



# Il Club delle più belle

di Alessandro Rigatto





- 1 LUCA BORTOLOTTI (LANCIA FULVIA HF) PEN. 11+7=18
- 2 GIOVANNI PAGLIARELLO (LANCIA APPIA ZAGATO) PEN. 27+17=44
- 3 GINO MUNARON (FIAT 8V VIGNALE) PEN. 26+22=48
- 4 NICOLÒ MAGLIOLA (ALFA ROMEO GIULIETTA SZ CODA TRONCA) PEN. 35+51=86
- 4 CARLO TURA (ALFA ROMEO DUETTO) PEN. 49+37=86
- 6 GIACOMO CANESSA (FERRARI 512 BB) PEN. 55+40=95
- 7 ALBERTO RIVETTI (LANCIA FULVIA HF) PEN. 54+48=102
- 8 FABIO MASSIMO SORDI (FERRARI 250 GT BOANO) PEN. 75+32=108
- 9 MANUEL ZANONE (LANCIA STRATOS GR.4) PEN. 98+30=128
- 10 GIANCARLO VALERIO (LANCIA FULVIA COUPÉ RALLYE) PEN. 114+79=193

**CLASSIFICA REGOLARITÀ**

**Classifica Slalom - Vetture fino al 1961**

- 1 MASSIMO SORDI (MASERATI 200 SI) 2509,88
- 2 FEDERICO BURATTI (CISITALIA D46) 2650,61
- 3 EDILBERTO MANDELLI (LANCIA AURELIA B20 GT) 2934,59

**Classifica Slalom - Vetture dal 1962 al 1972**

- 1 MAURIZIO ANTONIAZZI (DE TOMASO VALLELUNGA) 2262,14
- 2 MARCO PELIZZIARI (ALFA ROMEO GTA 1600) 2461,32
- 3 MICHELE SCOTTI (ALFA ROMEO GTA 1600) 2611,28

**Classifica Slalom - Vetture dal 1973 al 1986**

- 1 ANDREA SELVATICO ESTENSE (LANCIA DELTA S4) 2648,66
- 2 VITTORIO PALAZZI TRIVELLI (FERRARI 365 GTB/4 DAYTONA) 2737,07

**Ospiti**

- 1 ANGELO BERETTA (ALFA ROMEO GTA JUNIOR 1300) 2452,3

Puntuali come ogni anno, i soci del Club Italia si sono dati appuntamento sulla pista di Balocco, ospiti di Fiat Auto SpA, per dar vita alla tradizionale duplice sfida di velocità e regolarità che chiude la stagione 2008. Come sempre sull'impianto piemontese si sono ritrovate alcune delle più belle auto sportive italiane di tutti i tempi, dai bolidi da 300 Km/h che hanno fatto storia, come la Lamborghini Miura SV del Presidente della CSAI e del Club Italia Luigi Macaluso, o come le Ferrari 365 GTB/4 Daytona di Vittorio Palazzi Trivelli e 512 BB di Silvano Cima. In realtà, tutti i periodi storici hanno trovato degni interpreti: da Federico Buratti, con la sua Cisitalia D46 del 1947, a Patrizio Cantù, giunto a Balocco al volante della sua esclusiva Maserati Bellagio del 2007, una station wagon fuoriserie firmata dalla Carrozzeria Touring e sviluppata sulla base della Quattroporte, ma in gara con la piccola Fiat 600 derivazione Abarth 750 del 1956, protagonista delle ultime due 1000 Miglia, da Peter Zanchi, che ha lasciato nel suo museo personale la Lancia Delta HF Integrata Gruppo A per presentarsi al via della 14a Club Italia Cup a bordo di una non meno attraente Fulvia HF "fanalone", a Stefano Avandero, schieratosi al via della prova di regolarità con la Fulvia F&M realizzata da Maglioli negli Anni



A spirale: Luigi Macaluso su Lamborghini Miura del 1971; Carlo Giudice su Ferrari 330 GT del 1968; Stefano Avandero su Fulvia Barchetta F&M del 1968; Federico Buratti su Cisitalia D46 del 1947.





In senso orario nelle due pagine: Massimo Sordi su Maserati 200 SI del 1957; Patrizio Cantù su Fiat Abart 750 del 1956; cure amorose a una Stratos; Giacomo Canessa su Ferrari BB 512 del 1982; l'Aurelia B24 di Edilberto Mandelli nel mirino di due Stratos.



Sessanta per le gare ultraveloci su strada come la Targa Florio e il Tour de Corse, da Paolo Cantarella, ex numero uno di Fiat Auto, al volante di un'Alfa Romeo Giulia Sprint GTA 1600, a Massimo Macaluso, sulla Bizzarrini 5300 GT Strada del 1968. Con il supporto tecnico-organizzativo di Supergara si sono svolte le due sfide di regolarità e le entusiasmanti prove di slalom, interpretate da tutti i concorrenti come gare di velocità pura. Tra i regolaristi il più abile con il cronometro è stato Luca Bortolotti, su Lancia Fulvia HF del 1970, che ha fatto segnare il miglior risultato in entrambe le manche e si è imposto nettamente dall'alto delle sue 18 penalità, precedendo Giovanni Pagliarello, su Lancia Appia Zagato del 1960, fermatosi a 44 penalità, 4 in meno di Gino Munaron, in gara con una Fiat 8V Vignale. Più distanziati, al quarto posto, si sono piazzati ex-aequo Nicolò Magliola, al volante di una Alfa Romeo Giulietta SZ coda tronca, e il migliore della categoria ospiti, Carlo Tura, su Alfa Romeo Duetto 1600 "Osso di Seppia" del 1967, cui forse ha portato fortuna l'arrivo nel primo pomeriggio del piccolo Pietro, il figlio di soli 2 anni. Nel complesso quasi tutti i concorrenti si sono migliorati nel corso della seconda sfida di precisione, ma chi ha compiuto il progresso più evidente è stato Filippo Avandero, su Lancia Stratos Gruppo 4, che dopo aver segnato il peggior risultato nella prima manche si è prontamente rifatto nella seconda, dove ha totalizzato solo 22 penalità, al pari di Gino Munaron: un risultato da podio.