



**Quarto lo scorso anno, incredibilmente primo quest'anno su Riolo ed un brillantissimo Rohrl, Stefano Rosati ha fatto sua, con la Talbot Lotus, l'edizione 2005 della manifestazione sammarinese, spettacolare come non mai. Il trofeo Grace al più giovane pilota è andato a Loris Baldacci, fratello di Mirco: buon sangue non mente.**

■ «Stefano, hai vinto per 2" su Riolo». Stefano Rosati ci guarda allibito e la prima reazione è sorprendente: «*ma va là, non scherzare! Non ci credo...*». Solo quando vede operatori e cronisti delle tv locali affollarsi e spintonarsi attorno alla sua Talbot Lotus per intervistarla capisce che è vero. Conoscitore delle strade di casa come pochi, Rosati è sempre stato a ridosso di Riolo e Rohrl che, con le Porsche 911-Balletti, avevano guidato sin dall'inizio. Poi la pioggia del secondo giorno ha complicato le cose a tutti, ma evidentemente un po' meno a Rosati che non ha dato respiro ai porschisti, insieme a Bianchini, vincitore lo scorso anno e sempre veloce con la 037, ed a Calzolari che ancora una volta ha dato spettacolo con la fida Ford Escort RS. Ma se una maga alla vigilia ti avesse vaticinato la vittoria al Rally Legend, tu cosa le avresti risposto? «*Con ogni probabilità - è la franca risposta di Rosati, 40 anni, sposato, capellone alla Shel Shapiro dei Rokes - l'avrei mandata a quel paese. La mia Talbot Lotus è un po' delicatissima ma mi sta dando tante soddisfazioni. Ho vinto il gruppo al Santarcangelo, adesso addirittura l'assoluto... Il tempo cattivo ci ha dato una mano, ma anche tutta quella gente sul percorso, nonostante la pioggia, mi ha caricato al massimo, è esaltante correre con gli amici che sono lì a fare il tifo per te... Non ho mai visto così tanto pubblico. Ho corso anche con le moderne, ma mi diverto sinceramente di più con la Talbot Lotus che con la Clio Maxi.*»

### Toccata e fuga

Per alcuni protagonisti sulla carta il Legend è davvero durato poco, troppo poco. Muccioli nella PS1 ha rotto un rinvio del gas della sua Porsche 911-Pentacar, mentre una molletta che trattiene il cambio ha fermato subito la gara di Tonino Tognana e della sua rossa Porsche 911. La seconda giornata è stata da tregenda, con pioggia e nebbia che hanno mandato in crisi molte auto i cui tergicristalli e soprattutto gli impianti di sbrinamento del parabrezza funzionavano... a singhiozzo o per niente. A un certo punto si era persino sparsa la voce che la gara venisse fermata al riordino a metà fra il primo e secondo giro della frazione conclusiva: ma proprio a quel punto un leggero miglioramento delle condizioni atmosferiche ha consentito un regolare svolgimento fino alla conclusione. La rottura del tergicristallo della sua 037 (e soprattutto l'impossibilità di sostituirlo) ha costretto Markku Alen a salutare anzitempo la compagnia: «*io molto divertito - dirà alla premiazione - anche se Rally Legend sempre stregato per Markku io torna ancora qui, troppo bello qui, tanti tifosi per me, io torna sicuro. Ho convinto anche Kikki Kivimaki a venire qui con me, io comunque molto contento.*» Una bronzina ha fermato alla PS1, nel prologo del venerdì sera, anche la bella Talbot Lotus di Federico Ormezzano che aveva al suo fianco Claudio Berro, come ai bei tempi: «*questa gara è uno spettacolo meraviglioso - dirà alla premiazione - il parco auto è semplicemente commovente.*»

*Hanno regalato spettacolo lungo il percorso ed alla fine si sono portati a casa la vittoria. Rosati-Toccacelli, sopra, con la Talbot Lotus, hanno vinto il Rally Legend 2005. In alto a sinistra, la Porsche 911 di Walter Rohrl, giunto terzo assoluto. A fianco, Juha Kankkunen e Juha Repo primi tra le "moderne" con la Lancia Delta Integrale.*

# di Lotus



Bianchini-Baldaccini, quarti assoluti con la loro Lancia Rally 037.

## Le gomme sbagliate

Un'altra 037 uscita di scena troppo presto è quella del torinese Francone, che l'ha caricata sul carrello a metà del secondo giro: «sono venuto qui solo con gomme slick e non voglio rischiare inutilmente la macchina». Miglioranzi con una toccata ha rovinato un parafango della sua Fiat 131 Abarth, ma riuscirà ugualmente a vedere il traguardo. «Rally bello ma difficile con pioggia - dirà Rohrl al traguardo - molto bene Porsche, spero di tornare in futuro. Questa è gara che mi piace molto e vorrei vincerla l'anno prossimo». Uno spettatore con gli occhi lucidi era Giorgio Pianta, premiato per la dedizione al mondo delle corse: «mi avete fatto ringiovanire di vent'anni» dirà abbracciando il patron Vito Piarulli che ci teneva a sottolineare come «anche quest'anno nonostante il tempo inclemente è venuta gente da mezza Italia a vedere la gara. Siamo soddisfatti di come sono andate le cose e degli apprezzamenti ricevuti. Non ci resta che rimboccarci le maniche per il 2006».

## Loris, il fratellino

Era commosso il giovane Loris Baldacci nel ritirare il trofeo Grace destinato al più giovane pilota al traguardo, quarto assoluto con la Delta Integrale nella graduatoria riservata alle auto più moderne, vinta da Kankkunen davanti a Romagna, Campedelli e appunto Baldacci, tutti su Delta: «ho diciott'anni - dirà dopo aver ricevuto il trofeo - e probabilmente non ero ancora nato quando la Deltona correva e vinceva in mezzo mondo. Avevo accanto un grande maestro come Gigi Pirollo, che mi ha aiutato a esprimermi al meglio. I rally tengono banco in casa nostra, io cerco di seguire le orme di mio fratello Mirco che corre con la Punto. Ho già fatto un rally e una gara di regolarità con una Fiat Stilo. Vorrei fare nel 2006 il trofeo due ruote motrici. Non so ancora con quale auto, vedremo...».

## La novità del prologo

Rispetto al passato, la grande novità del 2005 era costituita dal "prologo" del venerdì sera, due PS "shakedown", tra l'altro le uniche disputate su fondo asciutto. Un altro aspetto importante è l'applicazione della formula Super-Rally Legend, che analogamente con quanto av-

Riolo-Marin sono finiti al secondo posto ma possono recriminare per una foratura nel finale di gara. Qui sotto, Loris Baldacci riceve dal nostro Gabriele Mutti il Trofeo Grace come più giovane pilota della gara sammarinese.



viene nel Mondiale, consente ai ritirati della prima tappa in notturna di tornare in gara il giorno dopo, con una penalizzazione di 30" rispetto al peggior tempo assoluto della propria classe e dopo aver ottenuto il benestare dei Commissari. Inoltre, per rendere ancora più appassionante ed equilibrata la gara, le vetture a quattro ruote motrici, come le Lancia Delta S4, le Peugeot 205 Turbo T16 e le Audi quattro, partivano con un gap totale di 40" (5 secondi per ogni PS) sul tempo finale.

Altri protagonisti della gara, caratterizzata maltempo. In alto, Sandro Munari è, a una volta, al volante della Lancia Stratos cui ha scritto pagine importanti. Qui sopra Pasutti-Campels, se assoluti a bordo del loro Porsche 911.



Sopra da sinistra, in senso orario: la Fiat 131 Abarth di Bacchelli-Cherchi (settimi all'arrivo), l'Alfa Romeo Alfetta GTV di Bentivogli-Zafferani, l'Opel Kadett GT/E di Zanotti-Pelliccioni (noni assoluti) e la piccola Talbot Samba di Del Zoppo-Boscolo. Qui sotto, la Ford Escort RS di Calzolari-Costa, quinti. In alto a destra, la Lancia 037 dello sfortunato Markku Alen e la Fiat 131 Abarth di Ceccato.



## La gomma di Totò

Va detto che il successo di Rosati è in parte dipeso dalla foratura all'anteriore sinistra che ha rallentato la marcia di Riolo negli ultimi chilometri della PS conclusiva: «senza la foratura probabilmente avrei vinto io - dirà il siciliano, fresco vincitore del trofeo italiano, al traguardo - ma le corse sono così. Quest'anno è andata bene così tante volte che un secondo posto, a titolo già vinto, ci può anche stare. Non mi posso lamentare, ho finito davanti a Rohrl e Bianchini». Il plateau dei parenti era davvero di quelli da lustrarsi gli occhi: oltre 25 Porsche in tutte le versioni da rally, sette Lancia Stratos, nove Lancia 037, sei Delta Integrale, altrettante Fiat 131 Abarth, nove Ford Escort RS, cinque Fiat 124 Abarth, una Ferrari 308 GTB e ovviamente dei classici come Lancia Fulvia HF, Delta S4, Opel Ascona 400, Alpine A110, Opel Kadett GT/E, Talbot Lotus ed Alfa Romeo GTV, senza dimenticare le piccole e scattanti A112 Abarth con il folkloristico team Bassano a seguire sempre con affetto e amore queste vetturine che hanno scritto pagine importanti del rallysmo.

G.M.



## San Marino (RSM), 7-8 ottobre 2005 3° Rally Legend

### Assoluta

- Rosati-Tocaceli (Talbot Lotus) in 30'41"2;
- Riolo-Marin (Porsche 911) a 2'0;
- Rohrl-Goebel (Porsche 911) a 7'2;
- Bianchini-Baldaccini (Lancia Rally 037) a 16'0;
- Calzolari-Costa (Ford Escort) a 47'0;
- Pasutti-Campels (Porsche 911) a 1'35"6;
- Bacchelli-Cherchi (Fiat 131 Abarth) a 1'50"0;
- Galloni-Galloni (Opel Ascona 400) a 1'55"3;
- Zanotti-Pelliccioni (Opel Kadett GT/E) a 1'57"1;
- Zanassi-Bisoli (Porsche 911 S) a 2'24"7;
- Redolfi-Gherardi (Porsche 914/6) a 2'31"3;
- Gabrielli-Gabrielli (Ford Escort RS) a 2'43"5;
- Bentivogli-Zafferani (Alfa Romeo Alfetta GTV) a 3'20"4;
- Carattoni-Gasperoni (Ford Escort RS) a 3'21"9;
- Cesarini-Biordi (Ford Escort GT MK) a 3'49"2;
- Argenti-Amorosa (Porsche 911 Carrera) a 3'56"8;
- Biancollini-Rizzi (Opel Kadett GT/E) a 3'58"3;
- Calissi-Frosini (Citroën Visa 1000 Pistes) a 4'07"2;
- Bucci-Rossini (Alfa Romeo GTV) a 4'12"1;
- Baldacci-Zafferani (Ford Escort RS) a 4'24"7;
- Bonfé-Urbinali (Ford Escort RS) a 4'33"0;
- Brusori-Brusori (Porsche 911) a 4'37"8;
- Melotti-Vinco (Ford Escort RS 2000) a 4'42"4;
- Zacchini-Zacchini (Lancia Fulvia HF) a 4'44"7;
- Cappelli-Zona (Opel Kadett GT/E) a 4'47"6;
- Luccarini-Giorgini (Peugeot 205 GTi) a 4'56"3;
- Rey-Mao (Opel Kadett GT/E) a 5'18"3;
- Cappellini-Tabani (Lancia Fulvia HF) a 5'23"8;
- Turini-Turini (Porsche 911 SC) a 5'27"8;
- Viscidi-Borgo (Porsche 911) a 5'30"0;
- Furlan-Ruzza (Opel Ascona) a 5'31"3;
- Reiter-Migliorini (BMW 2002 Ti) a 5'33"8;
- Capsoni-Messa (Alpine A110) a 5'40"0;
- Bianchin-Menon (Porsche 911) a 5'44"2;
- Venni-Masciadri (Fiat 124 Abarth) a 5'49"0;
- Del Zoppo-Boscolo (Talbot Samba) a 5'57"5;
- Benedetti-Pirna (Porsche 911) a 6'23"1;
- Gregorini-Selva (Volkswagen Golf GTi) a 6'31"7;
- Turazza-Turazza (Opel Kadett GT/E) a 7'07"0;
- Aresmi-Scazzini (Opel Kadett GT/E) a 7'24"5;
- Olive-Marchi (Opel Manta GT/E) a 7'26"4;
- Simonetti-Francia (A112 Abarth) a 7'28"5;
- Forti-Allegri (Fiat 124) a 7'45"7;
- Olczyk-Stanisic (Peugeot 205 T16) a 7'48"7;
- Beccari-Dall'Olimo (Alfa Romeo GT Junior) a 8'20"1;
- Ubertino-Rigato (Porsche 911 S) a 8'21"3;
- Marchetti-Grigoletto (A112 Abarth) a 8'37"2;
- Rigoni-Busseni (Lancia Fulvia HF) a 8'43"6;
- Bernecoli-Bernecoli (Fiat 131 Abarth) a 8'44"9;
- Matei-Fogacci (Talbot Sunbeam Ti) a 8'45"6;
- Fraccaro-Miniotti (Volkswagen Golf GTi) a 9'09"9;
- Arnellini-Brendolise (Fiat 124 Abarth) a 9'17"2;
- Lorenzini-Salomoni (Opel Kadett GT/E) a 9'31"3;
- Miglioranzani-Benamati (Fiat 131 Abarth) a 9'38"4;
- Zanetti-Foti (Lancia Fulvia HF) a 10'03"9;
- Perini-Riccobon (Porsche 911 T) a 10'46"5;
- Caccu-Stacconeddu (Opel Ascona SR) a 11'05"0;
- Nerobutto-Stefani (Ford Escort RS) a 11'14"9;
- Tar-toni-Ori (Opel Manta GTi) a 11'47"1;
- Lovato-Lovato (Fiat Ritmo 130 TC) a 12'05"1;
- Duocchio-Protta (Opel Kadett GT/E) a 13'32"0;
- Marseglia-Cifaldi (Lancia Fulvia Coupé) a 20'20"6;
- Brigandi-Carissimi (Innocenti Mini Cooper) a 29'06"0.

### Gruppo GS

- Kankkunen-Repo (Lancia Delta Integrale) in 29'56"3;
- Romagna-Riello (Lancia Delta 16V) a 1'49"0;
- Campedelli-Meloni (Lancia Delta HF) a 2'33"8;
- Baldacci-Pirollo (Lancia Delta 16V) a 2'35"5;
- Di Giuseppe-Di Giuseppe (Lancia Delta Integrale) a 3'12"7;
- Onofri-Guerrato (Lancia Delta) a 4'00"2;
- Bedini-Borvincini (Ford Sierra Cosworth) a 4'28"5;
- Cappellari-Aguggiaro (BMW M3) a 5'33"1;
- Campagnolo-Moscheno (Opel Kadett GSi) a 6'02"1;
- Monterozzo-Scalco (Opel Kadett GSi) a 6'40"7;
- Feliciani-Folci (Lancia Delta Integrale) a 7'19"9;
- Rasi-Soranzani (Opel Kadett GSi) a 7'24"3;
- De Paoli-Casadei (Opel Corsa GSi) a 10'30"4;
- Guidi-Boni (BMW M3) a 15'32"1.