TARGAPEDIA
Libera enciclopedia multimediale della Targa Florio
Associazione Veicoli Storici Nicosia
collezione
GIANFRANCO MIRITELLO
veicolistoricinicosia@gmail.com

Anno XLVI - Settimanale 8-14 maggio 2007 - 2,50 Euro (Italy only)
n.19

AUTO SPRINT

MAXI-NUMERO

Un inserto di 24 pagine sul mito Villeneuve

GILLES C'È

Honda RA107 L'ELEFANTE

McLaren MP4-22 IL PESCE MARTELLO

Red Bull RB3 IL PESCE GATTO

La Ferrari cerca conferme in Spagna. E la F.1 diventa... uno zoo per tenere il passo della Rossa predatrice

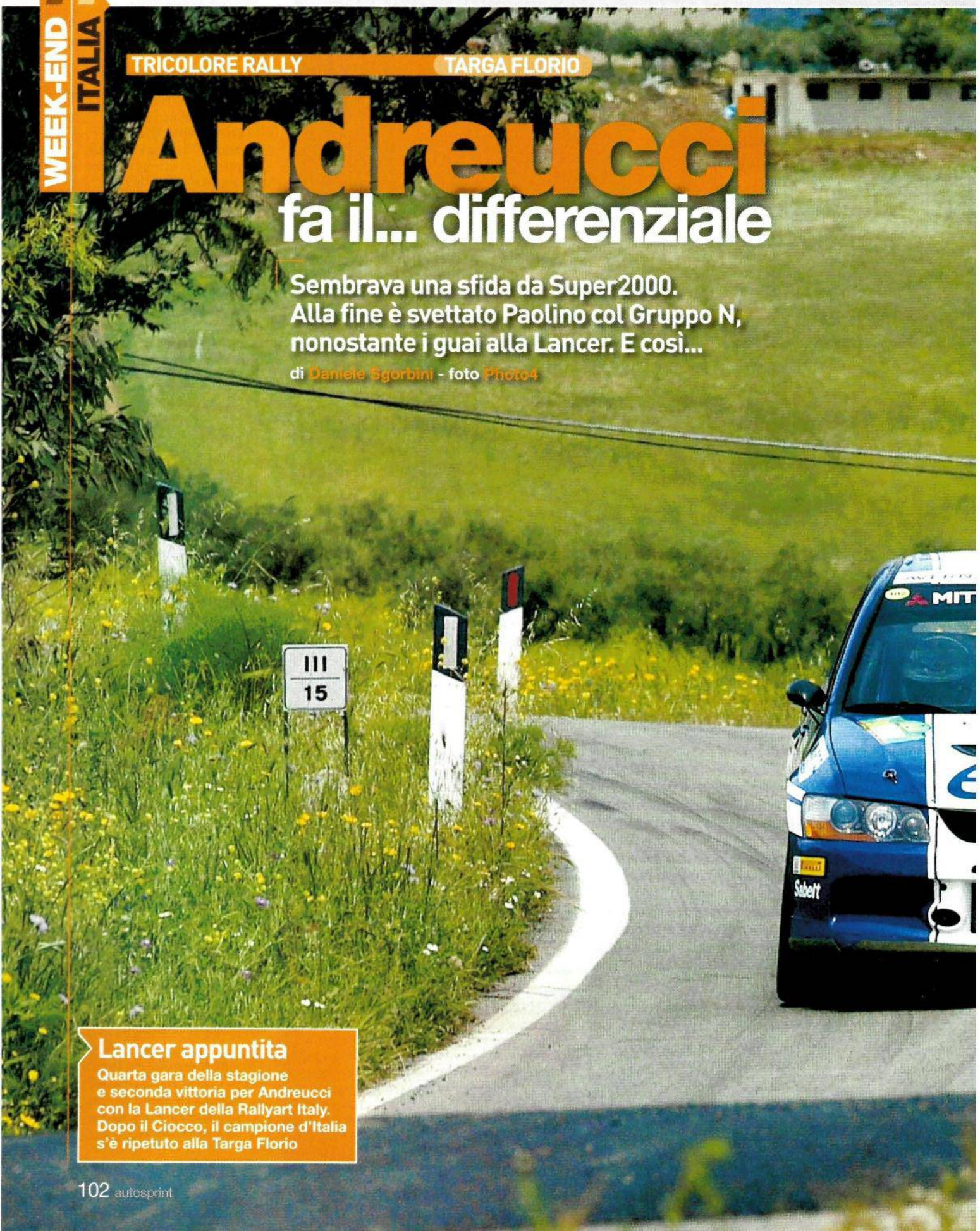
SQUALO ROSSO

TRICOLORE RALLY TARGA FLORIO

Andreucci fa il... differenziale

Sembrava una sfida da Super2000. Alla fine è svettato Paolino col Gruppo N, nonostante i guai alla Lancer. E così...

di Daniele Sgorbini - foto Photo4



Lancer appuntita

Quarta gara della stagione e seconda vittoria per Andreucci con la Lancer della Rallyart Italy. Dopo il Ciocco, il campione d'Italia s'è ripetuto alla Targa Florio

TERMINI IMERESE – Le parole le pesa sempre, specialmente quando è in gara. E, anche se non è troppo loquace, ci azzecca spesso. A due terzi della prima tappa, quando aveva già scavato un solco tra sé e tutti gli altri, Paolino Andreucci continuava a mettere le mani avanti, a ripetere che la faccenda era ancora lunga. Aveva ragione, il pilota della Mitsubishi e, probabilmente, più di un motivo per non rimanere tranquillo. Primo tra tutti un inquietante rumore proveniente dal differenziale posteriore, poi sostituito. Eppure da quel momento, tempi alla mano, la Evo9 non è stata più la stessa: *«Abbiamo cambiato il differenziale* – spiega Ucci – *ma il secondo che abbiamo montato non era tarato come quello inizialmente utilizzato e il bilanciamento della macchina è cambiato»*. Trenta secondi abbondanti alla fine della prima tappa, poco più di nove alla partenza dell'ultima speciale. Una differenza di prestazioni netta e nel frattempo Giandomenico Basso è arrivato a mettere a mettere il sale sulla coda a Ucci. L'impresa quasi impossibile era lì per compiersi, all'intermedio dell'ultima speciale Basso era in vantaggio di circa sette secondi rispetto ad Andreucci, poi l'anteriore sinistra si è afflosciata e addio rincorsa. Fine dei giochi e inizio delle riflessioni, per l'esito di una gara che alla vigilia era tutta per le S2000 e che nei fatti ha fornito risposte completamente diverse: *«Se il livello vero della Mitsubishi è quello visto nella prima tappa* – ammette Basso – *allora significa che siamo dietro e che abbiamo parecchio da lavorare. Con le speciali veloci della prima tappa avremmo dovuto essere in vantaggio, invece è andata in maniera completamente diversa»*.

> **SE IL LIVELLO MITSUBISHI È QUELLO DELLA PRIMA TAPPA ALLORA SIAMO INDIETRO**
> GIANDOMENI BASSO

PIRELLI-BFGOODRICH SCONTRO APERTO

Gomme ago della bilancia

Ormai è chiaro che non si possono fare conti senza considerare il fattore pneumatici: in un campionato tanto incerto, la scelta delle gomme e il loro comportamento sui vari tipi di asfalto, rappresentano, di fatto, l'ago della bilancia. Il 1000 Miglia aveva visto un chiaro vantaggio delle BfGoodrich, la prima tappa della Targa Florio ha mostrato delle Pirelli imprendibili: come si spiegano queste differenze? Le coperture milanesi sembrano offrire il meglio su fondi più viscidi o comunque con temperature più basse; mentre dove aderenza e caldo aumentano, le coperture francesi sembrano in vantaggio. Entrambe le case, però, devono ancora lavorare: Fabrizio Cravero promette novità in arrivo da BFGoodrich e, soprattutto, una fornitura differenziata tra S2000 e N4. Esattamente quello che Basso e la Fiat attendono per migliorare l'equilibrio della vettura dove l'aderenza è scarsa. Proprio come all'inizio della prima tappa della Targa, quando il veneto non riusciva a far lavorare a dovere i pneumatici.

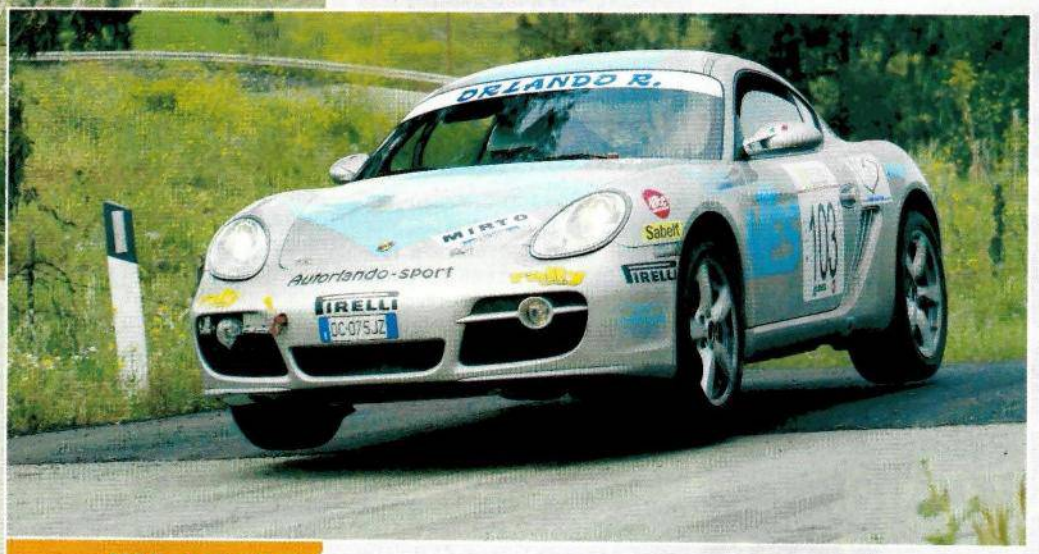
AFFIDALITÀ: BUONE NOTIZIE PER PEUGEOT

Subaru Impreza, freno... motore

Ormai anche Pierino Longhi se n'è fatto una ragione: *«Non posso inventarmi niente. Dopo il 1000 Miglia pensavamo che il gap di motore rispetto agli altri fosse minore, invece siamo tornati alle condizioni del Ciocco. Evidentemente a Brescia ci hanno aiutato le gomme».* È un'analisi fredda e lucida, quella del pilota di Borgomanero, che lascia poche speranze alle possibilità Subaru, non solo per il titolo piloti ma anche per il campionato Costruttori. Nonostante i top driver Subaru siano due contro uno a testa per Mitsubishi e Fiat, la Targa Florio ha visto il sorpasso della Casa torinese nei confronti della Subaru che, in attesa del ritorno della terra, continua a pagare il gap di potenza rispetto alla diretta concorrenza. Per la Peugeot, invece, notizie positive sul fronte dell'affidabilità: foratura e problemi di adattamento del pilota a parte, anche la 207 Twister di Perico ha marciato senza guai particolari. E il primo luglio per la trasmissione della S2000 francese arriveranno nuove omologazioni.

L'alfiere della Mitsubishi, da parte sua, fa notare che quella del 1000 Miglia è stata una parentesi sfortunata e che il livello vero del pacchetto pilota-vettura-gomme è quello emerso sin dalla prima gara, al Ciocco. Ma se la verità alla fine è sempre e solo quella dei numeri, allora l'unica faccenda che conta è che gli equilibri di forza, quest'anno, sono quanto mai instabili. Andreucci e Basso ripartono dalla Sicilia con 26 punti ciascuno e con la consapevolezza che il campionato potrebbe essere esclusivamente affar loro. Fermarsi o segnare il passo significa andar fuori dai giochi. Lo sanno bene Cantamessa e Perico: il primo, per colpa del cambio che ha fatto crack, si è ritrovato di colpo quinto in campionato; il secondo fuori dai punti dopo una foratura costata più di tre minuti, ora vede la sua strada decisamente in salita. L'unico che ragionevolmente potrebbe inserirsi tra Andreucci e Basso rimane Rossetti: partito con gomme morbide per cavarsela sull'umido della prima speciale, il friulano della Peugeot, che con queste coperture non riesce ad essere efficace come vorrebbe, ha "pizzicato" una ruota perdendo una quarantina di secondi: senza quest'handicap, forse, avrebbe potuto lottare per un altro gradino del podio.

Sorridono Gamba, buon quarto, e Davide Medici, finalmente a punti dopo un inizio stagione in cui non aveva raccolto quanto seminato. Crisi sempre più profonda, viceversa, in casa Subaru.



Effetto Gt2

Sopra, Aldo Calabrini vola verso la vittoria tra le GT con la Cayman Gt2. A sinistra, Basso, secondo assoluto. Sul podio è salito per la seconda volta consecutiva anche Rossetti con la 207

ALL'ARRIVO

Assoluta: 1. Andreucci-Andreussi (Mitsubishi); 2. Basso-Dotta (Punto); 3. Rossetti-Chiarcossi (207)

Le classifiche complete sono riportate nelle pagine 108-111

Calabrini-Cayman binonio perfetto

IL TESTER DI RALLYSPRINT METTE TUTTI DIETRO TRA LE GT. DOVE SONO IN ARRIVO NOVITÀ REGOLAMENTARI

Che sia un collaudatore nato, lo capisci dal modo in cui ti racconta le sue gare: sempre pronto a spiegare per filo e per segno tutti gli interventi fatti su molle, ammortizzatori e via dicendo. Intanto che c'era, però, questa volta Aldo Calabrini ha anche vinto la gara delle Gt, riuscendo con la Porsche Cayman S di classe Gt2, a mettersi alle spalle le più potenti 997 di Fiorilla (locale che conosce a menadito la Targa, dove invece Calabrini non aveva mai corso) e Patuzzo. Una corsa alla scoperta delle nuove soluzioni di assetto, quella del tester di Rallysprint e Autosprint, nella quale ha preso il comando dopo la seconda prova per non mollarlo più. Qualche problema di troppo per gli avversari: foratura per Fiorilla e noie al cambio per Patuzzo. Così ora Calabrini è anche solitario leader del campionato. C'è ancora da lavorare sulla "piccola" creatura di Orlando Redolfi, ma in attesa dell'arrivo di quei particolari che potrebbero fare la differenza, come il differenziale autobloccante, lo sviluppo continua e i tempi si abbassano: il secondo passaggio sulla Targa sarebbe valso a Calabrini il secondo posto di N3...

Sono arrivati i chiarimenti relativi al regolamento tecnico della categoria. E la Csai ha messo per iscritto quanto emerso dalla riunione che si è svolta alla vigilia del 1000 Miglia. È stata fatta chiarezza sull'impianto frenante, ad esempio: è libero, a condizione che si utilizzi materiale prodotto da un'azienda costruttrice di freni. Inoltre, è stato chiaramente specificato il permesso di installare il freno a mano idraulico. Novità per l'alloggiamento della ruota di scorta, che sulle vetture Gt non è così semplice date le ridotte dimensioni degli abitacoli e dei vani: per facilitarlo si è deciso di permettere di realizzare lunotti posteriori in plexiglass che, opportunamente sagomati, consentano di sistemare la ruota all'interno dell'abitacolo. Ultima postilla sul peso minimo. Che si riferisce alla vettura in ordine di marcia, con il pieno di carburante, senza equipaggio a bordo. ■

in breve

RIOLO KO COL CAMBIO
Nono assoluto prima dell'ultima speciale: anche questa volta Totò Riolo stava lasciando il segno sulle strade della Targa, con la Clio S1600 di D'Ambra, ma l'idolo locale è stato tradito dal cambio proprio nell'ultima prova. Il suo posto in classifica è stato preso dal ventenne Marco Runfola, autore di alcuni tempi da urlo nella seconda tappa.

STAGNO STUPISCE
Quelli che hanno memoria lunga lo ricordano per la vittoria nel Trofeo Fiat Uno nel 1989. Da allora, di tempo ne è passato, ma la classe di Antonio Stagno è rimasta quella di allora. E con la Mitsubishi di Terrosi il palermitano era addirittura terzo assoluto dopo le prime tre prove, prima di abbandonare a causa di una toccata!

SOTTILE LASCIA
Deluso dalla mancata fornitura ufficiale Pirelli, Renato Sottile ha deciso di gettare la spugna e, pur iscritto alla Targa Florio, non si è presentato al via della gara.

TARGA VELOCISSIMA
109,87 kmh: questa la media, tenuta da Basso nel terzo e per lui vittorioso passaggio sulla prova Targa: il pilota della Fiat ha impiegato 8'52"1 per coprire i 16,24 chilometri della speciale.

GATTI STOP
Buoni riscontri cronometrici ma affidabilità ancora da migliorare: questo in sintesi il verdetto per la Grande Punto R4D affidata a Davide Gatti. Ha condotto la turbodiesel torinese ai vertici della A7, ma è stato fermato alla fine della prima tappa da un problema all'intercooler.

MAZZOLA STORICO
Con una gara caratterizzata da un ritmo elevatissimo, si è imposto Giuseppe Mazzola (Porsche 911), precedendo Margiotta (Opel Kadett Gte) e Monachello (Porsche 911).

RALLY

CAMPIONATO ITALIANO

Resoconto della gara a pag. 102

Palermo, 4-6 maggio 2007

91. RALLY TARGA FLORIO

Assoluta: 1. Andreucci-Andreussi (Mitsubishi Lancer Evo9) in 1.48'20"1; 2. Basso-Dotta (Fiat Grande Punto S2000) a 22"; 3. Rossetti-Chiarcossi (Peugeot 207 S2000) a 46"8; 4. Gamba-Guzzi (Mitsubishi Lancer Evo9) a 2'08"3; 5. Longhi-Imerito (Subaru Impreza Sti) a 2'17"7; 6. Medici-Cicognini (Mitsubishi Lancer Evo9) a 2'44"5; 7. Aghini-Cerrai (Subaru Impreza Sti) a 2'45"8; 8. Perego-De Luis (Mitsubishi Lancer Evo9) a 2'46"3; 9. Paire-Mancini (Renault Clio S1600) a 4'30"1; 10. Runfola-Cimino (Mitsubishi Lancer Evo9) a 4'30"1.

GRUPPO N

Classe 1400: 1. Tripolino-Buscemi (Rover Mg 105 Zr) in 2.07'49"1.

Classe 1600: 1. Mazzola-Lo Faso in 2.07'21"6; 2. Fertitta-Fertitta a 3'36"2; 3. Randazzo-D'Agostino (Citroen Saxo) a 8'50"0; 4. Vitrano-Pintaudi a 10'15"7 (tutti su Peugeot 106 16V).

Classe 2000: 1. Mistretta-Angileri (Renault Clio Rs) in 1.57'34"9; 2. Purpura-Purpura (Honda Civic Type-R) a 3'15"7; 3. Cutrera-Di Palermo (Opel Astra Opc) a 4'53"6.

Classe oltre 2000: 1. Andreucci-Andreussi in 1.48'20"1; 2. Gamba-Guzzi a 2'08"3; 3. Longhi-Imerito (Subaru Impreza Sti) a 2'17"7; 4. Medici-Cicognini a 2'44"5; 5. Aghini-Cerrai (Subaru Impreza Sti) a 2'45"8; 6. Perego-De Luis a 2'46"3; 7. Runfola-Cimino a 4'30"1; 8. Cavallini-Castiglioni (Subaru Impreza Sti) a 5'09"9; 9. Peduzzi-Rusconi a 5'17"8; 10. Parli-Canton (Subaru Impreza Sti) a 6'11"7; 11. Savioli-Vitale a 9'25"1; 12. Granata-Guzzardi (Mitsubishi Carisma Ct) a 11'56"3 (tutti gli altri su Mitsubishi Lancer Evo9).

Classe Super 2000: 1. Basso-Dotta (Fiat Grande Punto) in 1.48'42"1; 2. Rossetti-Chiarcossi a 24"8; 3. Perico-Carrara a 4'32"2 (tutti gli altri su Peugeot 207).

GRUPPO A

Classe 1600: 1. Guercio-Saja in 2.05'00"1; 2. Virgilio-Barreca a 1'08"2; 3. Maggio-Maggio a 5'13"4; 4. Solerte-Leonardi a 6'25"2; 5. Rocchieri-Li Greci a 14'27"9; 6. Imbrò-Chiofalo a 42'4"7 (tutti su Citroen C2)

Classe 2000: 1. Provenza-Glorioso in 1.58'55"6; 2. Giardina-D'Anna a 1'33"1; 3. Cannizzaro-Di Blasi (Peugeot 306 Rallye) a 8'47"8; 4. Burigo-Vanzin a 8'54"0 (tutti gli altri su Renault Clio Williams).

Classe Super 1600: 1. Paire-Mancini in 1.52'50"2; 2. Galipò-"Davis" a 2'20"5; 3. Alessi-Marchica (Fiat Punto) a 3'33"6; 4. Quadrelli-Musselli a 4'46"7 (tutti gli altri su Renault Clio).

TROFEO D'ITALIA RALLY GT

Assoluta: 1. Calabrini-Verdelli (Porsche Cayman S) in 1.08'01"7; 2. Fiorilla-Settimo (Porsche 997 Gt3 Rs) a 1'06"8; 3. Patuzzo-Poggese a 4'55"3 (Porsche 997 Gt3 Rs).

Classe Gt 1: 1. Fiorilla-Settimo in 1.09'08"5; 2. Patuzzo-Poggese a 3'48"3 (tutti su Porsche 997 Gt3 Rs).

Classe Gt 2: 1. Calabrini-Verdelli (Porsche Cayman S) in 1.08'01"7.

Le classifiche del CIR

Piloti: 1. Andreucci e Basso 26 punti; 3. Rossetti 21; 4. Longhi 17; 5. Cantamessa 16.

Costruttori: 1. Mitsubishi 34 punti; 2. Fiat 24; 3. Subaru 22. **Super 1600:** 1. Paire 25; 2. Signor 24; 3. Guerra 14; 4. Perico 10; 5. Spinoni e Galipò 8; 7. Fantini e Alessi 6; 9. Bottarelli e Quadrelli 5. **Super 2000:** 1. Rossetti 34 punti; 2. Basso 30; 3. Grossi, Perico e Solowow 6.

Gruppo N: 1. Andreucci 30 punti; 2. Longhi 21; 3. Cantamessa 20; 4. Dallavilla 15; 5. Aghini e Gamba 14. **Gruppo A:** 1. Talini, Bacchella, Cominelli e Provenza 10 punti; 5. Fati, Manzi, Guerrato e Giardina 8. **Gruppo N 2Rm:** 1. Torlasco 28 punti; 2. Danesi e Mistretta 10; 4. Raschi, Bendotti e Purpura 8. **Under 25:** 1. Signor 30 punti; 2. Torlasco 22; 3. Guerra 12; 4. Runfola 10; 5. Cutrera 8. **Femminile:** 1. Burigo 10 punti; 2. Palazzi 5.

Classifica del Trofeo d'Italia Rally Gt

Assoluta: 1. Calabrini 18 punti; 2. Patuzzo 12; 3. Gardemeister 10; 4. Fiorilla 8.

Coppa Csai Classe 1: 1. Patuzzo 18 punti; 2. Fiorilla 10. **Coppa Csai Classe 2:** 1. Calabrini 18 punti; Gardemeister 10.

CHALLENGE RALLY NAZIONALI

Trescore Balneario (Bg), 6 maggio 2007

RALLY PREALPI OROBICHE

Assoluta: 1. Giaconia-Torri (Renault Clio S1600) in 47'15"6; 2. Antonelli-Camadini (Renault Clio S1600) a 8"4; 3. Sora-Belometti (Renault Clio S1600) a 19"9; 4. Colombi-Pulici (Renault Clio Williams) a 58"; 5. Reduzzi-Moretti (Renault Clio Williams) a 1'22"; 6. De Cecco-Campeis (Subaru Impresa) a 1'27"2; 7. Nodari-Benigno (Mitsubishi Lancer Evo9) a 1'44"1; 8. Roggiani-Ruggeri (Renault Clio RS) a 1'46"6; 9. Gamba-Bergonzi (Renault Clio S1600) a 1'50"; 10. Prandi-Micheletti (Renault Clio S1600) a 2'03"4.

GRUPPO N

Classe 1400 (9 verificati): 1. Licini-Grigis (Rover MG 105 Zr) in 56'51"3; 2. Bianchi-Pelosi a 30"; 3. Vitari-Salmistraro a 4'20"6; 4. Reghenzani-Gheza a 4'34" (tutti gli altri su Peugeot 106 Rallye).

Classe 1600 (23 verificati): 1. Becchetti-Saetti in 51'53"3; 2. De Cecco-De Cecco a 7"9; 3. Peracchi-Nembrini a 16"; 4. Di Giacomo-Reboldi a 57"4; 5. Brovelli-Colombo a 1'04"1; 6. Moioli-Paganelli (Citroen Saxo) a 1'46"2; 7. Sozzoni-Toson a 2'26"7; 8. Imberbi-Carrara a 2'36"9; 9. Calcagni-Ferrara 3'02"6; 10. Adiamoti-Tagliabue a 3'04"1; 11. Albrigoni-Ubbiali a 3'56"3; 12. Fostini-Rossi a 3'57"6; 13. Vimercati-Vimercati a 5'26"4; 14. Muraro-Boninchi 5'29"3; 15. Bernardi-Mascioni a 5'34"2; 16. Cavagna-Lucini a 7'32"4; 17. Sala-Galizzi a 8'15"3 (tutti su Peugeot 106 16V).

Classe 2000 (32 verificati): 1. Roggiani-Ruggeri in 49'02"2; 2. Ghilardi-Marcassoli a 30"5; 3. Capelli-Manica a 38"7; 4. Lozza-Fiorendi a 1'02"5; 5. Cogo-Menegazzo (Peugeot 206 RC) a 1'51"7; 6. Catterina-Tonghini (Peugeot 206 RC) 2'04"9; 7. Pirelli-Petissi a 2'35"9; 8. Offredi-Gervasoni a 4'03"1; 9. Licini-Rosa a 4'10"3; 10. Macalli-Culasso a 4'22"4; 11. Cantoni-Cantoni a 4'27"8; 12. Visini-Scandella a 4'33"; 13. Scanzi-Gregori a 5'07"5; 14. Osio-Pulici a 5'51"4; 15. Trapletti-Maifredini a 5'55"6; 16. Sommacal-Colombo a 6'19"3; 17. Albanese-Valra (Peugeot 306) 6'58"5; 18. Cimarosti-Giovannone (Fiat Uno Turbo) a 8'41"3; 19. Ferrari-Ferrari a 9'07"5; 20. Cattaneo-Catalano a 9'10"3 (tutti gli altri su Renault Clio Rs).

Classe oltre 2000 (7 verificati): 1. De Cecco-Campeis (Subaru Impreza) in 48'42"8; 2. Nodari-Benigno a 16"9; 3. Pezzetti-Ducoli (Subaru Impreza) a 1'49"5; 4. Brignoli-Brignoli a 1'49"9; 5. Ambrosioni-Sbalanca a 2'37"5; 6. Lauro-Tognolini a 3'48"; 7. Terranova-Parisi (Subaru Impreza) a 5'01"9 (tutti gli altri su Mitsubishi Lancer Evo9).

GRUPPO A

Classe 1400 (8 verificati): 1. Lanfranchi-Mazzucchelli in 54'17"2; 2. Brambilla-Brambilla a 1'00"1; 3. Marinaro-Cuter a 1'17"5; 4. Musci-Covini a 1'21"; 5. Martinelli-Magni a 1'24"5; 6. De Tomasi-Robustelli a 2'35" (tutti su Peugeot 106 Rallye).

Classe 1600 (11 verificati): 1. Bettoni-Marchesini in 51'41"4; 2. Natali-Zunella 1 1'55"2; 3. Madella-Ruzzon a 2'46"1 4. Grigis-Grigis a 3'59"5 5. Papa-Curkovic (Opel Corsa Gsi) a 5'34"2 6. Miragliotta-Barazzetti a 7'19"3. Tutti gli altri su Peugeot 106.

Classe 2000 (15 verificati): 1. Colombi-Pulici in 48'13"6 2. Reduzzi-Moretti a 24"0 3. Prandi-Micheletti a 1'05"4 4. Vittalini-Tavecchi (Peugeot 306) a 1'20"4 5. Mastrazzo-Capitanio (Peugeot 306) a 1'35"7 6. Gilardoni-Doglio a 2'02"0 7. Marchesi-Malzani a 2'43"2 8. Campochiaro-Pirotta a 2'55"1 9. Carrara-Algarotti a 3'57"1 10. Offredi-Offredi a 5'56"2. Tutti su Renault Clio Williams.

Super 1600 (11 verificati): 1. Giaconia-Torri in 47'15"6 2. Antonelli-Camadini a 8"4 3. Sora-Belometti a 19"9 4. Gamba-Bergonzi a 1'50"0 5. Gotti-Pescali a 3'36"6 6. Acerbis-Moroni a 3'37"5 7. Zanetti-Rota a 6'27"9 8. Bergomi-Botticini a 10'31"2. Tutti su Renault Clio Super 1600.

Formula Start (1 verificato): 1. Mandelli-Mangolini (Seat Arosa) in 59'25"8.

GRUPPO KIT

Classe 1600 (8 verificati): 1. Serioli-Mensi (Citroen Saxo) in 49'49"8 2. Previati-Garavaglia (Peugeot 106) a 22"6 3. Sassi-Brambilla (Fiat Punto) a 1'54"3 4. Vecchi-Mapelli (Peugeot 106) a 2'49"1 5. Odolini-Galizioli (Citroen C2 R2) a 3'08"4 6. Morina-Zambetti (Citroen C2 Trophy) a 7'27"9 7. Zendra-Andreoli (Citroen C2) a 10'51"3.

SCADUTE OMOLOGAZIONI

OS1 (3 verificati): 1. Morgani-Davico (Renault 5 Gt Turbo) in 55'09"9 2. Locatelli-Capelli a 46".

RALLYSPRINT

Bagnolo Piemontese, 6 maggio 2007

RALLY DELLA PIETRA DI BAGNOLO

Assoluta: 1. Vallino-Gallo (Renault Clio Williams) in 19'13"5; 2. Boffa-Fresia (Renault Clio Williams) a 15"1; 3. Riedmann-Marrone (Renault Clio Williams) a 16"5; 4. De Luna-Nicola (Renault Clio Williams) a 1'22"; 5. Ricotto-Gianotto (Renault Clio Williams) a 1'26"9; 6. Tassone-Dalmasso (Lancia Delta HF) a 1'27"8; 7. Tarantino-Araspi (Renault Clio Williams) a 1'29"9; 8. Brunet-Fraschia (Renault Clio Williams) a 1'30"1; 9. Trolese-Milanesi (Citroen Saxo) a 1'47"7; 10. Politano-Mondino (Lancia Delta HF) a 1'54"3.

GRUPPO N

Classe 1400: 1. Ceriali-Miretti (Rover MG 105 Zr) in 21'54"0; 2. Beltramo-Chiapale a 23"4; 3. Favaro-Beltramo a 37"5; 4. Marazzato-Capello a 42"3; 5. Cattarello-Serena a 1'02"1; 6. Cavallero-Alberti a 1'06"1; 7. Bruno Franco-Giovenale a 1'57"1; 8. Giubergia-Ramero a 2'11"8; 9. Sucato-Dimartino a 2'26"1; 10. Dimartino-Carena a 3'22"5 (tutti gli altri su Peugeot 106 Rallye).

Classe 1600: 1. Petracca-Migliore in 21'14"0; 2. Crepaldi-De Barbieri a 12"1; 3. Miele-Pont a 48"3; 4. Ferro-Robba (Citroen Saxo VTs) a 1'08"4; 5. Tronconi-Pozzo (Citroen Saxo) a 1'09"0; 6. Caretti-Braga a 1'09"2; 7. Iaiolo-Russo a 1'20"4; 8. Dani-Mastorchio a 1'23"4; 9. Pozzi-Corsi (Citroen Saxo VTS) a 1'37"9; 10. Fidale-Demonte (Citroen Saxo) a 1'40"7; 11. Goss-Scagno a 1'48"3; 12. Cipriani-Moro a 1'54"1; 13. Araldi-Rossi (Opel Corsa) a 2'09"8; 14. Giaj Gianetto-Giolitto Cereser a 2'18"0; 15. Verlucca Raveri-Giovannone a 2'32"3; 16. Camusso-Ricotto a 5'16"8 (tutti gli altri su Peugeot 106 16V).

Classe 2000: 1. Long-Ribet in 21'48"4; 2. Franco-Geninatti a 3"6; 3. Maurino-Buzzacchino a 29"0; 4. Ferri-Tachis (Peugeot 206 RC) a 35"0; 5. Gaveglio-Carruccio a 44"4; 6. Conti-Beltrando a 1'02"5; 7. Piccato-Giordano (Opel Astra GSi) a 1'12"8; 8. Terzaghi-Amerio a 1'44"5; 9. Bianciotto-Bianciotto a 1'50"2; 10. Nazzari-Della Torre a 1'59"3; 11. Ania-Faccaro a 2'18"9; 12. Marello-Mondo a 2'20"9; 13. Verdoia-Bo (Peugeot 206 RC) a 2'24"9; 14. Panelli-Roberto a 2'48"1; 15. Rittano-Pellegrino (Ford Puma) a 3'29"6. (tutti gli altri su Renault Clio Rs).

GRUPPO A

Classe 1150: 1. Bonelli-Bruno in 23'18"0; 2. Dalmasso-Dalmasso (Fiat Cinquecento) a 15"1; 3. Boglione-Verna a 43"7; 4. Perrotto-Perrotto a 1'04"9 (tutti gli altri su Fiat Seicento).

Classe 1400: 1. Gardella-Parodi in 22'14"4; 2. Baravalle-Magliano a 3"3; 3. Conforto-Scotto a 13"6; 4. Allario-Gallese a 39"8; 5. Vecchio-Genaro a 57"3; 6. Piscioneri-Grosso a 1'08"7; 7. Chiappero-Racca a 1'52"1; 8. Cortassa Gozzi-Cibrario a 2'28"7; 9. Restani-Moiso a 3'27"1 (tutti su Peugeot 106 Rallye).

Classe 1600: 1. Trolese-Milanesi (Citroen Saxo) in 21'01"2; 2. Tessore-Giusto (Citroen C2) a 31"1; 3. Fontanone-Bruno a 37"9; 4. Tessa-Tessa a 1'05"7; 5. Daziano-Frossasco (Citroen Saxo) a 1'15"1; 6. Iemmola-Trimigno a 1'24"4; 7. Gilardi-Gilardi a 1'25"3; 8. Pastorino-Casanova a 1'52"9; 9. Vecchio-Muscio a 2'02"5; 10. Luison-Bramante a 2'11"9; 11. Tadone-Laneri a 3'13"4; 12. Cembalo-Severino a 3'54"2 (tutti gli altri su Peugeot 106 16V).

Classe 2000: 1. Vallino-Gallo in 19'13"5; 2. Boffa-Fresia a 15"1; 3. Riedmann-Marrone a 16"5; 4. De Luna-Nicola a 1'22"; 5. Picotto-Gianotto 1'26"9; 6. Tarantino-Araspi a 1'29"9; 7. Brunet-Fraschia a 1'30"1; 8. Cornaglia-Carena a 2'18"0; 9. Tadone-De Giorgis a 3'37"8 (tutti su Renault Clio Williams).

KIT CAR

Classe 1150: 1. Garello-Derosa in 22'15"7; 2. Bausano-Crivellaro a 3"8; 3. Filisetti-Gallo (Fiat Cinquecento) a 10"2; 4. Vola-Minuto a 1'50"1 (tutti gli altri su Fiat Secento)

Classe 1600: 1. Serra-Bottione (Peugeot 106) in 30'35"2.

VETTURE CON OMOLOGAZIONE SCADUTA

Classe OS0: 1. Chapellu-Lillaz (Honda Civic) in 21'23"0; 2. Bellonzi-Ribezzi a 37"6; 3. Roseo-Pistone a 47"2; 4. Gramaglia-Aime a 1'40"8; 5. Tagliatore-Oasi (Peugeot 205 Rallye) a 2'27"8; 6. Fiumanò-Favaglioni (Peugeot 205 Rallye) a 3'26"1; 7. Bruno-Scarano (Peugeot 205 Rallye) a 5'39"2 (tutti gli altri su Opel Corsa Gsi).

Classe OS1: 1. Tassone-Dalmasso (Lancia Delta HF) in 20'41"3; 2. Politano-Mondino (Lancia Delta HF) a 26"5; 3. Baldi-Baldi (Fiat Ritmo 130 Abarth) a 42"5; 4. Riva-Riva a 1'39"0; 5. Piteo-Piteo a 1'51"5; 6. Barbero-Milione a 2'10"2; 7. Rosano-Barale (Peugeot 206 Gti) a 2'24"4; 8. Vacchetto-Cavalla a 2'43"4; 9. Ferrari-Pastorelli (Peugeot 205 GTi) a 2'59"5; 10. Caffarena-Della Casa (Renault 5 Gt Turbo) a 3'46"7; 11. Perosino-De Bonis (BMW 318 i) a 4'34"3 (tutti gli altri su Peugeot 309 Gti).

RALLYSPRINT

Rovereto (Tn), 6 maggio 2007

RALLYSPRINT DEL TRENTINO

Assoluta: 1. Ferrari-Farea (Renault Clio Williams) in 18'26"0; 2. Passerini-Zortea (Renault Clio Williams) a 31"8; 3. Doretto-Arcangioli (Honda Civic) a 35"1; 4. Taddei-Gaspari (Renault Clio Williams) a 36"9; 5. Oriella-Bontorin (Peugeot 106) a 44"1; 6.