallre Tine, Alpine Renault A110 1600, 1337
3. Lopes Alain - Van Oosten Georges, Porsche 911 Carrera 2.7, 1354
4. Bilou - Greg, Porsche 911 SC, 1368
5. Sala Mario - Torlasco Maurizio, Porsche 911, 1370
6. Aufauvre Alain - Aufauvre Catherine, Alfa Romeo 2000 GTV, 1567
7. Mo Tchine - Gilsoul Nicolas, Renault 12 Gordini, 1639
8. Mondron Jean Pierre - Noelanders Yves, Porsche 911 S 2.4, 1858
9. Kleppe Torgjer - Aardal Jörn Arve, Renault 8 Gordini, 1925
10. Baekkelund Lars - Pagh Arne, Fiat 128 Coupe, 1937

Gli altri italiani giunti al traguardo...

11. Aghem Gianmaria - Cumino Diego, Lancia Fulvia HF 1.6, 1977
33. Ongari Fabio - Tarenzi Marco, Alfa Romeo 1750 GTV, 3056
51. Sisti Sergio - Bernini Dario, Lancia Fulvia 1600 HF, 3640
59. Cane Giuliano - Gallini Giovanna, Lancia Beta Montecarlo, 3842
68. Oppezzo Antonio - Cortese Massimo, Renault 12 Gordini, 4478
91. Mascagni Massimo - Mazzei Alessandra, Renault 5 Alpine, 6036
97. Bani Federico - Costa Andrea, Lancia Fulvia HF 1.6, 6241
114. Wright Jason - Traverso Stefano, Alfa Romeo Giulietta Sprint Veloce, 7709
120. Di Edigio Guido - Marconi Philippe, Porsche 356 C, 8260
171. Castronovo Andrea - Adamoli Barbara, Innocenti Mini Cooper 1300, 15355
192. Zampaglione Luigi - Fappani Danilo, Porsche 911, 24826
217. Fossati Carlo - Bernacchini Arnaldo, Lancia Fulvia Coupe 1.3 S, 40595
219. Galli Franco - Galli Federico, Morris Mini Cooper S, 46675
220. Robreau Eric - Dal Molin Luigino, Lancia Fulvia Coupe 1.3 S, 47074
235. Brunori Ruggero - Archetti Paolo, Fiat 131 Abarth, 79084
239. Cajani Marco - Indelicato Domenico, Alfa Romeo GT 1300 Junior, 93181
242. Liberatore Francesco - Liberatore Giorgio, Alfa Romeo Alfetta GT, 122256

Qui sotto, il podio del 12e Rallye Monte-Carlo Historique. Al centro i vincitori Svein Lund e Tore Fredriksen, alla loro destra i secondi assoluti, Henning Jorstad e Tine Hallre, e, a sinistra, i terzi, Alain Lopes e Georges Van Oosten. A fianco del podio c'è invece la Vespa 400 dei francesi Agostini-Delliere, presenti in gara per celebrare il cinquantennio della partecipazione della Vespa 400 al Rallye di Monte-Carlo. Hanno raccolto 356.950 punti di penalità, hanno chiuso in 253esima posizione (l'ultima) ma sono arrivati in fondo. A fianco: la Fiat 131 Abarth del 1976 di Ruggero Brunori e Paolo Archetti (235mi assoluti) e la Lancia Fulvia Zagato 1.6 del 1972 di Luciano Amato e Alessandro Olivieri (235mi assoluti)



I PRIMI E...L'ULTIMA!

LA GUERRA (VINTA) DI PIERO

Testo: Michele Zottis



Un sottile filo, o visto che siamo in tema, "un fil rouge" lega due articoli, due delle storie

che caratterizzano questo numero di GD: la Stratos e il Montecarlo.

Ricorre infatti quest'anno il 30° anniversario dell'ultima vittoria della berlinetta di Chivasso sulle strade che l'hanno trasformata da vettura a mito.

Furono Bernard Darniche e Alain Mahé ad apporre il loro sigillo su una corsa a dir poco rocambolesca: dopo quasi 5000 km di gara sopravanzarono la Ford di Björn Waldegård e Hans Thorszelius per soli 6 secondi!

A celebrare la vittoria sul palco di arrivo insieme ai piloti c'era un incontinentabile Piero Spriano, responsabile sul campo della MFS (acronimo di Maglioli-Foradini-Spriano) la factory biellese da cui uscirono le vetture che dominarono i rally per un decennio.

L'ultima notte di quel memorabile Monte vide partire la Stratos numero quattro con un ritardo dal primo di 10 minuti, come PS che li avrebbero riportati nel Principato...

Un Darniche poco entusiasta e tormentato da una leggera forma influenzale non avrebbe nemmeno sperato di immaginare quello sarebbe accaduto di lì a dodici ore. Il "boss" della Michelin, Pierre Dupasquier, fece arrivare da Clermont Ferrand un carico

di gomme innovative, che grazie al dispiegamento di una task force di osservatori spiegata lungo le prove e in costante contatto radio, sarebbero state montate secondo le esigenze, pochi istanti prima della partenza delle prove.

Più di una volta si sono visti i volti attoniti e preoccupati del pilota e del navigatore intenti ad osservare le loro slick quando le altre vetture montavano i chiodi e viceversa: un azzardo che in realtà era strategia fece sì che i "ragazzi in blu" di Chardonnet recuperassero un minuto abbondante a prova sugli smarriti avversari, che dopo la notte, come detto furono costretti a soccombere con l'esile distacco di sei minuscoli secondi...



Foto di gruppo, in occasione della vittoria al Monte-Carlo del 1979, all'esterno dell'officina Maglioli, a Biella. Da sinistra Jacques Levacher (direttore sportivo della scuderia Chardonnet), il pilota Bernard Darniche, Luigi Foradini, Luigi Lanza, il preparatore Claudio Maglioli, Roberto Carrara, Mauro Pistincu, Fausto Ostano, Orazio Carrara, Piero Spriano e Agostino Gibello. Sopra Piero Spriano e Aldo Zanone sono indaffarati ancora oggi...



**born to
experience**

atech
racing seats

**info@atech-seats.com
www.atech-seats.com**

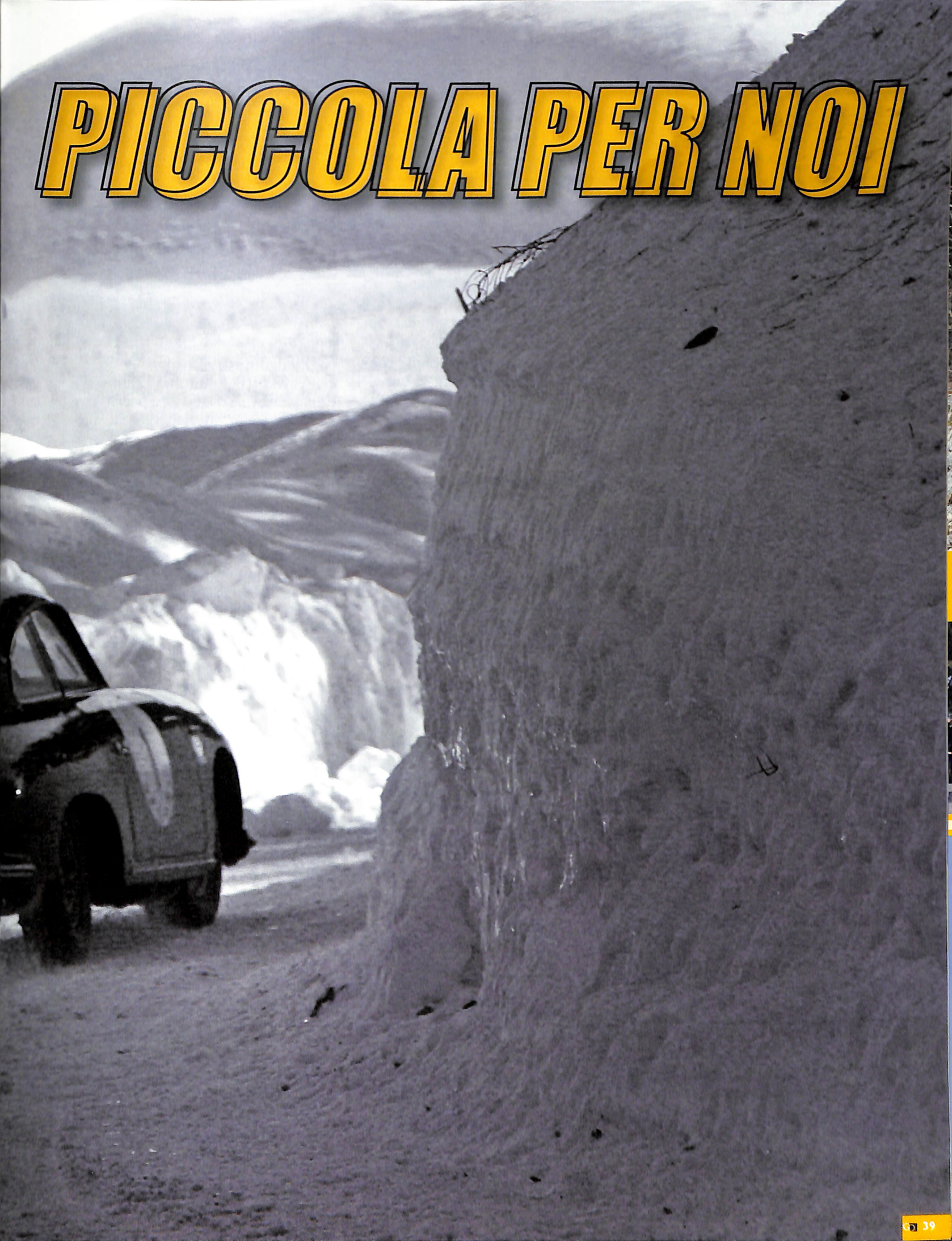




...LA NOTTE È



PICCOLA PER NOI



TIPOLOGIA E VALIDITÀ: regolarità
DENOMINAZIONE DELLA MANIFESTAZIONE: 26^a
 Coppa Dalla Favera
LUOGO: Bassano del Grappa (VI)
DATA: 13-15/02
N° ISCRITTI: 106
ORGANIZZATORE: Automobile Club Padova – Rally Club 70
WEB SITE: www.rallyclub70.com

Testo: Savina Confaloni
 Foto: rallyreport.it by Roberto Zanella

Di gare impegnative ne abbiamo fatte tante, ma a Coppa Dalla Favera conclusa, non possiamo che congratularci con gli organizzatori per come sono riusciti a mettere a dura prova anche gli equipaggi più tenaci. Tutti ne parlano come il "Montecarlo italiano", e se fino ad

corso per gran parte innevato pieno di insidie. Ha ricordato in tutto e per tutto le leggendarie edizioni dell'epoca di questa gara, nata negli anni Sessanta prima come autosciatoria, e poi diventata uno dei rally più 'duri' negli anni Settanta, valido per il Trofeo Rally nazionali. Dei 104 equipaggi partiti alle 21 di venerdì 13 febbraio dal suggestivo

Bianco Mengotti su Lancia Fulvia HF, Antonio Zanussi e Giulio Bisol su Fiat 124 special T, e Luigi Ferratello su Fiat 128 SL, premiati per la loro 'fedeltà' alla gara. Ma si sono visti anche molti giova-



oggi pensavamo fosse solo un claim, uno slogan da titolista, ora non possiamo che dare ragione a chi questa gara l'ha corsa in più occasioni e ne è sempre uscito entusiasta ma stremato. Questa 26/ma edizione è stata dura come non mai: 500 km tutti d'un fiato lungo un per-

Ponte degli Alpini di Bassano solo 74 superstiti sono giunti alla meta. Nonostante la stanchezza, ben visibile era la soddisfazione di coloro che a mezzogiorno di sabato hanno raggiunto il traguardo di Bassano. Qualche errore di navigazione, causato da una variante al percorso introdotta a gara già iniziata,

ed una serie di inconvenienti meccanici, hanno selezionato il lotto dei parenti. Tra i concorrenti anche alcuni ex partecipanti dell'epoca, quali i fratelli

ni, desiderosi di provare le emozioni che solo una manifestazione di questo tipo può regalare. Fra loro anche Emanuele Maria Tabacchi, rampollo di una delle più importanti famiglie di industriali italiani, iscritto con la sua giovane fidanzata Marta Linetti alle prime armi come navigatrice. "Bella, divertente, emozionante, ma con la mia macchina non la rifarei" Emanuele Maria Tabacchi racconta entusiasta la sua esperienza alla Coppa Dalla Favera, dove, oltre alla soddisfazione di essere arrivato in fondo, ha avuto anche quella di un ottimo decimo posto, primo di raggruppamento e secondo del 356 challenge: "merito della dea bendata e soprattutto del Blizz, il cronometro che abbiamo usato in questa gara per la



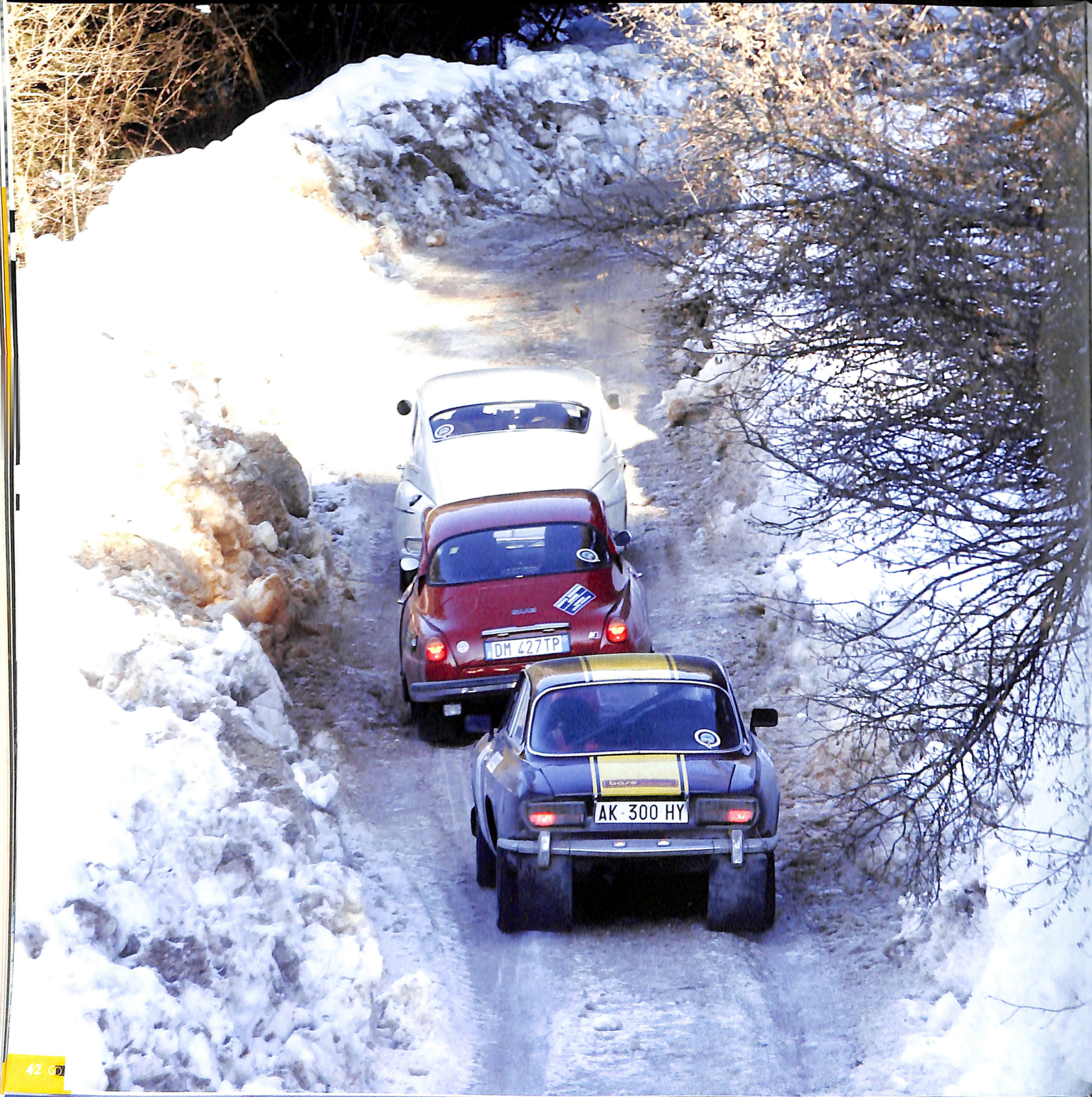
prima volta e che ci ha consentito di stare in gara nel migliore dei modi", ammette il giovane driver. La sua preziosa Speedster Carrera del 1957 non è in effetti la vettura più indicata per una gara di questo tipo: ostica in curva, motore non abbastanza potente, e troppo ingombrante per le strade strette che il road book propone: "qui", spiega Tabacchi, "si divertono quelli con le macchine da rally, anche perché i controlli orari sono serratissimi, e vetture troppo lente e meno scattanti sono penalizzate proprio nei tempi. Al via il venerdì sera a bassano si riunisce un folto pubblico per applaudire un parco vetture decisamente vario e di gran valore storico: si va dalle più datate Porsche 356, Alfa Romeo Giulietta Sprint, Volvo Pv 544, Triumph Tr3, Austin Healey, alle più recenti, si fa per dire, Alpine Renault A110, Fiat 124 Abarth, Opel Kadett GTE, Lancia HF, alla mitica Lancia Stratos. I concorrenti proven-

gono da tutta Italia, con un numero considerevole di equipaggi giunti da Puglia, Campania, Lazio, e Marche. Le condizioni meteo dei giorni precedenti hanno complicato anche l'operato dell'organizzazione con Ufficiali di Gara e Cronometristi che per oltre 18 ore hanno resistito stoicamente al freddo pungente della notte. Non sono mancati gli "imbottigliamenti" in alcune prove innevate, risolti brillantemente grazie al notevole numero di mezzi dei volontari dei Vigili del Fuoco del Trentino che con il loro apporto hanno garantito l'assistenza ed il pronto intervento tutti coloro che ne hanno avuto bisogno. Il tutto nella massima sportività e cortesia, anche da parte dei concorrenti che aiutandosi a vicenda nello spingere le auto degli altri concorrenti, nei punti in cui le pendenze mettevano in difficoltà l'andare avanti, nonostante la chiodatura dei pneumatici. Piccole e grandi lezioni di altruismo che hanno



In queste pagine alcune istantanee delle oltre 100 vetture che hanno preso parte alla maratona notturna. Oltre ai suggestivi passaggi sulle strade innevate l'arrivo di domenica mattina e la premiazione tenutasi presso il Museo Bonfanti Vimar dove, a fare gli onori di casa insieme a Ivo Strappazon, c'era Sandro Munari, che ha premiato Sisti (a sinistra del "Drago") e il suo navigatore Bernini.







Classifica finale

1. Sisti - Bernini, Lancia Fulvia HF 1600, 122
2. Del Pin - Boschieri, Fiat 127 Sport, 140
3. De Marin - Ruzzier, Autobianchi A112 Abarth, 176
4. Senna - Suardi, BMW 2002 Tii, 183
5. Bernardi - Catone, Autobianchi A112 Abarth, 186
6. Panari - Vezzelli, Volkswagen Golf Gti 1600, 195
7. Ferratello - Baldon, Fiat 128 SL, 236
8. Clerici - Restelli, Porsche 356 SC, 237
9. Ricci - Merla, Autobianchi A112 Abarth, 252
10. Tabacchi - Linetti, Porsche 356 Carrera, 313

evidenziato uno spirito che solitamente non si riscontra in altre occasioni, e che fanno anch'esse tornare ai tempi gloriosi dei rally degli anni '70. Il tutto in un contesto davvero suggestivo. La manifestazione quest'anno ha riservato molte novità, a cominciare dal percorso e dagli orari di svolgimento, con la prima tappa a cavallo fra la notte e l'alba del giorno dopo. L'unico sollievo è che le 24 le prove cronometrate al centesimo di secondo non sono concatenate, quindi dal punto di vista strettamente agonistico la gara è meno insidiosa. La resistenza fisica però gioca un ruolo fondamentale, e dopo otto ore al volante, prima che sorga l'alba, alcuni cedono. Chi resiste da una prova di forza e di coraggio! " Avevo freddo e sonno-racconta un partecipante- ma alle prime luci del giorno mi sono sentito rinascere". La Coppa Dalla Favera dev'essere così", ammette l'organizzatore Ivo Strapazzon, che promette altre novità nella prossima edizione, come un possibile via da Padova, città in cui partiva il Dalla Favera 'storico'. Per piloti e mezzi meccanici 'costretti' a correre di notte, su fondi ghiacciati ed impervi, a temperature polari, l'arrivare

al traguardo sabato mattina a Bassano è di per sé una vittoria.

Il primo posto in classifica e la Coppa Mario Dalla Favera vanno ai campioni della regolarità italiana Sisti-Bernini, alla guida della Lancia Fulvia HF della Scuderia Estense, premiati al Museo Bonfanti Vimar di Romano D'ezzelino da Sandro Munari. Dietro a Sisti-Bernini, bravissimi, con solo 122 penalità, si classifica l'inedita coppia Dal Pin-Boschieri su Fiat 127 sport della PI Enne Corse, che precede De Marin- Ruzzier su A112 Abarth, Senna-Suardi su BMW 2002, Bernardi-Catone su A112 e Panari-Vezzelli su VW Golf. Meritato anche il riconoscimento agli amici pugliesi

Guglielmi-De Vincenzo che da Gravina di Puglia sono arrivati, "sulle ruote" della loro Ritmo Abarth a Bassano, nel vero spirito dei tempi più gloriosi dei rally...



MAN *Racing*



**NOLEGGIO ALLESTIMENTO RESTAURO
AUTO CLASSICHE DA COMPETIZIONE**

www.man-meccanica.it Tel.049/8860055 info@man-meccanica.it

RIVIERA: 10 (e lode a Cravero!!)

TIPOLOGIA E VALIDITÀ: Challenge Milletrè Rallystorici
DENOMINAZIONE DELLA MANIFESTAZIONE:
3° Rally Storico Riviera Ligure – Memorial Mauro Albini
LUOGO: Spotorno (SV)
DATA: 28/02 - 01/03
N° ISCRITTI: 10
ORGANIZZATORE: Comitato Organizzatore Riviera Rally
WEB SITE: www.scuderiariviera.it

Testo. Andrea Zanovello
Foto. Elio Magnano

Decisamente pochi i parenti, segno che non si tratta solo del particolare momento di recessione ma anche per il fatto che partire in coda alle moderne non è appetibile dai più, anche se la gara è bella e ben organizzata come quella savonese.

Per fortuna che ci sono i piccoli! Al 3° Riviera Ligure, sui 10 parenti, la metà erano iscritti anche al Challenge Milletrè Rallystorici.

Favorita d'obbligo la coppia vincitrice delle precedenti edizioni, Arnaldi – Pastorino sulla fida Giulia Gta, e a



Fulvia gr.4 di Roberto Ratto. Il forte pilota comasco ha risposto con entusiasmo all'invito degli organizzatori e, su un fondo decisamente infido, ha fatto danzare la sua Fulvia. Peccato non vi fosse il riscontro cronometrico!

Nelle prime due speciali, il pronostico viene rispettato col duo dell'Alfa che si porta al comando, ma si mettono in luce la Golf di Beeler, la Fulvia di Damonte e la 127 di Fabrizio Cravero. Qualche problema di gioventù alla sua Alpine, non permette a Capsoni di esprimersi al meglio sul fondo viscido.

Anche il locale Roberto Ratto ha il suo daffare a domare l'esuberanza della nuova 127 mentre Stefano Tarticchio conduce una gara senza sbavature. Tra il controllo orario e lo start

Abbandono per Capsoni a causa dell'alternatore della sua Alpine imitato poco dopo dalla Fulvia di Damonte e anche della 911 di Treves. Beeler tenta il tutto per tutto ma Cravero risponde ad ogni tentativo di attacco mantenendo ben salda la posizione acquisita. Ratto prende sempre più confidenza e migliora i tempi nelle ripetizioni delle speciali. Le condizioni delle prove peggiorano ad ogni passaggio e questo porta la direzione gara ad annullare il terzo passaggio sulla lunga "Pontinvrea".

Si rientra a Spotorno dopo 8 prove e sovvertendo ogni pronostico Fabrizio Cravero e Oddino Ricca portano la piccola 127 CL alla vittoria sia del Rally Riviera Ligure sia del della classifica del Milletrè! Ottimi secondi Alex Beeler e Natasha Posch seguiti dall'altra 127 di Roberto Ratto e Francesco Cerisola. Concludono anche Stefano Tarticchio ed Alessandro Vercelli quarti nell'ipotetica assoluta e terzi di Challenge; chiude la Fulvia HF di Accumolli – Santoro unico superstita del 2° Raggruppamento. Come nei 2 anni precedenti, il Riviera



tentare di contrastarli (almeno sulla carta) c'era solo la Porsche 911 di Treves-Demela.

A dare un tocco di internazionalità alla manifestazione era presente la Golf Gti degli svizzeri Beeleer – Posch seguita da due Fulvia HF, due A112 Abarth, due Fiat 127 CL e dalla debuttante Alpine Renault A110 in versione 1300 cc condotta da Gigi Capsoni.

Si parte sotto un vero e proprio diluvio che renderà la gara ancor più difficile e, prima dei 10 contendenti, il pubblico ha avuto la sorpresa di gustare le evoluzioni di Gianni Del Zoppo e il figlio Alessandro a bordo della Lancia



della prima speciale si ferma la A112 Abarth di Carlo Vincenzi.

Sarà la terza speciale a dare lo scossone definitivo al rally: Arnaldi esce di strada e Cravero, perfettamente a suo agio sul viscido, stacca un ottimo tempo che lo proietta in cima all'assoluta e da quella posizione non scenderà più.





è stata la gara d'apertura del Challenge Milletrè Rallystorici che continua a rappresentare una valida iniziativa per i piloti con vetture "piccole". Non essendoci un numero minimo di gare da disputare, è possibile raggiungere buoni risultati anche con poche partecipazioni. Grazie alla collaborazione di 8 organizzatori anche quest'anno i piloti regolarmente iscritti potranno godere di sconti ed iscrizioni gratuite. Altri partner hanno garantito la loro collaborazione e tra i vari premi in natura vi saranno anche un paio di treni di pneumatici.

Il calendario prevede altri 7 rally dopo quello già svolto e, oltre alle classifiche assolute piloti e navigatori, quest'anno ci sarà la novità di una per le Autobianchi A112 e una per le Fiat 127.

Confermato anche il Trofeo Ageop con l'intento di devolvere parte delle quote iscrizione alla Onlus bolognese che si occupa di ricerca sulle leucemie

infantili.

Sono quasi una trentina i piloti e navigatori che sono già iscritti e si attendono le conferme da parte di altri che non sono pronti a causa di ritardi nella preparazione della propria vettura. Assai difficile azzardare dei pronostici, anche se l'esperienza delle edizioni precedenti ha insegnato che spesso questi vengono disattesi. Fabrizio Cravero ha dimostrato di essere un temibile pretendente anche se il cammino è ancora lungo. Con velleità di vittoria finale il detentore del titolo Bardini, anche se in ritardo con la realizzazione del nuovo motore; Mauro Fiorentini ha rivisto completamente la vettura e ritenta la scalata al gradino; altri outsider potranno essere Filippo Fiora con l'A112 rivista completamente, Roberto Ratto e la sua 127 "Wrc". Si attende anche l'iscrizione di Emanuele Aralla che, se manterrà la promessa, sarà un vero osso duro per tutti. Come organizzatore mi auguro di vedere tutti i piloti protagonisti di belle sfide sportive e di conseguenti serate in compagnia attorno ad un tavolo a ridere e scherzare.

Classifica finale

1° Raggruppamento

4. Tarticchio S. - Vercelli A., Autobianchi A112, 1:09'20.0

2° Raggruppamento

5. Accumolli M. - Santoro M., Lancia Fulvia HF, 1:11'44.9

3° Raggruppamento

1. Cravero F. - Oddino R., Fiat 127, 1:02'05.2

2. Beeler A. - Posch N., Volkswagen Golf, 1:02'41.8

3. Ratto R. - Cerisola F., Fiat 127, 1:06'47.7



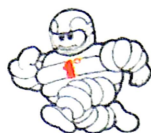
Nelle foto di queste due pagine i protagonisti della gara ligure. Con lo zero la Fulvia portata lungo le prove speciali dai Del Zoppo, con il "vecchio leone" Gianni navigato dal figlio Alessandro.

Voci di corridoio dicono che anche da semplice apripista questo equipaggio non si è risparmiato

www.norigomme.it
info@norigomme.it

la storia si ripete...

in anteprima per voi i nuovi cerchi Nori



LICENZA COSTRUTTORE CSAI

N. 116106

DISTRIBUTORE UFFICIALE PER L'ITALIA HISTORIC RACING:



scopriteli sul nostro sito web

NORI
GOMME
Competizioni

NORI Elio

di Nori Massimo & C. sas
Viale Vicenza, 152/D - 36061
BASSANO DEL GRAPPA (VI)
C.F. e P.IVA 02291960249

Tel. 0424 502162

Fax 0424 502163

DUE VALLI

Testo di Edy Cipolat Bares

Foto: M+Race

TIPOLOGIA E VALIDITÀ: campionato e trofeo italiano rally, coppa csai rally, central europe zone
DENOMINAZIONE DELLA MANIFESTAZIONE: 4° Rally Due Valli Historic - 2° Rally Due Valli Classic
LUOGO: Verona
DATA: 27-28/02
N° ISCRITTI: rally 35 - regolarità 60
ORGANIZZATORE: Automobile Club Verona
WEB SITE: www.rallyduevalli.it



PER

DUE CAMPIONI

2° DUE VALLI CLASSIC
4° RALLY HISTORIC
DUE VALLI
CAMPIONATO ITALIANO 2009
27-28 FEBBRAIO





Nepppure la sfortuna è riuscita a fermare i Campioni e anche questa volta "Jimmy il fenomeno" è riuscito a riprendersi il

primo posto.

La tenacia, l'invenzione e soprattutto l'esperienza acquisita nei tantissimi rally vinti negli ultimi tre decenni, hanno portato l'equipaggio Cunico-Pirollo alla terza vittoria al RALLY DUE VALLI HISTORIC.

Avrebbe mai potuto un semplicissimo cavo dell'acceleratore, del valore irrisorio di qualche euro, far perdere la terza vittoria a questo rally ai due campioni veneti?

Nella loro lunga esperienza, ricca di palmares sportivi come pochi (ricordiamo i titoli italiani ed europei), sicuramente si saranno già trovati in questa situazione.

Quando si corre in auto, e soprattutto quando si gareggia per la vittoria, tutto è ponderato nei minimi dettagli ed è incredibile ritrovarsi con il motore "al minimo" per la rottura di un piccolo cavo d'acciaio.

Tantissimi i precedenti nella disciplina automobilistica, alcuni anche

tristi o pieni di rabbia, come quando nel 1983 Teo Fabi perse la 500 Miglia di Indianapolis per colpa del filtro della benzina, un particolare da 1.500 lire.

Sappiamo bene che le corse sono fatte di vittorie e di sconfitte, ma la capacità dei Campioni è proprio quella di saper cogliere l'attimo e di trovare le soluzioni più giuste nei momenti di difficoltà.

E' per questo motivo che alla prima speciale dell'edizione di quest'anno, appena il motore della bianca Porsche 911 non dava più segni di vita, il navigatore Gigi Pirollo ha avuto la prontezza di calarsi nel vano motore e sostituire il "pesante" piede di Cunico con le proprie braccia, dando o togliendo gas in base alle cambiate richieste dal sedile di guida dall'amico pilota. Questi sono i campioni, i veri campioni che siamo abituati a vedere nei filmati di qualche anno fa, con il copilota a fare da contrappeso ad una sospensione rotta o a fare da "acceleratore manuale".

L'importante è arrivare al traguardo, magari anche con un bel tempo. Purtroppo in questo caso alla fine della prima PS il riscontro cronometrico non era dei migliori e Cunico ha dovuto sfruttare tutta la sua esperienza per recuperare quel minuto e 45" perso. Alla sesta PS i campioni erano comunque nuovamente in testa alla provvisoria, quasi a ricordare a tutti che la classe conta sempre, indipendentemente dalla sfortuna, dall'età e in parte dai concorrenti.

Mi sembrava doveroso iniziare il resoconto della quarta edizione del RALLY DUE VALLI HISTORIC riportando un episodio dal sapore antico, in ricordo del vero rally d'un tempo.

Forse sarebbe questo lo spirito corretto nel vivere un rally storico, un rally che riporta sulle strade le auto che hanno rap-

presentato epoche passate.

L'ACI Verona ha quest'anno organizzato un evento in grande stile, con la partenza presso la caserma militare "G.Duca" di Montorio e l'arrivo nel centro di Verona, in quella piazza Bra famosa per l'Arena che tutto il mondo conosce.

Tra la partenza della prima vettura alle 8.01 (in un clima leggermente rigido) e l'arrivo in piazza Bra a metà pomeriggio, 8 PS speciali ai piedi dei monti Lessini. Una giornata soleggiata ha permesso ai tanti spettatori di attendere con piacere l'arrivo degli equipaggi, con l'eco delle vetture rimbalzato da un versante all'altro delle colline.

Per permettere il regolare svolgimento della manifestazione, l'ACI Verona si è avvalso della preziosa collaborazione del Rally Club Valpantena, associazione ben conosciuta nell'ambiente dei rally storici per essere il motore del Revival Valpantena, uno degli eventi più attesi di fine stagione.

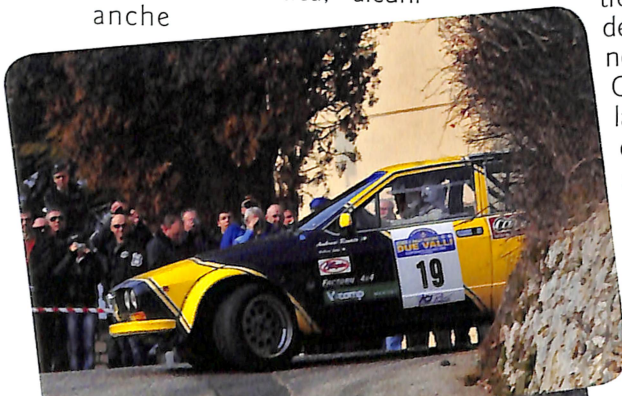
Il patrocinio dei comuni della zona e l'85° Reggimento Addestramento Volontari anno dato il supporto per completare al meglio la macchina organizzativa.

Tornando alla gara, come anticipa il titolo, i Campioni (Cunico, Pirollo), hanno nuovamente vinto quest'edizione.

Al termine delle 8 PS, il campione vicentino ha chiuso con 29" su Giorgio Costenaro che, navigato da Sergio Marchi, ha spinto al meglio la propria Lancia Stratos del Team Bassano, mosca bianca nel mare di Porsche 911.

In questa quarta edizione del RALLY DUE VALLI HISTORIC, infatti più di un equipaggio su 3 (12 su 33 iscritti) ha corso su una vettura della Casa di Stoccarda.

Giustamente chi gareggia vuole risultare veloce ed avere un'auto affidabile e le caratteristiche tipiche della 911 sono proprio queste due: la velocità e la robustezza. Purtroppo però lo spet-





tacolo rischia di divenire monotono, quasi un monomarca e gli appassionati a bordo strada potrebbero a lungo andare di fatto non vedere di buon occhio questa situazione.

Comunque sia, anche le classifiche divise per raggruppamento evidenziano le ottime caratteristiche tecniche e di performance delle 911 ed è quindi impensabile immaginare i rally storici senza questa importante vettura.

Nel 1° Raggruppamento l'equipaggio Morando-Morando su 911 precede l'altra Porsche di Zampaglione-Filipini per 31". Terzi classificati Poli-Ambrosini a soli 5", grazie alla veloce e fidata Lotus Elan Si che sebbene di cilindrata inferiore, è comunque riuscita a stare al passo della 911 di Zampaglione. Quarti classificati Righi-Iacolutti, con una rara e stridente Sunbeam Tiger. Il pubblico assiepatto lungo la strada era molto incuriosito dal sound della vettura, forse poco corsaiolo ma comunque performante, anche perché guidata da un Righi particolarmente in forma...

Nel secondo raggruppamento, oltre che da Cunico e Costenaro, il podio

è stato condiviso dagli Andreis, sempre su Porsche 911. Da evidenziare il quarto posto assoluto nel secondo raggruppamento per l'equipaggio Fiorentini-Fiorentini, che sulla Fiat X1/9 1300 portano a casa un risultato sorprendente.

La classifica assoluta del 2° Raggruppamento si chiude con la 911 di Corsini-Richiedei che ha dato spettacolo con fenomenali traversi in più di un'occasione e con l'equipaggio Pesavento-Salizoni su Simca Rally 2, vettura che da alcuni anni è sempre più apprezzata.

Ben più movimentata la classifica assoluta del 3° Raggruppamento, dove le Opel hanno fatto da padrone, conquistando ben 6 posizioni su 11 classificati.

La vittoria è andata all'equipaggio Ambrosoli-Viviani comunque su Porsche 911, ma il podio è stato completato da Bigoni-Racca su Kadett GT/E e da Policante-Torregiani su Opel Ascona.

Seguono poi Cattilino-Ballini sem-



Nuova
Nordaffari
vendita auto multimarche

Aggiungiamo la tua stessa passione per i Rally alla nostra competenza, cortesia e professionalità da oltre 30 anni.

*Specialisti in auto sportive, ma non solo.
a Brusnengo (Biella) Via Torino 13 - 37
tel 015985145 - info@nordaffari.com*



tutte le nostre auto su www.nordaffari.com

Classifica finale

pre su Kadett GT/E, Bucchi-Rossini su Alfa Romeo GTV autori di un dritto in PS 4 molto spettacolare, Pedretti-Mattanza su L31 Abarth ed altri.

Al termine delle 8 PS, il rally DUE VALLI HISTORIC, sebbene con un totale di meno di un'ora di prove speciali, si è dimostrato comunque molto selettivo, tanto che solo 21 concorrenti dei 33 partiti, hanno visto il traguardo.

A rendere omaggio agli organizzatori, piazza Bra alla sera è stata presa

1° Raggruppamento:

1. Morando Mario - Morando Corrado, Porsche 911, 00:54:31
2. Zampaglione Luigi - Filippini Claudio, Porsche 911, 00:55:03
3. Polli Andrea - Ambrosini Fabio, Lotus Elan S1, 00:55:08
4. Righi Rino - Iacolutti Mauro, Sumben Tiger, 00:55:59

2° Raggruppamento:

1. Cunico Gianfranco - Pirolo Luigi, Porsche 911 RS, 00:49:16
2. Costenaro Giorgio - Marchi Sergio, Lancia Stratos HF, 00:49:46
3. Andreis Riccardo - Andreis Diego, Porsche Carrera RS, 00:51:10
4. Fiorentini Mauro - Fiorentini Mattia, Fiat X1/9, 00:56:09
5. Corsini Alessandro - Richiedei Massimo, Porsche, 00:56:40
6. Pesavento Giorgio - Salizzoni Tommaso, Simca Rally, 01:08:54

3° Raggruppamento:

1. Ambrosoli Luca - Viviani Corrado, Porsche 911 SC, 00:50:54
2. Bigoni Roberto - Racca Pippo, Opel Kadett GTE, 00:51:44
3. Policante Vittorio - Torreggiani Cristiano, Opel Ascona, 00:51:50
4. Cattilino Luca - Ballini Andrea, Opel Kadett GTE, 00:53:01
5. Bucci Riccardo - Rossini Giancarlo, Alfa Romeo GTV, 00:53:09
6. Pedretti Massimo - Mattanza Giovanni Angelo, Fiat L31 Abarth, 00:53:13
7. Bardini James - Ferrarelli Giuseppe, Ford Escort, 00:53:46
8. Marconcini Gianfranco - Ciardullo Fernanda, Opel Kadett GTE, 00:54:37
9. Paiusco Sergio - Vaccaretto Giancarlo, Opel Kadett GTE, 00:55:28
10. Pera Francesco - Lunardi Alice, Opel Kadett GTE, 00:59:20
11. Beltrame Diego - Lovato Luciano, Chrysler Sunbeam, 01:03:06

d'assalto da un mare di persone, appassionati e non, comunque attirati da rumori, forme e colori non più molto diffusi.

Arrivederci al prossimo anno per la quinta edizione del DUE VALLI HISTORIC ricordandoci prima di ripassare da queste parti per non perdersi l'evento dell'anno che come di consueto chiuderà la stagione 2009: il Revival Valpantena!

Altre foto su:
www.autoepocanordest.it



La Porsche 911 dei vincitori e la incredibile sequenza che ha per protagonista la Fiat 131 nei colori della Quattro Rombi sono il piatto forte della suggestiva galleria fotografica dedicata ai protagonisti della gara inaugurale della serie tricolore



VELOCI... SUI PRESSOSTATI!



Testo di Edy Cipolat Bares
Foto: M+Race

Anche la gara riservata ai regolaristi ha regalato spettacolo e numeri d'alta scuola, oltre a vetture più recenti (e per questo non ammesse alle gare di velocità) o meno performanti ma che rappresentano nella loro essenza l'epopea dei rally

Da diversi anni la città di Giulietta e Romeo e le sue colline non sono meta solo per le coppie innamorate, bensì anche per appassionati di auto storiche.

Oltre al Rally DUE VALLI HISTORIC, l'ACI Verona dallo scorso anno organizza una manifestazione di regolarità Sport, il DUE VALLI CLASSIC, anche questo con la collaborazione dei ragazzi del Valpantena, gente che della specialità se ne intende, visto che ogni anno fanno il pieno nella gara di casa, dove chi adora i traversi sui tornanti, l'eco dei motori e le strisce di gomma disegnate sull'asfalto, non può assolutamente mancare.

I partecipanti a questa edizione della Regolarità Sport sono stati 60 ed il parterre delle vetture è stato particolarmente misto, permettendo al pubblico di riconoscere suoni e design diversi fra loro.

Oltre alle classiche Porsche 911 che hanno fatto da padrone di casa con ben 11 presenze, si sono potute ammirare diverse X1/9, BMW M3, A112, Alfetta GTV, Lancia Fulvia e tante altre vetture.



Anche la compagine Fiat 131 è stata ben rappresentata con Abarth e Racing ben preparate e performanti.

Decidere chi tra loro, le Opel Kadett GTE e le Escort RS fosse la più spettacolare è cosa difficile.

Certo è che la formula della Regolarità Sport permette a chi è in abitacolo di dare spettacolo, coinvolgendo vivamente i tanti fedeli spettatori sul ciglio della strada, armati di macchina fotografica e videocamera.

Che cos'è la regolarità Sport?

Sicuramente equipaggi, addetti ai lavori ed appassionati lo sanno; chi forse non ha idea di cosa differenzi questa specialità dal rally è sicuramente chi vede per la prima

volta una gara. Viene infatti da chiedersi come mai una vettura impegnata in gara abbia il tempo per intraversarsi ed il navigatore di salutare gli spettatori. A volte quest'ultimo incita pure gli spettatori ad applaudire, in segno di riconoscenza alla loro esibizione. Certo, perchè di esibizione si tratta!

Il Rally Storico prevede di percorrere una PS alla massima velocità possibile per cercare di fermare il cronometro prima dei propri avversari. Sicuramente in questo caso non c'è il tempo per salutare o fare un sorriso ai tanti fotografi. La formula della regolarità Sport invece impone un tempo ben preciso tra l'entrata in prova e l'uscita e questo tempo solitamente è sufficiente per percorrere la PS in sicurezza e per fare un pò di spettacolo, per la gioia di grandi e piccini giunti anche da lontano a vedere un pò di auto storiche.

Possiamo quindi dire che la regolarità Sport sia la formula vincente, con dei costi leggermente inferiori ai Rally e con la possibilità di divertirsi e far divertire.

Anche al DUE VALLI il successo non è mancato, merito soprattutto

annoiarsi nei tempi morti.

Vincitori assoluti sono alla fine risultati i fortissimi Panari-Marani che a bordo di una delle più importanti vetture scuola di tutti i tempi, l'Abarth A112, hanno accumulato solo 52 penalità; secondi classificati, su Alfetta GTV, sono Barbieri-Olivieri con 64 penalità e terzi sono Girelli-Fedrico su 911 Carrera con 88 penalità.

Leggendo la classifica si capisce che nella regolarità Sport non è necessario avere molti cavalli, bensì una grande precisione. Testacoda e dritti fanno parte dello spettacolo ed i concorrenti hanno cercato di fare il possibile per far divertire i presenti, dimostrando comunque che la precisione è sempre



volta una gara.

Viene infatti da chiedersi come mai una vettura impegnata in gara abbia il tempo per intraversarsi ed il navigatore di salutare gli spettatori. A volte quest'ultimo incita pure gli spettatori ad applaudire, in segno di riconoscenza alla loro esibizione. Certo, perchè di esibizione si tratta!

Il Rally Storico prevede di percorrere una PS alla massima velocità possibile per cercare di fermare il cro-

no delle 60 vetture iscritte, ovvero delle 48 che hanno terminato la competizione.

Rispetto a quanto proposto nel programma, gli appassionati hanno avuto la positiva sorpresa di veder partire la regolarità subito dopo il rally DUE VALLI HISTORIC. Questo ha permesso a tutti gli spettatori di rimanere "in posizione" lungo le PS per due ore filate

s e n z a

difficile da realizzare, sia durante una veloce guida rallistica, sia nel millimetrico posizionamento sui pressostati.

Concludendo, l'ACI Verona ed il Rally Club Valpantena continuano a farci ammirare il nostro passato automobilistico, arricchendo la storia con una cornice ideale (i monti Lessini) per una due giorni tra natura, sport e passato.

Classifica finale

1. Panari Massimo - Marani Andrea, Autobianchi A112 Abarth, 52
2. Barbieri Nicola - Olivieri Massimo, Alfa Romeo Alfetta GTV, 64
3. Girelli Giovanni - Fedrico Claudio, Porsche 911 Carrera, 88
4. Marcolin Francesco - Lodde Maria Laura, Fiat Abarth 124 Spider Rally, 108
5. Beccherle Franco - Zanetti Emma, Autob. A112 Abarth, 130
6. Zambelli Roberto - Albieri Alberto, Fiat XI/9, 162
7. Paini Gabriele - Ganassini Stefano, Porsche 911, 165
8. Sponda Cesare - Sponda Alessandro, Opel Ascona SR, 185
9. Cavaliere Silvio - Concato Lorenzo, Autob. A112 Abarth, 199
10. Lazzari Marco - Donadi Alessandro, Innocenti Mini Cooper, 280





Comune di Isola Vicentina



24-25 APRILE 2009

5° RALLY STORICO CAMPAGNOLO



24-25 APRILE 2009

1° CAMPAGNOLO HISTORIC REGOLARITA' SPORT



Comune di Chiampo



Comune di Nogarole Vic.no



Comune di Recoaro Terme



Comune di Crespadoro



Comune di Cornedo Vic.no



Comune di Monte di Malo



CON IL PATROCINIO DEL COMUNE DI ISOLA VICENTINA





Danni siciliani...

Come in Sardegna, anche in Sicilia ne sono viste di tutti i colori. Si vede che le isole istigano molto perché oltre alle due citate, anche l'Elba è stata teatro di tante avventure più o meno esilaranti e divertenti. Tornando alla Sicilia uno dei primi a fare dei danni è l'indimenticato Giulio Bisulli. Danni alla Fiat e alle Ferrovie dello Stato. Alla Fiat perché un anno percorre tutto l'ultimo trasferimento (fino alla pedana di arrivo) su 3 ruote, demolendo praticamente la 124 spyder da gara e provocando la disperazione e l'incazzatura dei suoi "capi" che ritengono inutile la bravata, visto il risultato già compromesso. Alle Ferrovie dello Stato l'anno successivo quando nel trasferimento di Cefalù il nostro Giulio attraversa il passaggio a livello a sbarre chiuse demolendo sia le sbarre che parte della vettura da gara. Si becca una citazione per danni dagli organi competenti e di nuovo l'incazzatura dei suoi "capi", comunque ignorate da "Bullit" Giulio che era e sempre sarà, anche dove si trova ora, uno spirito veramente libero senza nessun timore reverenziale nei confronti di chicchessia. Tutto questo accade nei primi Anni '70. Qualche anno dopo un noto driver ligure cerca di allargare la strada della Ferla, prova speciale infida e stretta che arriva a Cefalù. Risultato: qualche roccia staccata e pezzi di Stratos (che ovviamente ha

avuto la peggio!) disseminati lungo il percorso a contorno di quello più grande, corrispondente ai resti dell'abitacolo, qualche decina di metri più avanti. Però l'episodio che mi è rimasto più impresso è quello verificatosi nel 1979 con attori l'intera squadra Opel, la Ferrari di Lele Pinto ed un ignaro "motozappista" locale. Prima della gara, come consuetudine vengono effettuati dei test. Casualmente a Cerda, inizio della prova speciale Targa, la più veloce del Rally, troviamo Lele Pinto ed Arnaldo Bernacchini con il loro team che stanno mettendo a punto la Ferrari Gr. 4 da gara. Noi procediamo e ci fermiamo qualche kilometro dopo l'abitato di Cerda, in piena campagna. I due furgoni di assistenza prendono posto sulla sinistra del senso di marcia fuori dalla sede stradale a circa un metro dall'inizio dell'asfalto. Rigorosamente sulla destra, con due ruote sulla terra e due sull'asfalto per lasciare più spazio possibile, ci posizioniamo noi nel seguente ordine: prima vettura l'Opel Kadett Gr. 2 di Dario Cerrato e Lucio Guizzardi, seconda l'Opel Ascona Gr. 2 di Maurizio Verini ed il sottoscritto, terzi ed ultimi Tonino Tognana e Massimo de Antoni con il Kadett Gr. 1. Circa due km più avanti c'è un nostro collaboratore collegato via radio con il team che chiude la strada. Quando da quest'ultimo ci arriva l'ok e Cerrato sta per partire, i nostri meccanici si precipitano a bloccarlo perché, in lontananza, si sente il rombo della Ferrari che sta arrivando a tutta velocità. Noi siamo tranquilli perché la strada è chiusa e quindi Pinto ha quasi tutta la sede stradale per passare in velocità. Anzi, ci fa piacere assistere

alla prova muscolare della Ferrari in quel tratto veloce e significativo della PS. Pinto sa dove siamo e ci vuole fare assistere ad un passaggio da euro-numero, quindi ci dà dentro come un matto. Noi, seduti sulla macchina apriamo i finestrini per godercelo. Ma il numero al quale assisteremo è, purtroppo, di tutt'altro tenore! Succede che qualche attimo prima che Pinto arrivi davanti a noi, una motozappa che ha finito di lavorare in un campo adiacente, si immette sulla strada qualche decina di metri dietro al nostro checkpoint. Nessuno la vede. Il giovane alla guida percorre quei pochi metri e, arrivato di fianco alle nostre vetture, si ferma incuriosito per guardarle meglio. Così facendo chiude completamente la strada precludendo il passaggio alla Ferrari. Un secondo e succede il finimondo. Pinto all'uscita della curva da quinta marcia (immaginate la velocità) si trova la strada completamente sbarrata da noi sulla destra, dalla motozappa al centro e dai furgoni a sinistra. Frena disperatamente ma la velocità è troppa. Centra la motozappa con la parte anteriore sinistra e il Kadett di Tognana con la parte anteriore destra. La motozappa vola sul retro di un furgone di assistenza ed il suo giovane brumista ci passa di fianco, sospeso in volo a mezz'aria all'altezza del tetto delle vetture, e cade davanti ai furgoni in una posizione completamente contorta e scomposta, come un pupazzo rotto. Il Kadett Gr. 1, semidistrutto tampona la nostra Ascona che, a sua volta tampona, più lievemente la vettura di Cerrato. Tognana deve la sua incolumità alla ruota di scorta posizionata verticalmente nel baule, che è arrivata fino allo schienale

del suo sedile e, si ritrova con un fanalino posteriore della sua Kadett in mano! Verini ed il sottoscritto non ci facciamo nulla così come Cerrato che però, scioccato dalla scena, parte a razzo urlando frasi incomprensibili ed impaurendo Guizzardi che cerca di calmarlo. Si fermerà dal nostro collaboratore "chiudi-prova" due km più avanti, al quale cercherà di descrivere la scena. Noi siamo tutti attoniti ed increduli. Il silenzio è assoluto. Si sento solo qualche lamento, c'è tanto fumo ed odore di bruciato. Non abbiamo il coraggio di uscire dalla macchina. Poi ci facciamo forza, scendiamo e prendiamo visione della scena apocalittica che ci si presenta. Pezzi di Ferrari, motozappa, Kadett mischiati lungo la strada e non solo... Il timore è che anche qualche nostro meccanico sia stato investito da uno dei mezzi coinvolti. Ci

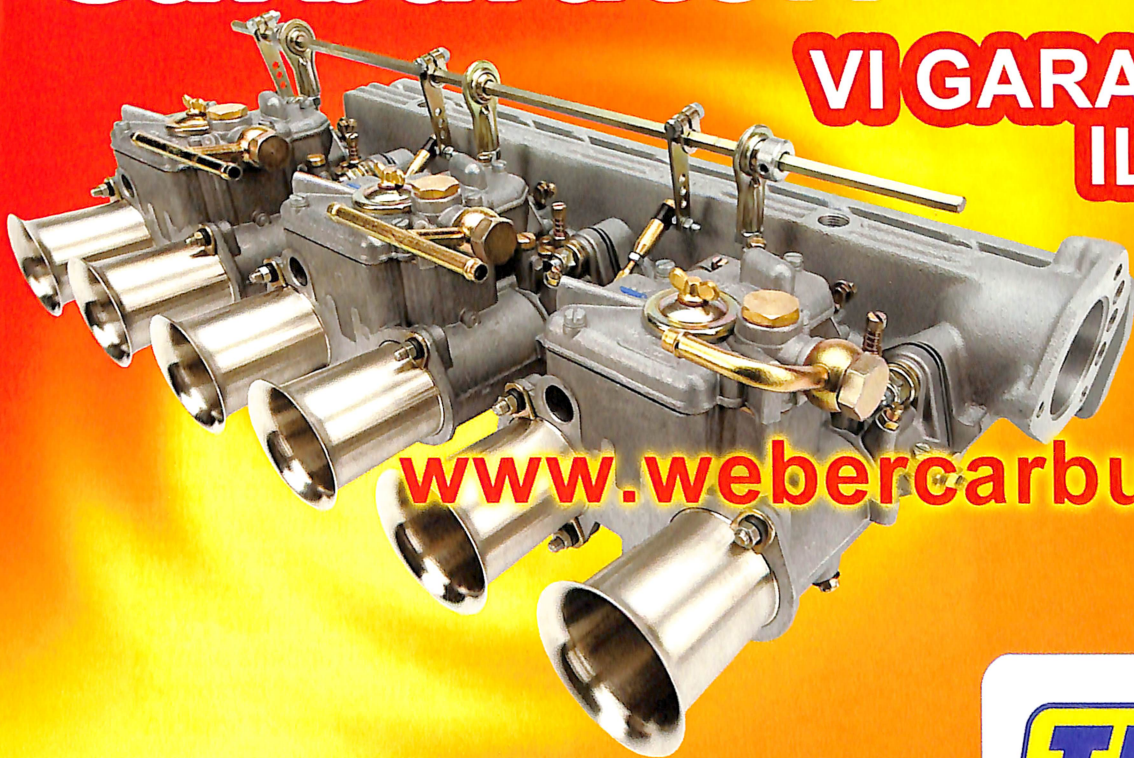
controlliamo e verifichiamo che tutti, Lele e Bernacchini compresi, siamo fortunatamente incolumi. Sorprendentemente il ragazzo della motozappa, da noi dato per spacciato (visto il volo), è invece cosciente, urla dal dolore ma non sembra in pericolo di vita. Chiamiamo immediatamente l'ambulanza che, purtroppo, arriva dopo più di un'ora. Ma a bordo vi sono solo due barellieri e nessun medico. Prendono su il ragazzo di peso (come un pacco!), lo caricano sull'ambulanza e cercano di togliergli le scarpe nonostante entrambi gli arti inferiori siano spaventosamente gonfi. Sapremo poi che si è rotto i femori. Le comprensibili urla del povero giovane sono strazianti. Ci irritiamo e consigliamo i barellieri di lasciare perdere e questi, inspiegabilmente, chiudono gli sportelli posteriori dell'ambulanza e, invece di partire a sirene

spiegate, si fermano con la scusa di aspettare i fratelli del malcapitato per avere l'autorizzazione al trasporto. E' un penosa scusa per avere il tempo di guardare vetture da rally e scenario dell'incidente. E quando gli chiediamo ulteriori spiegazioni ci rispondono: se non è morto finora non muore più. Li cacciamo letteralmente via. Sapremo poi che la prognosi è di 60 giorni (vista la giovane età) salvo complicazione e fermo restando il dubbio che possa ritornare completamente normale. Nonostante ciò, a Pinto non viene neppure ritirata la patente.

Miracoli siciliani!

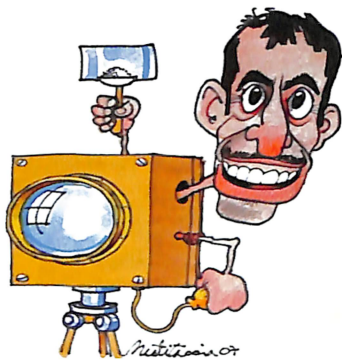
Carburatori WEBER

VI GARANTIAMO IL PASSATO!



Tutta la gamma di carburatori, collettori e kit revisione WEBER/WEBCON sono di produzione attuale e vengono garantiti per 12 mesi

www.webercarburetori.com



LE "ZOOMATE" DI SERGIO

AMICIMIE

I miei passatempi in età scolastica erano quelli di tutti: una passeggiata in centro, una festa di compleanno tra amici, ed altre cose comuni a tutti i ragazzi.

Ma quello che differenziava me e gli altri che componevano la mia cerchia di amici più stretti era che, a differenza della massa, compiuti i 18 anni e quindi presa immediatamente la sospirata patente, ogni momento libero era dedicato a soddisfare la nostra fame di traversi!

Una semplice frase bastava per mettersi d'accordo: "andiamo per stradine?"

Questo era il breve messaggio che all'uscita da scuola, o eventualmente nel primo pomeriggio per telefono, faceva sì che ci si incontrasse ognuno dotato del mezzo che disponeva per le nostre embrionali prove-general-di-rally.

Abitando in città, non potevamo permetterci lunghi viaggi verso la montagna o la campagna; ci sarebbe voluto troppo tempo, e sarebbe

costato troppo... le nostre finanze di scolari erano limitatissime.

Per cui dovevamo inventarci il modo di trovare dei percorsi nella periferia di Torino o al massimo nei comuni limitrofi.

A dire il vero soprattutto all'epoca non era difficile scovare stradine poco trafficate sulle quali sfogarsi, tentando di imitare la guida dei nostri beniamini che andavamo ad ammirare in gara.

Le vetture a nostra disposizione erano quello che erano: io non avevo di meglio che "rubare" la Fiat 126 Personal di mia mamma... Oddio, proprio rubare no, nel senso che sapeva che l'avrei usata. Quello che non sapeva era COME l'avrei usata! I miei non erano assolutamente a conoscenza della mia irrefrenabile voglia di correre. Ma forse facevano finta, fidandosi del fatto che nonostante tutto dimostravo di non essere uno spantato completo...

Fatto sta che con Carlo, il fratello della mia prima ragazza, a bordo di una Panda 30, Enrico, anche lui mio compagno di classe ma più fortunato e possessore di una R5 Alpine Turbo, e Fabrizio che si aggregava con la Fiat 132 del padre,

ci addentravamo nei posti più nascosti nei dintorni del capoluogo piemontese alla ricerca di un tratto di strada anche breve che avesse le caratteristiche giuste: in primis doveva possibilmente essere sterrato; eh sì, perché la terra mi ha sempre affascinato: è infinitamente più divertente dell'asfalto e a differenza di quest'ultimo i pochissimi cavalli di cui disponevo erano sufficienti per imbastire un qualcosa che assomigliasse ad una derapata.

I luoghi che più frequentavamo erano ad esempio le zone vicino alle discariche, i tratti nei pressi della tangenziale, ai lati delle quali è facile scorgere sentieri in ghiaia, le zone industriali o le campagne della periferia disseminate di cascinie, e quindi di viottoli di collegamento quasi sempre su terra e pianeggianti (le salite non facevano per i 25cv della 126).

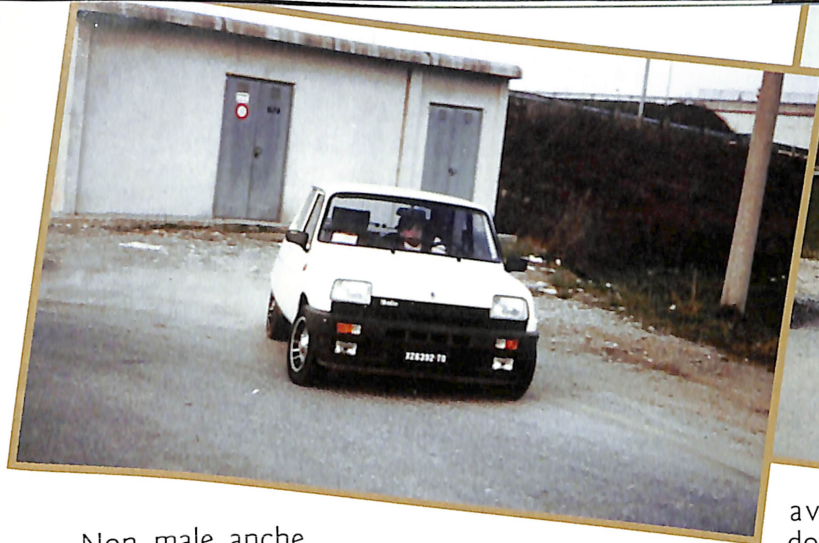
Ovviamente, al tutto unimmo presto delle rudimentali note, con le quali formando un giocoso equipaggio provavamo a fare i rallyman!!!

Non sempre andava tutto per il verso giusto... L'esuberanza accoppiata all'inesperienza giocava brutti tiri, e frequenti erano i dritti

ed i testacoda, specie quando l'alternativa alla terra era la neve, quella fantastica abbondante neve degli anni '80 che anche in pianura rendeva tutto, almeno per noi, un parco giochi sconfinato.

Gli aneddoti tragicomici si sprecano: ricordo che una volta la mia incoscienza mi portò a scorrazzare per una ventina di minuti in un piazzale sterrato in piena città, ora diventato parcheggio adibito a fiere, circhi e sagre ma quell'anno ancora in costruzione, accorgendomi mentre zigzagavo tra gli alberi appena piantati che una pattuglia dei carabinieri mi osservava dal corso adiacente (chissà da quanto...!).





Non male anche quella volta nella quale, già a bordo della mia Ford Escort 1.3 Sport, io ed un mio amico girammo a lungo di sera sulla neve proprio ai lati della tangenziale nord, senza minimamente considerare il fatto che quella stradina isolata portava al Carcere delle Vallette (allora appena costruito). Ce ne rendemmo conto quando uscendo di traverso da un bivio che immetteva in un sottopasso di fronte a noi si palesò la sagoma di un cellulare di agenti penitenziari, che provenivano in senso opposto... Ovviamente loro non potevano sapere chi e cosa si celasse dietro ai nostri abbaglianti che si fondavano nella neve a velocità (per loro) folle!!! Vi lascio immaginare la nostra espressione terrorizzata quando, fermatici fortunatamente in tempo senza causare un frontale, dal furgone saltarono giù i poliziotti a mitra spianato, che forse più impauriti di noi urlando ci intimavano di scendere...!!! Ovviamente poi non ci fecero nulla, ma la paura fu veramente memorabile.

Come memorabile fu quella volta nella quale io ero il malcapitato copilota, mentre Carlo (a differenza di me molto bravo sulle trazioni anteriori) tirava il collo alla nera Panda su di un bellissimo "sterro" nei pressi di Settimo Torinese; di quella strada avevamo preso le famigerate note, su uno di quei quaderni con i 2 anelli che si aprono a scatto per aggiungere i fogli; beh... quando capottammo nell'abitacolo sembrava di essere ad una festa di carnevale, tanti erano i fogli che svolazzavano a mo' di coriandoli,

pa ti tentativo di tenermi a qualcosa. Divertente anche quando una delle volte nella quale ci allontanammo di più, dopo pranzo, sulla mia I26 si andò a rompere il cavo dell'acceleratore, un classico per quelle auto. Io e Fabrizio avevamo un appuntamento verso sera in centro: ci arrivammo facendo una trentina di chilometri con lui che accelerava seduto sul lato passeggero, dopo aver legato al cavo rotto una chiave di quelle in dotazione sull'auto, credo la 8/10...! Dopo qualche difficoltà iniziale trovammo il ritmo e la coordinazione giusti, ed il tutto si trasformò in una colossale risata.

Tutte queste storie credo che abbiano formato in me un notevole spirito di adattamento, oltre a quella sensibilità di guida sui fondi scivolosi che a volte i moderni rallisti non hanno, nemmeno quelli molto più bravi e veloci di me; vuoi perché di strade

avendoli io strapnell'istintivo bianche ce ne sono sempre meno, vuoi perché i giovani sono forse troppo esigenti e se non hanno un "mostro" sotto il culo manco ci vanno a farsi una sana sgroppata per imparare. Col risultato che sulle pedane d'arrivo delle gare si sentono spesso interminabili litanie di lamentele verso le strade e verso gli organizzatori, rei (a parer loro) di aver scelto PS troppo "sporche"...

Ma i rally sono ben altra cosa che correre in pista. O perlomeno lo erano.



Lotus Elise S1 guida DX
€ 14.900



Porsche 911 3.3 Turbo
€ 29.900



Renault Sport Clio Cup
€ 14.900



www.stileitaliano.com

Abano Terme PD
049 8910788

Gianluca
+39 347 2656235

SOLO SU APPUNTAMENTO



De Tomaso Pantera V8
€ 47.900



Porsche 996 C2 N racing
€ 33.900



Porsche 968 ClubSport
€ 18.900



Porsche 968 Cabrio
€ 13.900

per maggiori dettagli visita il nostro mercatino

I PROSSIMI APPUNTAMENTI

DATA	GARA	PROV.	ORGANIZZATORE	VALIDITA'
05/04/09	I 1ª Salita al Castello di Radicondoli	SI	Chianticup Racing	CIM-TIM-COM
19/04/09	XXIII Camucia Cortona	AR	Circolo Aut. Paolo Piantini	CIM-TIM-COM
19/04/09	1ª Cronoscalata della Valpolicella Classica	VR	AC Verona / VR Autoracing	
26/04/09	55ª Coppa Nissena	CL	AC Caltanissetta / Caltanissetta Corse	
03/05/09	37ª Vittorio Veneto-Cansiglio	TV	Comitato Org. Vittorio Veneto Cansiglio	
10/05/09	22ª Bologna-Raticosa	BO	Scuderia Bologna Squadra Corse	CIM-TIM-COM
24/05/09	46ª Coppa della Consuma	FI	ACI Promuove srl - Scuderia Biondetti	CIM-TIM-COM
24/05/09	Verzegnis-Sella Chianzutan Historic	UD	Scuderia Friuli	
31/05/09	XXXI Caprino-Spiazzi	VR	AC Verona - Scuderia Car Racing	

Legenda validità	CIM - Campionato Italiano Montagna	COM - Coppa Csaì della Montagna
FIA - Gara di Campionato Europeo	TIM - Trofeo Italiano Montagna	CSA - Challenge Salita Piloti Autostoriche

SOPRATTUTTO IN SALITA IL 2009 DEL CLASS DRIVER CLUB



La stagione 2009 del "Class Driver Club", vedrà la maggioranza dei piloti ai nastri di partenza delle gare di Campionato Italiano, Trofeo e Coppa della Montagna.

Giuseppe La Rocca sarà quest'anno impegnato con l'Alfa 2000 GTV T 2000, mentre Luigi Pastorello rientrerà con la sua BMW 635 CSI TC.



Grosse aspettative per "Tio-neo" che certamente ben figurerà, nonostante una classe agguerritissima, tra le bicilindriche. Lucio Gigliotti invece prenderà parte all'Ita-

liano Montagna con la splendida I28 ex Loris Kessel, riveduta e corretta sia nel motore che nell'assetto, e certamente confermerà la propria posizione di leader indiscusso tra le berline di casa Fiat.

Francesco Salomone Dongarrà e il navigatore Francesco Cultrona si cimenteranno invece nei Rally con la veloce e affidabile Volkswagen Golf 1600 TC del 2° raggruppamento, allestita da Di Salvo & Riggio, gli stessi che allestiranno (in GTS 2000 del 2° raggruppamento) la Porsche 914/4 con cui Giuseppe Nuccio parteciperà ad alcuni appuntamenti in circuito, salita e rally.

Il presidente Pippo Savoca, infine, prenderà parte a prove dell'Italiano Montagna ma solo dopo avere partecipato al Rally-sprint Terre di Bacco con la Cooper S. In questa gara debutterà - al suo fianco Marta Savoca

TUTTO PRONTO PER LA XXXIII CAMUCIA-CORTONA

La macchina organizzativa della XXXIII edizione della cronoscalata Camucia-Cortona lavora ormai a pieno ritmo. La gara si correrà nei giorni 17, 18 e 19 aprile 2009 e sarà valida quale prova del campionato italiano della montagna riservato alle autostoriche (CIM, TIM e coppa), oltre che per il CSPA e il Challenge FISA Scuderie.

Saranno in gara tutti gli specialisti del campionato oltre, come ormai consuetudine, a un gran numero di vetture sport prototipo, che in questi anni hanno contribuito a elevare la spettacolarità delle gare di autostoriche.

Tutto avrà inizio venerdì 17 aprile con le verifiche tecniche. Le prove verranno effettuate sabato 18 aprile (a partire dalle ore 15,00) e i piloti avranno la possibilità di effettuare due salite. La gara si correrà invece domenica 19 aprile (partenza alle ore 10,00), con due manche e classifica con somma dei tempi. La premiazione si terrà alle ore 16 nella sala consiliare del comune di Cortona.

ERRATA CORRIGE: LA CASTELLANA SI FARA'

"Volevamo segnalare che nel calendario delle gare di Campionato della Montagna 2009 avete ommesso la nostra gara ... speriamo sia stato solo un errore tipografico". La segnalazione, per altro molto cortese, è giunta a GD subito dopo l'uscita del numero di febbraio. Confermiamo che si è trattato di un semplice refuso: la 37ma Cronoscalata della Castellana, infatti, è a calendario e si correrà regolarmente il giorno 2 agosto 2009.

Cronoscalata della Castellana

STIRLING MOSS ALLA VERNASCA SILVER FLAG 2009

L'edizione 2009 della Vernasca Silver Flag, che si correrà a Castell'Arquato (Piacenza) nei giorni 26, 27 e 28 giugno 2009, sarà dedicata al genio di Alfieri, Bindo, Ettore ed Ernesto Maserati e alle loro leggendarie creature.

Quest'anno tanti sono gli anniversari per il grande marchio, dai settant'anni della vittoria a Indianapolis (unica marca italiana ad avere nel suo palmarés questa leggendaria

vittoria) agli ottant'anni della 16 cilindri, alto capolavoro di ingegneria meccanica. Senza contare le vittorie ottenute dalle vetture del Tridente proprio sui tornanti della Vernasca, con piloti come Govoni e Pagliarini. Tra i tanti che interverranno a Castell'Arquato, non poteva mancare uno dei piloti che hanno contribuito in maniera determinante a fare nascere la leg-

genda Maserati: il grande Stirling Moss, che ha già dato la sua appassionata adesione all'iniziativa.

La manifestazione, organizzata da 14 anni dal C.P.A. E. con l'appoggio di sponsor come COY'S e LPR (fornitrice dei maggiori team di F1), si svolgerà con la consueta e particolare formula, rivelatasi un grande successo. Potranno infatti prendervi parte solamente vetture da competizione che si muoveranno su di un percorso di gara chiuso al traffico (come nelle gare vere e proprie) pur nella più assoluta mancanza di agonismo. Il programma inizierà venerdì nel primo pomeriggio con l'apertura del paddock e le operazioni di registrazione dei partecipanti; il giorno dopo si svolgerà la prima

delle tre sfilate del "Concorso dinamico di restauro e conservazione per vetture da competizione", denominazione ufficiale della Silver Flag.

Le vetture, dopo una breve presentazione agli spettatori e alla giuria del Concorso (scelta fra importanti personaggi dell'automobilismo storico europeo), si lanceranno sul percorso di nove chilometri, chiuso al traffico, che le porterà fino a Vernasca. Nel pomeriggio la seconda salita, a parte dalle 15.30.

A sera, l'elegante cena nella piazza di

Vernasca Silver Flag



Castell'Arquato, gioiello architettonico ritenuto una delle piazze più belle del periodo medioevale italiano.

La domenica infine i motori ritorneranno a fare sentire la loro voce nella Val d'Arda quando si svolgerà l'ultima salita alle ore 10.30.

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

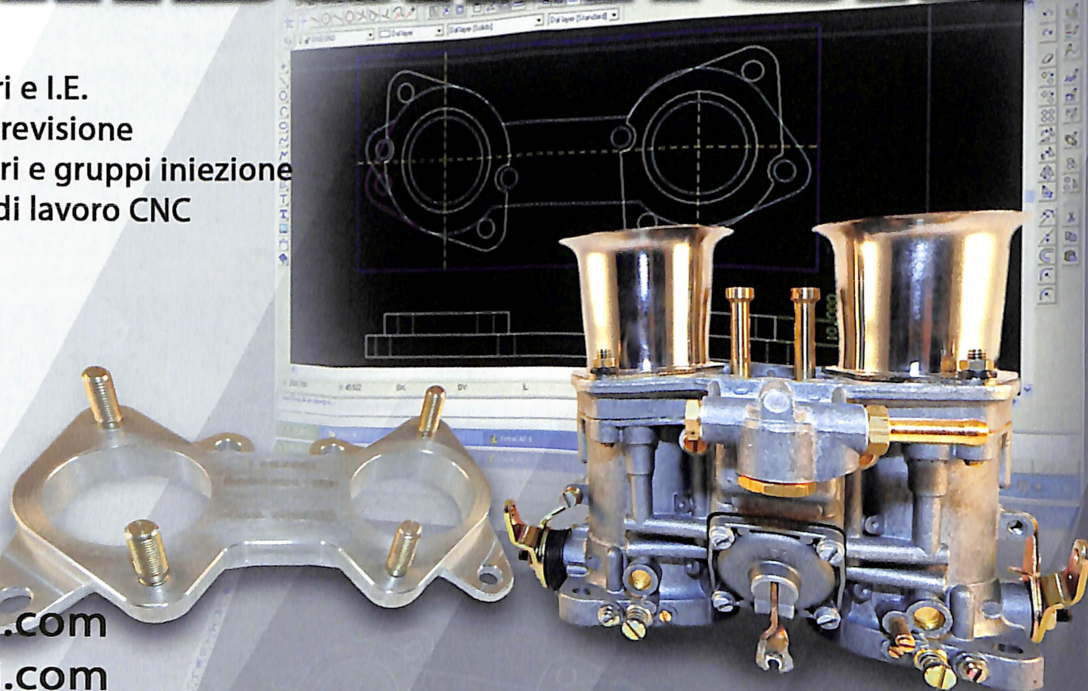
www.difulvioring.it
Via Cavour 75 Sambuceto (CH) Tel-Fax 085-4461721



LANZONI™ CARBURATORI

di Lanzoni Matteo
Revisione e preparazione carburatori e I.E.
Magazzino ricambi carburatori e kit revisione
Sistemi di aspirazione per carburatori e gruppi iniezione
Realizzazione particolari con centri di lavoro CNC
Carburatori WEBER nuovi

Via Schiaparelli, 27
37136 Verona
Tel./fax +39045582828
info@lanzonicarburatori.com
www.lanzonicarburatori.com



www.mpiurace.it

con "La finestra sui rally", il realistico
passaggio per entrare nel fantastico
mondo dei motori, lasciatevi accompagnare
nelle gallery delle migliori manifestazioni,
immagini plasmate dalla passione



M+Race

Per chi ama i motori e la fotografia



(IM)PREPARAZIONE H

H come Historic, che sta per storiche, come si chiamano da noi le "vecchie" macchine da corsa.

Ma già che anche noi siamo figli della FIA parliamo di storiche con l'H maiuscola, perché la S la lasciamo a Superman, che è meglio così.

Poi la lettera H, soprattutto se legata alla parola PREPARAZIONE riporta immediatamente a qualcosa di scottante, o che quantomeno ...brucia.

Ed eccoci dunque a presentare una nuova rubrica, aperta a tutti i lettori, ma con un amico già pronto a inaugurarla e animarla per qualche numero. Uno spazio dove GD sarà il portavoce di chi vorrà porre domande impertinenti che puntualmente gireremo ai destinatari, uno spazio in cui si paleseranno questioni personali ma di interesse generale, insomma, si toccheranno tasti dolenti...

Saremo pungenti ma mai polemici, ancora una volta con lo scopo di crescere e migliorare quello che è e deve rimanere uno sport, una passione. Lo scrissi tempo addietro, e lo ribadì in una lettera al vetriolo Franco Cunico: non perdere mai di vista la differenza tra piloti pagati e piloti paganti.

Noi, tutti, facciamo parte della seconda categoria, e chi paga gioca, chi è pagato...lavora.

Ed è del nostro "gioco" che parleremo, affinché venga da tutti e sempre più vissuto come tale: chi non conosce le regole o peggio prende questo sport come un lavoro, per favore stia a guardare, il pubblico è quasi sempre così scarso che una tuta (possibilmente omologata) o una pettorina in più seduta in tribuna non farebbero certo male al movimento.

Ogni mese proporremo poi una chicca direttamente dai campi di gara, dove coglieremo (simpaticamente) in fallo chi la prende troppo sul serio o serio non è per nulla.

Un'anteprima? Alle verifiche tecniche del recente Due Valli Storico un concorrente si sente

chiedere: "Lei fa il rally!?"

La domanda non era posta da un moccioso a caccia di adasivi ma dal verificatore tecnico che alla inevitabile risposta affermativa del concorrente accanto alla sua sgargiante e inequivocabile vettura da gara si è sentito apostrofare "Ma lo sa che non si può scollegare il contakm? Come fa senno' a controllare che attraversa i centri abitati a 50 all'ora? Si legga la norma..."

Ora, ma magari mi sbaglio, iniziare dicendo "Vedo che le sua macchina come, tante altre altre, non ha... Ma lo sa che la norma, che ho letto ieri, prevederebbe..." farebbe gran bene a tutti i giocatori in campo. Arbitri compresi.



Per il trattamento delle emorroidi



PREPARAZIONE H

UNGUENTO

(Estratto di cellule di Saccharomyces cerevisiae)
Tubo da 50 g e



Due Effe Corse

**GESTIONE PROGRAMMI SPORTIVI
AUTO DA COMPETIZIONE**

**NOLEGGIO PER QUESTE MANIFESTAZIONI E AUTORADUNI,
REGOLARITÀ SPORT E RALLY REVIVAL**



**Fiat 131 e Ritmo
Lancia Delta Integrale e 4WD
Peugeot 504 Coupé e Berlina
Renault 5 Alpine**

TUTTE VETTURE IN ASSETTO CORSA

IL MERCATINO

AUTO VENDO

Le inserzioni gratuite sono riservate ai nostri abbonati



Alfetta GT 1800
Anno 1975, immatricolata 1976, perfette condizioni. Per info 329.9017707 oppure 329.0572993 oppure ceciliagerardi@libero.it



Alfa Romeo 75 Turbo
Quadrifoglio verde, perfette condizioni. Euro 3.800. Per info 329.9017707 oppure 329.0572993 oppure ceciliagerardi@libero.it

Alfa Romeo Giulietta Sprint Veloce
Anno 1960 di colore giallo, pronta gare, massima preparazione, HTP FIA. Prezzo a richiesta. Per info 335.1004235 oppure t.ross@italbyte.it

Alfa Romeo Junior GTA



Anno 1971 di colore rosso, vero affare, bellissima, da aggiornare Fiches e sedile. Euro 13.500. Per info 0835.973780 oppure 338.2989528

BMW M3 E30 2300cc

Gr.N, massima preparazione, competitiva, motore - cambio - differenziale di scorta, gomme e cerchi in lega da bagnato, numerosi ricambi e cerchi, documenti stradali in regola e passaporto tecnico aggiornato. Per info Renato Benusiglio +39



348.7109818

BMW 2002 TI

Primo raggruppamento, anno 1969, G1 turismo competizione, parafanghini. Vero gr.2, cambio 5 marce, htp aggiornato e passaporto tecnico, massima preparazione pronta



gare, salita e pista. Ruote da bagnato, motore, cambio e differenziale di scorta e altri ricambi, completa di targhe e documenti stradali per rally. Per info Renato Benusiglio +39 348.7109818

Cobra V8

Anno 1975, replica by SRV, motore Buick/Rover 3500cc V8,



cambio automatico, ponte posteriore con bracci indipendenti e doppi ammortizzatori, freni a disco, cerchi 15" Halibrand replica. Immatricolazione storica, guida a dx. Euro 29.900+immatricolazione. Possibilita' di foto via email. Per info 347.2656235 oppure gianluca@stileitaliano.com

Corvette C3 454cid Bigblock



Anno 1973, 7400cc V8 automatica, numeri motore e telaio corrispondenti, interni amaranto, marmitta laterali, stupenda! Euro 24.900+immatricolazione. Possibilita' di foto via email. Per info 347.2656235 oppure gianluca@stileitaliano.com

Dallara F3



Anno 1989 di colore giallo/blu, motore Alfa Romeo Novamotor, pronta

all'uso, ottima per divertimento in pista, corredata di molti ricambi e ruote rain, eventuale motore completo di scorta. Per info 339.6086969

De Tomaso Pantera

Anno 1972, interni pelle nera, accensione elettronica MSD, radiatore in alluminio, bellissima! provenienza estera. Euro 47.900. Possibilita' di foto via email. Per info 347.2656235 oppure gianluca@stileitaliano.com

Fiat Giannini 700 Replica



Anno 1971 di colore blu, vero affare, bellissima e velocissima, dispongo di altri modelli. Euro 8.000. Per info 0835.973780

oppure 338.2989528

Giannini 590 Montecarlo

Anno 1969 di colore bianco, restauro professionale, targhe e documenti "veri". Prezzo adeguato no permuta. Per info 337.671834 oppure max@val.it

Formula Ermolli Europa Boxer



Rossa, strumentazione digitale, ex scuola federale, cambio Juland LD. 1700cc 16v. Euro

12.000. Per info 329.901707 oppure 329.0572993 oppure ceciliagerardi@libero.it

Lotus Elise S1

Anno 1999, guida a dx, cerchi speciali, scarico e aspirazione sportiva, Momo estraibile, quickshift, interni pelle beige, stupenda! Documenti italiani regolari. Euro 14.900. Possibilita' di foto via email. Per info 347.2656235 oppure gianluca@stileitaliano.com

C-200: il cronometro dei campioni e... di chi si avvicina alla specialità



Utilizzando il C-200, l'equipaggio Sisti-Bernini, si è laureato Campione d'Italia Regolarità Autostoriche 2004, mentre centinaia di principianti hanno scoperto un modo nuovo e semplice per dimostrare tutto il loro talento.

C-200, COSI' GIOVANE, COSI' VINCENTE ...E GIA' COSI' IMITATO!

BLIZZ timing - Moncalieri (TO) - tel.011645561 fax:0116471476
www.blizz-timing.com

Opel Manta GTE

Vettura Gr.A, cambio Getrac, vero gruppo A, da rivedere di carrozzeria, passato storico. Euro 8.000. Per info 333.2711730

Porsche 3.3 Turbo

Anno 1986, versione USA, antracite, pelle grigia, full optional, molto bella. Euro 29.900+immatricolazione. Possibilita' di foto via email. Per info 347.2656235 Gianluca oppure gianluca@stileitaliano.com

Porsche 911 3.0 Carrera



Anno 1976 di colore blu, in allestimento RS Gr.4. Per info 055.941236 oppure p.selmi@libero.it

Porsche 968 ClubSport

Anno 1993, rarissima versione allegerita della casa, 3000cc 241hp, completamente stradale, libretto tagliandi, euro 18.900+immatricolazione. Possibilita' di foto via email. Per info 347.2656235 Gianluca oppure gianluca@stileitaliano.com

Porsche 968 Cabrio



Anno 1992, ottime condizioni originali, full optional, documentazione della manutenzione effettuata, euro 13.900+immatricolazione. Possibilita' di foto via email. Per info 347.2656235 Gianluca oppure gianluca@stileitaliano.com

Porsche 928S

Anno 1981, manuale, guida a dx, discreto, funzionante, allestimento tipo GTS, ideale per preparazione sportiva pista/rally. Euro 4.900. Possibilita' di foto via email. Per info 347.2656235 oppure gianluca@stileitaliano.com



Porsche 928S

Anno 1985, 4667cc, 310 CV, di colore nero, tetto, pelle, sedili e specchi elet.

abs, cerchi lega originali, omologazione ASI/2007 targa oro, motore 40.000km auto 75.000km, in ottime condizioni, accettasi eventuale parziale permuta. Trattative riservate con possibilita' di foto. Per info 329.2153047

Porsche 996 Racing

Anno 2000, allestimento pista, rollbar saldato, sospensioni serbatoio esterno, 16 cerchi BBS scomponibili, plexiglass, portiere e cofani alleggeriti, meccanica standard. Documenti stradali quindi sfruttabile come Rally GT. Guida a dx. Possibilita' di passaporto CSAI 24H Special. Per info 347.2656235 oppure gianluca@stileitaliano.com

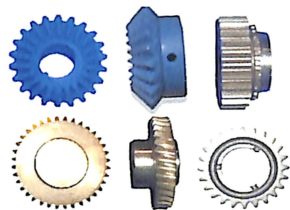
Renault Sport Clio Cup

Cambio sequenziale, 2 cerchi di scorta, buone condizioni meccaniche e di scocca, poco sfruttata. Provenienza estera. Euro 14.900. Possibilita' di foto via email. Per info 347.2656235 Gianluca oppure gianluca@stileitaliano.com

Simca Rallye

Anno 1971 di colore rosso Sardegna, vettura bellissima e molto rara, in più vendo vari tipi di Simca Rallye stradali e da competizione e ricambi di qualsiasi genere Simca. Per info 0575.591590

VARIE



Vendo Ingranaggi di ogni tipo, differenziali, semi assi, cambi di velocità. Tel/Fax 015.541355

Offresi naviga zona centro nord, programma 2009 o singole gare anche estero con

partecipazione nelle spese, licenza int. c/r. Per info 347.4711505 oppure pozzimarco2002@libero.it

Il Team Di Fulvio Racing affitta Fiat X1/9 GTS 1500 per gare in pista e cronoscalate compreso trasporto e assistenza. Per info tuning@difulvioracing.it



Noleggio Fiat 128 Rallye, anno 1971, turismo di serie, auto vincitrice challenge salita 2008. Euro 600 a gara senza assicurazione. Euro 1000 a gara con assicurazione e trasporto. Per info 338.2989528 oppure tecnostudio1@hotmail.it

Vendo monoblocco motore completo di albero motore e distribuzione per Dino perfetto. Euro 2.000. Per info giovannicadeddu@libero.it oppure 338.6754491

Vendo per Porsche 911 kit di allestimento RSR Gr.4, VTR, alettoni, spoiler, cofani, porte, portafari, serbatoi, parafanghi, motori, cambi, scarichi, pinze freni, dischi, cammes, impianti elettrici nuovi, pistoncini Malhe RSR. Permuta acquisto materiale auto

da demolire o incidentate. Per info 339.7373443

Compro AMS sport prototipo, carrozzeria tonda, anche senza cambio/motore. Per info rfi@projektautomation.de

Vendo per A112 Abarth n°2 blocco motore da ricondizionare a euro 400 cadauno; rollbar d'epoca euro 100; n°2 sedili anatomici Toora blu in buono stato euro 150; un cambio vel. euro 150. Per info 347.3391343 zona Veneto

Vendo cerchi in lega: n°4 Stilauto



Grifo 5,5x14 attacco Fiat euro 200; n°4 Fiat 500 Sporting originali euro 100; n°4 originali Peugeot 205 GTi euro 200; n°5 per Stilo Abarth Trofeo 20 razze nuovi 7x17 euro 450. Per info 347.3391343 zona Veneto

Vendo per Opel kadett GTE/Ascona: differenziale autobloccante euro 650; cerchi ATS+Oscam+Mille Miglia euro 50 cadauno; volante originale GTE euro 150; 4 gomme Pirelli Winter 160 più 2 M+S 165/13 seminuove euro 300; frecce e pezzi vari. Per info 347.3391343

Vendo ricambi Simca nuovi ed usati di qualsiasi genere. Per info 0575.591590

Vendo per GTA cambio Colotti più testa GTA 1600 completa, molto bella, più autobloccante e coppia conica 8/41. Per info 0438.784156

Vendo Iveco 79/14, anno 1990 di colore bleu-rosso, portata 75 quintali, trasporto auto da corsa, km 25.000, poco usato in ottime condizioni, generatore, tenda elettrica, portagomme, doppia aria condizionata in cabina e nel living, prezzo di realizzo. Per info 337.297999

Vendo Iveco Eurocargo 80/18, pochi km, allestimento interno in alluminio, portagomme, banco da lavoro Gavoni, tenda con struttura in alluminio 7,20x6. Per info 085.4461721

Vendo motore 818540 per Lancis Fulvia HF Sport nuovo km 0, altri motori 1.3 da rifare, cerchi Cromodora da 13 e da 14, rulli, balestre, tappi benzina gr.4 e tanto altro accumulato in tanti anni. Per info 348.9052205

Vendo n°4 pneumatici Vredestein 185/70/15 nuovi (300km). Euro 350. Per info 393.8007835 oppure sandro.gironi@tin.it zona Firenze

Vendo per Alfa Romeo GTV6 2.5 coppia conica nuova 8/41. Euro 900. Per info 337.612910

Vendo per Alfa Romeo 2000 motore sei cilindri. Per info 348.7800210

Vendo per Alfa Romeo 2000 Berlina scocca nuda senza meccanica. Per info 348.7800210

Vendo 4 cerchi in magnesio 9x13 nuovi, attacco Alfa Romeo GTA mai montati, più kit resina GTAm gr.2, parafangoni, cofani e porte, vari ricambi Giulia GTV nuovi e usati. Per info 339.6086969



RALLYRACING.IT
Forum - Idee - Foto - Video - Calendario - Annuncio
www.rallyracing.it



Tel 051.240820 - Fax 051.4222112
www.actualfoto.it
actualfoto@fastwebnet.it

V.V.R. By Beppe

Tel 0421.465147
beppeedimano@libero.it



Fotografia per passione
Tel. 349.2421920



www.fotoforchini.it
info@fotoforchini.it



REPORTAGES FOTOGRAFICI SPORTIVI
biancollizoomfoto@hotmail.com

AUTOEPOCANORDEST.IT

www.autoepocanordest.it
info@autoepocanordest.it

Maurizio Ciabatti
Via Gran Bretagna, 103
50126 Firenze
Tel 055.689264

WWW.RALLYREPORT.IT

Tel 380.7700022
www.rallyreport.it
info@rallyreport.it



Tel 392.6286442
www.siciliarally.com
postmaster@siciliarally.com



Tel 335.6939374
www.photoruby.com
info@photoruby.com

www.passionerally.it
info@passionerally.it



Per chi ama i motori e la fotografia
info@mpiuance.it



Tel 335.8305635
www.eliomagnano.it
info@eliomagnano.it

Hanno collaborato con noi:

MODALITA' DI ABBONAMENTO:

- compila e invia il coupon via posta a H.M.C. srl, via Milano 83, 13900 Biella;
- compila e invia il coupon via fax al numero 015.2438553;
- telefona al numero 015.2520290;
- collegati al sito www.g-d.it

L'abbonamento decorrerà dal primo numero disponibile al ricevimento del coupon e del pagamento.

COGNOME _____ NOME _____

INDIRIZZO _____

TEL. _____ E-MAIL: _____

DATA DI NASCITA: _____ SCUDERIA: _____

TIPO DI ABBONAMENTO

- Abbonamento Magazine (solo rivista, un anno, dieci uscite): 50 euro
- Abbonamento Dvd (rivista + dvd, un anno, dieci uscite): 99 euro

Comunicazione Importante

Il titolare del trattamento dei dati personali è la H.M.C. srl che potrà utilizzarli per l'invio di materiale promozionale e pubblicitario. Ai sensi dell'art. 13 della Legge n° 675 del 31/12/96, potrà chiedere l'aggiornamento, la verifica o la cancellazione dei Suoi dati in ogni momento, facendo richiesta tramite lettera alla H.M.C. srl, via Milano 83, 13900 Biella.

Firma _____

MODALITA' DI PAGAMENTO

- Assegno bancario non trasferibile intestato a H.M.C. srl;
- Bonifico bancario su c/c intestato a H.M.C. srl;
codice IBAN: IT47D0326822300052879606630
- Vaglia postale intestato a H.M.C. srl, via Milano 83 - 13900 Biella;
- C. Credito _____
N° _____ Scad. _____
Codice di sicurezza _____

Per gli annunci gratuiti è necessario utilizzare il seguente tagliando:

- VENDO
- COMPRO
- AUTO
- MOTO
- ACCESSORI
- VARIE

INSERZIONISTA COGNOME _____ NOME _____

INDIRIZZO _____

TEL. _____ E-MAIL: _____

MARCA _____ MODELLO _____ ANNO _____ COLORE _____

DESCRIZIONE _____



GHIBLI
 preforato
 per attacchi Hans®.
 Omologazione BSI
 6658-85 TYPE A/FR



DIJON
 inserti in pelle scamosciata.
 Omologazione FIA
 8856-2000



CARRERA
 in pelle di alta qualità
 molto morbida



CLASSIC

Tuta a due strati, tasca con
 cerniera sul petto.
 Peso: 400 g/m².
 Omologazione FIA 8856-2000



LE MANS

Tuta a 3 strati, cintura con
 passanti, tasche esterne sul
 davanti delle gambe.
 Omologazione FIA 8856-2000

CLASSIC STYLE & RACING TECHNOLOGY



www.ompracing.it

Il braccialetto VIP per i sette mari.



IWC
SCHAFFHAUSEN
SINCE 1868



«Avanti, prego.»

Aquatimer Chrono-Automatic. Ref. 3719. Un orologio che incuriosirebbe anche Nettuno. La cassa di 42 mm in acciaio è impermeabile 12 bar e racchiude un affidabile movimento cronografico a carica automatica. Sulla ghiera girevole interna potete leggere i tempi d'immersione. Nel caso in cui Nettuno volesse sapere quanto tempo ci vuole per attraversare i sette mari. **IWC. Engineered for men.**

*Movimento cronografico meccanico |
Carica automatica | Datario e giorno
della settimana | Ghiera meccanica
interna (foto) | Vetro zaffiro anti-
riflesso | Impermeabile 12 bar | Acciaio*



IWC Schaffhausen, Svizzera. www.iwc.com

Esclusivamente gli orologi IWC acquistati presso i rivenditori autorizzati beneficiano della garanzia internazionale.
Per informazioni rivolgersi a Richemont S.p.A., Via Ludovico di Breme 44, 20156 Milano, tel. 02 3026642.