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

BUTTON 4° VITTORIA MA CON IL DUBBIO DEL DISPETTO A BARRICHELLO

AUTO SPRINT

n. 19

CHIEDI IN EDICOLA IL DVD "SENNA"

Anno XLVIII - Settimanale 12-18 maggio 2009
2,50 Euro

GP SPAGNA

FERRARI

Strategie errate, consumi eccessivi: mettiamo a nudo i problemi che frenano la rinascita del Cavallino

SI LA F60B VA

NO LA SQUADRA NON ANCORA

Il più bravo è lui

Mentre alle Azzorre l'Abarth sprofonda, in Sicilia vince grazie a un Luca Rossetti in formato super

di Daniele Sgorbini - foto Photo4

TERMINI IMERESE – *«Perché Andreucci mi ha dato 4" a Santa Lucia? Semplice, perché è matematicamente più veloce di me»*. Sbotta così, Luca Rossetti, prima di infilarsi nel riordino dopo la terza prova speciale. Il pilota Abarth cita a braccio l'intervento di Andrea Aghini fatto proprio sulle pagine di Autosprint prima del 1000 Miglia, in cui il toscano aveva rivelato la propria predilezione per Paolo Andreucci. È stufo, Rossetti, di sentirsi dire che l'altro è favorito, ed ha una gran voglia di dimostrare con i fatti che le cose non stanno proprio in questo modo. Di ribadire, tempi alla mano, che la scelta di lasciare la Peugeot per salire sull'Abarth non è stata per nulla avventata. Per farlo è partito subito all'attacco alla Targa Florio: due decimi dati al rivale nella prima frazione, altri sei in quella successiva, poi l'acuto di Andreucci sulla terza speciale ed il decisivo allungo del friulano a partire dalla quarta prova. La differenza vera Rossetti l'ha fatta nel secondo passaggio a Lascari, dove in poco più di 13 km ha dato quasi 10" ad Andreucci. Chi voleva lotta dura tra i due alla fine è stato più che accontentato. A chi gli chiede se si aspettasse un Rossetti così in palla sulle strade siciliane, Moreno Fusai, socio di Fabrizio Fabbri al vertice della

SOLO QUINTO RIOLO

Siciliani battuti nella sfida di casa

La passione, da queste parti, è sempre alle stelle e l'entusiasmo che i tifosi locali riservano ai propri beniamini non ha eguali in nessun'altra gara dell'Italiano. Passano le stagioni ma Totò Riolo è sempre l'idolo locale. La Targa Florio, per il pilota di Cerda, era iniziata piuttosto bene: terzo assoluto dopo il primo giro, anche se con qualche problema di assetto che lo ha costretto a prendersi qualche spavento. Anche l'inizio di Marco Runfola (ritirato per un problema elettronico) era stato di quelli da incorniciare, come bene stava facendo Filippo Vara (uscito nel finale), nonostante un problema con il comando del cambio. Poi però il vento è cambiato ed alla fine solo Riolo ha visto il traguardo, quinto, dopo aver tribolato per il resto della giornata. Meglio di lui ha fatto Medici, ottimo quarto e di nuovo protagonista sulle strade siciliane dopo l'exploit 2008. Strade che, invece, Umberto Scandola non è mai riuscito a digerire.

"SULLA TERRA ANDIAMO MEGLIO. SULL'ASFALTO DOBBIAMO ANCORA LAVORARE UN PO'"

PAOLO ANDREUCCI

Peugeot s'inchina

Prima vittoria con l'Abarth, per Rossetti, che ha regolato di misura Andreucci e la 207

ALL'ARRIVO

Assoluta: 1. Rossetti-Chiarcossi (Abarth Grande Punto) in 1.20'05"5; 2. Andreucci-Andreussi (Peugeot 207) a 6"1; 3. Travaglia-Granai (Skoda Fabia) a 1'31".

Le classifiche complete sono riportate nelle pagine 95-97

Racing Lions, ricorda quanto fu capace di fare da queste parti il suo ex-pilota nel 2006, quando con la piccola 206 S1600 riuscì a tratti a mettersi dietro la Grande Punto S2000. Ma anche la vittoria del 2008 dimostra che le velocissime strade della Targa Florio dicono bene al campione Italiano ed Europeo. E dicono bene anche alla Grande Punto: ora che la squadra ha ripreso a svolgere test con l'intensità che si deve ad una serie competitiva come il Cir, i risultati arrivano. Segno che la vettura è competitiva. Ma nella vittoria alla Targa Florio c'è anche molto della BFGoodrich, le gomme francesi che sul caldo e scivoloso asfalto siciliano ben si sono sposate con l'ultimo assetto deliberato per l'Abarth ufficiale. Se Rossetti si gode una vittoria che sa tanto di rivincita, Andreucci abbozza e medita di rifarsi già a San Marino: *«Sulla terra siamo messi meglio, sull'asfalto c'è ancora da lavorare un pochino»*. Eppure ci ha creduto quasi fino alla fine il toscano, e prima di partire per l'ultima tornata di prove non aveva ancora rinunciato all'idea di andarsi a prendere il primato: *«Ma senza rischiare, perché senza scarti, un ritiro sarebbe troppo pesante»*.

Già, quest'anno, per non sconvolgere gli equilibri, sarà obbligatorio per gli ufficiali portare sempre la vettura in fondo. Con una vittoria ed un secondo posto a testa, Rossetti e Andreucci ripartono dalla Sicilia con 18 punti ciascuno, a meno dieci da Travaglia che per ora riesce a mantenere un margine di relativa sicurezza: la classifica e quanto visto fino ad ora dicono senza dubbi che lo scudettato 2009 andrà cercato fra questi tre piloti. Ma in equilibrio è anche il Costruttori: la Targa ha assegnato 14 punti all'Abarth e 13 alla Peugeot, che ora guida con 56 punti, contro i 54 dei torinesi. Il Cir, dunque, è più vivo che mai e da San Marino arriverà anche Longhi a fare da... quarto incomodo.

Travaglia resta leader

Terza vettura in quattro gare, la Skoda, sopra, per Travaglia. Che col terzo posto siciliano mantiene 10 lunghezze su Rossetti e Andreucci. Sotto, Navarra, solo undicesimo con la Subaru

ORMAI IL DIVARIO DALLE S2000 È ABISSALE

Gruppo N fuori gioco

Appena un anno fa, su queste strade, Paolo Andreucci con la Mitsubishi Lancer Evo9 era stato capace di chiudere secondo alle spalle di Rossetti. L'anno prima, con la stessa vettura, aveva addirittura messo in riga tutta la truppa. Un'era che, a buttare lo sguardo sulle classifiche di questa Targa Florio, pare lontanissima, quasi dimenticata. Per trovare la prima Gruppo N all'arrivo bisogna far scendere l'indice sino alla undicesima posizione, dove c'è la Subaru di Andrea Navarra, che in gara si è scontrato con l'assetto troppo morbido per gli asfalti siciliani della Subaru N14, e questo dopo aver svolto una specifica sessione preparatoria con gli uomini della Prodrive... Dietro il pilota ufficiale delle Pleiadi, il deserto. Nello schieramento delle quindici Super2000 al via, l'unica altra N4 al traguardo è la Mitsubishi di Gabriella Mainiero. L'abbandono al Cir da parte di RalliArt Italy ha dato il primo scossone, la mancata presenza in Sicilia dei vari Campedelli, Ceccoli, Perego e via elencando ha fatto il resto, per una tendenza che, però, pare sempre più difficile da invertire ed il mm di allargamento della flangia, annunciato per il 2010, potrebbe non cambiare proprio nulla...

DEBUTTO SKODA

Miracolo all'italiana

UN BOTTO NEI TEST E TRAVAGLIA RISCHIA. MA IL TEAM RIESCE A RIPARARE LA FABIA

Lo aveva detto, alla vigilia, che i test sarebbero stati il problema principale. Si riferiva, Renato Travaglia, a quelli degli altri, che avevano avuto tutto il tempo di preparare a dovere la Targa Florio, mentre lui avrebbe avuto a disposizione decisamente meno chilometri per imparare a dare del tu alla Skoda Fabia S2000 ed adattarla al particolarissimo asfalto siciliano. E invece, ironia della sorte, è stata proprio la sessione di test privati del venerdì, su alcune strade del Fabaria Rally, che ha rischiato di non far nemmeno partire Travaglia. Dopo una decina di chilometri di avanti e indietro a Muxarello, ci è scappata infatti una "toccata" piuttosto violenta, con danni sia all'anteriore sia al posteriore della vettura. Subito è partita la corsa contro il tempo per risistemare la Skoda azzoppata. *«Non è vero che non avevamo ricambi, aspettavamo soltanto alcune parti per provare nuove soluzioni di assetto, che sono arrivate venerdì mattina dalla Repubblica Céca»,* ci tiene a sottolineare Mirko Butti, uno dei titolari del team che ha portato la Skoda Fabia al debutto nel Tricolore. Per alcuni particolari, però, ci è voluto quasi un miracolo, che ha preso forma in una piccola officina di Corleone, dove un gruppetto di uomini, armati di tornio e passione, è riuscito a rimettere in strada la Skoda, terminando il lavoro nella notte tra venerdì e sabato. La Fabia, nonostante tutto, ha dimostrato di avere un gran potenziale anche sull'asfalto italiano, dove è ancora tutta da svezzare. Il primo giro è stato, per usare le parole di Travaglia, *«Disastroso»*. Poi però, con le giuste correzioni sull'assetto, da inventare in corsa dopo l'incidente nei test, la situazione ha iniziato a migliorare. Dopo aver lavorato su molle, ammortizzatori e barre di torsione, da nono che era dopo tre prove, Travaglia è riuscito a risalire fino alla terza piazza alla fine del giro dopo, con tempi sempre più vicini a quelli di Andreucci e Rossetti. ■

Il Leoncino graffia
Al debutto nel Tricolore, la Peugeot 207 Rally ha visto il "fuori quota" Tobia Cavallini far segnare ottimi tempi e concludere 18esimo

RASCHI ANCORA PRIMO
Al suo esordio sulle strade della Targa, Alex Raschi ha vinto tra le 2Rm. Il giovane di San Marino ha avuto la meglio nel confronto con il locale Antonio Stagno, al via con una Clio Gruppo N.

TEMPI SHAKE DOWN
La Targa Florio numero 93 si è distinta anche per aver messo a disposizione i tempi dello shake down, prima gara ad aver offerto questo servizio nel Cir. Per la cronaca, ad imporsi nel test pre-gara è stato Luca Rossetti, con il tempo di 1'42"1, davanti a Perico, staccato di 8 decimi.

TRASPONDER PER TUTTI
Importante iniziativa, sul fronte della sicurezza, degli organizzatori, che hanno installato un transponder su tutte le vetture in gara, in grado di localizzarle in tempo reale sul percorso. Il sistema, che sfrutta la rete Gsm, permette di inviare in direzione gara chiamate di soccorso.

STRAMBI TOP
Mirco Strambi ha fatto suo il primo atto del Trofeo Peugeot Competition 207 Top. Strambi ha preceduto Bardini. La migliore 207 R3T in gara è stata comunque quella ufficiale, "trasparente" ai fini del Trofeo, affidata a Cavallini.

DIANA STORICO
Gara nella gara quella riservata alle storiche alla Targa Florio. Si è imposta la coppia Diana-Vitale (Bmw 2002 Tii), davanti a Salerno-Fecarotta (Porsche 911) e Bellomare-Maggio (Porsche 911).

ALESSI NEL CHALLENGE
Nella prova valida per il Challenge 8. Zona si è registrata un'affluenza degna di una gara di questo blasone: in 33 si sono presentati al via della Targa in versione Challenge, nella quale si è imposto l'equipaggio Alessi-Marchica (Clio S1600) davanti a Cassata-Lusco (Clio Rs Gr.N) e Marchese-Calvano (PuntoS1600).

SCIASCIA-MAINIERO 1 A 0
Confronto diretto alla Targa tra Patrizia Sciascia e Gabriella Mainiero. Nonostante non fosse in una delle sue giornate migliori, alla fine ha avuto la meglio la Sciascia, che dovrebbe ripresentarsi nel Cir ad Udine e Sanremo. Ancora incerto, invece, il programma della Mainiero.

58"044; 12. Zanardini a 1'06"915; 13. Bagnasco a 1'12"654; 14. Zucchi-Michelato a 1 giro; 15. Costantini-Cirò a 2 giri; 16. Carlucci 2 giri; 17. Canuti a 7 giri. Tutti su Leon Supercopa MK2. **Giro più veloce:** il 2. di Canuti in 1'24"428, alla media di 115,213 km/h.

Gara-2: 1. Trevisiol-Zucchi, 33 giri in 49'42"813, alla media di 107,616 km/h; 2. Seveso a 3"259; 3. Gentili a 6"848; 4. S. Pellegrinelli a 7"303; 5. Canuti a 23"206; 6. G.A. Pellegrinelli a 26"162; 7. Flaminio-Cassarà a 37"140; 8. Rossi-Bettera a 51"415; 9. Cassera-Cappelletti a 52"253; 10. Bagnasco a 1'01"643; 11. Schizzarotto a 1'02"542; 12. Zucchi-Michelato a 1'03"124. **Giro più veloce:** Canuti in 1'25"215, alla media di 114,149 km/h.

Il campionato: 1. Trevisiol, Zucchi 54 punti: 3. Seveso, Canuti 29; 5. Fumi, Navarrete 19.

RALLY

IRC

Resoconto della gara a pag. 84

Azzorre (Portogallo), 7-9 maggio 2009

Assoluta: 1. Meeke-Nagle (Peugeot 207) in 2.36'48"3; 2. Kopecký-Starý (Skoda Fabia) a 53"1; 3. Vouillaz-Klinger (Peugeot 207) a 1'04"8; 4. Loix-Miclotte (Peugeot 207) a 2'15"2; 5. Peres-Pedro Silva (Mitsubishi Lancer) a 4'45"2; 6. Wittmann-Ettel (Mitsubishi Lancer) 5'33"2; 7. Rautenbach-Barritt (Peugeot 207) a 5'35"8; 8. Moura-Eiró (Mitsubishi Lancer) a 5'41"3; 9. B. Magalhães-C. Magalhães (Peugeot 207) a 7'03"5; 10. Sousa-Carvalho (Fiat Punto) a 8'13"8; 11. Pascoal-Castro (Peugeot 207) a 10'15"1; 12. L. Pimentel-B. Pimentel (Subaru Impreza) a 13'41"8; 13. Rodrigues-Araújo (Subaru Impreza) a 14'04"1; 14. Teodósio-Conde (Mitsubishi Lancer) a 14'06"5; 15. Carmo-Reis (Mitsubishi Lancer) a 14'50"0; 16. Barroso Pereira-R. Silva (Subaru Impreza) a 15'01"5; 17. Casanova-Melo (Subaru Impreza) a 17'08"6; 18. Alen-Alanne (Fiat Punto) a 17'13"0; 19. Millet-Vial (Peugeot 207) a 21'12"8; 20. Costa-Nunes (Citroen C2) a 22'24"2; 21. Félix-Ferreira (Mitsubishi Lancer) a 24'01"9; 22. Villa-Michi (Fiat Punto) a 25'15"1; 23. Meneses-Areias (Citroen Saxo) a 33'37"2; 24. Esteves-Coelho (Renault Clio) a 35'6"0; 25. Ortins-Lemos (Toyota Yaris) a 54'53"4.

CAMPIONATO ITALIANO

Resoconto della gara a pag. 88

Palermo, 8-9 maggio 2009

RALLY TARGA FLORIO

Assoluta: 1. Rossetti-Chiarcossi (Grande Punto Abarth S2000) in 1.20'05"5; 2. Andreucci-Andreussi (Peugeot 207 S2000) a 6"1; 3. Travaglia-Granai (Skoda Fabia S2000) a 1'31"0; 4. Medici-De Luis (Peugeot 207 S2000) a 1'36"0; 5. Riolo-Marin (Grande Punto Abarth S2000) a 1'45"1; 6. Scandola-D'Amore (Grande Punto Abarth S2000) a 1'54"6; 7. Michelini-Perna (Peugeot 207 S2000) a 2'20"7; 8. Perico-Carrara (Peugeot 207 S2000) a 2'43"5; 9. Di Benedetto-Michelet (Peugeot 207 S2000) a 2'47"6; 10. Signor-Barone (Grande Punto Abarth S2000) a 3'15"4.

GRUPPO N

Classe 2000: 1. Stagno-Palazzolo in 1.27'50"8; 2. Di Sclafani-Portera (Peugeot 206 Rc) a 2.16"2; 3. Dall'Ara-Piazzini a 2'54"8; 4. Iacuzzi-Gargano a 5'10"0; 5. Proto-Patornio (Peugeot 306 Rallye) a 7'35"5; 6. Ricci-Pfister (Bmw 120 D) a 17'08"5 (tutti gli altri su Renault Clio Rs).

Classe oltre 2000: 1. Navarra-Cerrai (Subaru Impreza N14) in 1.23'32"8; 2. Mainiero-Di Palermo (Mitsubishi Lancer Evo IX) a 4'56"1.

Classe S2000: 1. Rossetti-Chiarcossi (Grande Punto Abarth) in 1.20'05"5; 2. Andreucci-Andreussi a 6"1; 3. Travaglia-Granai (Skoda Fabia) a 1'31"0; 4. Medici-De Luis a 1'36"0; 5. Riolo-Marin (Grande Punto Abarth) a 1'45"1; 6. Scandola-D'Amore (Grande Punto Abarth) a 1'54"6; 7. Michelini-Perna a 2'20"7; 8. Perico-Carrara a 2'43"5; 10. Di Benedetto-Michelet a 2'47"6; 10. Signor-Barone (Grande Punto Abarth) a 3'15"4 (tutti gli altri su Peugeot 207).

GRUPPO A

Classe 2000: 1. Raschi-Lamonato (Renault Clio R3) in 1.27'01"5; 2. Cavallini-Farnocchia a 1'27"5; 3. Fugazzotto-Guzzi (Renault Clio R3) a 4'08"9; 4. Strambi-Niccolai a 5'14"8; 5. Bardini-Coniglio a 8'04"8; 6. Botindari-Ribaudo (Peugeot 206 Rc) a 11'15"9 (tutti gli altri su Peugeot 207 R3T).

CLASSIFICA DELLA GARA VALIDA PER IL CHALLENGE 8° ZONA

Assoluta: 1. Alessi-Marchica (Renault Clio S1600) in 1.27'09"6; 2. Cassata-Lusco (Renault Clio Rs) a 3'47"6; 3. Marchese-Calvano (Fiat Punto S1600) a 4'39"6; 4. Giordano-Marino (Renault Clio R3) in 5'18"2; 5. Nastasi-Stassi (Peugeot 106) a 7'10"2; 6. Fertitta-Fertitta (Peugeot 106) a 8'21"0; 7. Cannino-Di Leonardo (Citroen Saxo) a 8'55"3; 8. Gaetani-Calderone (Mg Zr 105) a 9'09"6; 9. Denaro-Abate (Opel Corsa) a 10'23"4; 10. Speciale-Amodeo (Peugeot 106 16V) a 10'28"5.

GRUPPO N

Classe 1400: 1. Gaetani-Calderone (Rover Mg Zr 105) in 1.36'19"3.

Classe 1600: 1. Nastasi-Stassi in 1.34'19"9; 2. Cannino-Di Leonardo (Citroën Saxo) a 1'45"0; 3. Biondo-Sinagra (Renault Clio) a 3'37"1; 4. Guagliardo-Carnevale a 8'34"3 (tutti gli altri su Peugeot 106 16V).

Classe 2000: 1. Cassata-Lusco (Renault Clio Rs) in 1.30'57"3.

GRUPPO A

Classe 1600: 1. Fertitta-Fertitta (Peugeot 106 16V) in 1.35'30"7; 2. Denaro-Abate (Opel Corsa Gsi) a 2'02"4.

Classe 2000: 1. Oddo-Bianchi (Renault Clio Rs) in 1.59'11"0.

FUORI OMOLOGAZIONE

Classe FN1: 1. Provenzano-Troia in 1.40'14"8; 2. Pratile-Parco a 6'01"6 (tutti su Peugeot 106 Rallye).

Classe FA5: 1. Speciale-Amodeo (Peugeot 106 16V) in 1.37'38"2; 2. Panno-Ingenio (Peugeot 205 Rallye) a 35"8.

Le classifiche del CIR

Piloti: 1. Travaglia 28 punti; 2. Rossetti e Andreucci 18; 4. Cavallini 14; 5. Michelini 12; 6. Basso 10; 7. Signor 8; 8. Scandola, Perico, Navarra e Trentin 6.

Trofeo Indipendenti: 1. Trentin 12 punti; 2. Ceccoli e Cavallini 10; 4. Dati, Signor e Michelini 8; 7. Medici e Campedelli 5; 9. Martelli 4; 10. Pesavento e Di Benedetto 3.

Costruttori: 1. Peugeot 56 punti; 2. Abarth 54; 3. Mitsubishi 8; 4. Subaru e Skoda 6.

Super 1600: 1. Lombardi 18 punti; 2. Vanni 10; 3. Lancini 8; 4. Tlustak 6; 5. Zanardini 5.

Super 2000: 1. Travaglia 29 punti; 2. Rossetti e Andreucci 18; 4. Cavallini 14; 5. Michelini 12; 6. Basso 10; 7. Trentin 9; 8. Signor 8; 9. Medici e Scandola 7.

Gruppo N: 1. Navarra 20 punti; 2. Ceccoli 16; 3. Iliev e Campedelli 10; 5. Stagno e Porcistean 8; 7. Riva, Perego, Mainiero e Ricci 6.

R3: 1. Raschi 35 punti; 2. Bizzarri 10; 3. Torlasco, Cavallini, Ghegin e Dracone 8; 7. Albertini e Fugazzotto 6; 9. Strambi 5; 10. Slavov e Bardini 4.

R2: 1. Stratieva 10 punti.

Femminile: 1. Sciascia 10 punti; 2. Mainiero 8; 3. Cetinkaya e Stratieva 5 punti.

Gruppo N 2Rm: 1. Ricci 23 punti; 2. Dall'Ara 16; 3. Crugnola 12; 4. Santini e Stagno 10; 6. Roggiani e Di Sclafani 8; 8. Perna, Grifoni e Zanini 6.

Under 23: 1. Signor 40 punti; 2. Raschi 26; 3. Crugnola 9; 4. Albertini, Buda e Campedelli 8; 7. Fresi 5.

Diesel: 1. Ricci 40 punti; 2. Ongaro 8, e Imberti 8; 4. Bergamo 6.

CHALLENGE 3ª ZONA

Resoconto della gara a pag. 92

Torriglia (Ge), 9-10 maggio 2009

RALLY APPENNINO LIGURE

Assoluta: 1. Audirac-Gaglio (Renault Clio S1600) in 55'20"2; 2. Miedico-Baruzzi (Renault Clio S1600) a 8"5; 3. Strata-Roggerone (Grande Punto Abarth S2000) a 31"8; 4. Giacobone-Protti (Fiat Grande Punto S2000) a 46"2; 5. Mezzogori-Baldini a 1'17"0; 6. Storace-Cazzola a 1'18"05; 7. Condrò-Riolfo (Peugeot 205 Gti) a 1'39"7; 8. Tuo-Canalini a 2'01"6; 9. Migliorini-Bernazzani a 2'21"0; 10. Aragno-Mondino a 2'32"4 (gli altri tutti su Renault New Clio).

GRUPPO N

Classe 1600 (18 verificati): 1. Pavani-Bottini in 1.00'35"7; 2. Isola-Michelotto a 29"3; 3. La Neve-Ammendola a 1'55"5; 4. Lazzara-Isola a 2'04"2; 5. Cannas-Petrolo a 3'17"3; 6. Lanza-Perasso a 3'37"3; 7. Di Puccio-Roatta (Honda Civic Vti) a 4'43"7; 8. Perotti-Scagnelli a 5'07"7; 9. Piombo-Banaudi a 5'15"09 (tutti gli altri su Peugeot 106 Gti).

Classe 2000 (10 verificati): 1. Zilocchi-Laghi in 58'08"4; 2. Calleri-Bevione a 34"7; 3. Benazzo-Bennardo a 1'58"6; 4. Damele-Terribile a 2'17"6; 5. Gautero - Dalmasso a 4'04"7; 6. Sessarego-Dentone a 4'56"1; 7. Ferrari-Comastri a 9'36"2 (tutti su Renault Clio Rs).

Classe oltre 2000 (4 verificati): 1. Iacomini-Actite (Subaru Impreza Sti) in 57'56"5; 2. Strata M.-Roggerone A. (Mitsubishi Lancer Evo Ix) a 1'39"1.

Classe S2000 (2 verificati): 1. Strata-Roggerone in 55'52"0; 2. Giacobone-Protti a 14"4 (tutti su Fiat Grande Punto).

GRUPPO A

Classe 1400 (2 verificati): 1. Poggio-Briano in 1.00'33"8; 2. Scasso-Gangi a 47"1 (tutti su Fiat Panda Abarth).

Classe 1600 (7 verificati): 1. Canevari-Gallizia in 58'11"8; 2. Bonafini-Tacchino a 23"2; 3. Carmignano-Maggio (Citroen C2 Vts) a 6'35"5 (tutti gli altri su Peugeot 106 Gti).

Classe 2000 (3 verificati): 1. Nicolini-Magliano (Rover ZR 160) in 1.07'19"3.

Classe S1600 (4 verificati): 1. Audirac-Gaglio in 55'20"2; 2. Miedico-Baruzzi a 8"5; 3. Genovese-Morena a 6'25"2 (tutti su Renault Clio 16v).

GRUPPO R

Classe R3C (13 verificati): 1. Mezzogori-Baldini in 56'37"2; 2. Storace-Cazzola a 1"5; 3. Tuo-Casalini a 44"6; 4. Migliorini-Bernazzani a 1'04"0; 5. Aragno-Mondino a 1'15"4; 6. Cavallaro-Bailo a 1'49"4; 7. Balestrero D.-Prà a 2'22"8; 8. Villa-Templari a 3'00"6; 9. Donato-Culasso a 4'59"0; 10. Robaldo-Tadone a 5'25"7; 11. Pessina-Filiberti a 6'02"5 (tutti su Renault New Clio).

Classe R3D (1 verificato): 1. Semeraro-Colombo (Fiat Punto Jtd) in 1.09'24"6.

Classe R2B (1 verificato): 1. Craviotto-Piccinini (Citroen C2 Vts) in 1.00'27"2.

SCADUTA OMOLOGAZIONE

Classe FA7 (7 verificati): 1. Condrò-Riolfo (Peugeot 205 Gti) in 56'59"9; 2. Eirale-Canobbio a 2'08"9; 3. Gaggia-Gaggia a 5'13"6 (tutti gli altri su Renault Clio Williams).

Classe FA5 (7 verificati): 1. Peirano-Staltari in 1.03'30"7; 2. Risso-D'Arrigo a 4'55"2; 3. Spinetta-Poggi (Peugeot 205 Rallye) a 7'30"3; 4. Gazzolo-Ferretti (Peugeot 205 Rallye) a 8'34"4 (tutti gli altri su Peugeot 106 Rallye).

Classe FN3 (8 verificati): 1. Tamagnini-Tamagnini in 1.01'10"2; 2. Verardo-Merini a 1'18"6; 3. Cosentino-Antichi (Peugeot 205 Gti) a 7'19"4 (tutti gli altri su Renault Clio Williams).

Classe FN1 (4 verificati): 1. Podda-Marrè in 1.04'36"2; 2. Mangini-Tasso a 1'50"4; 3. Fontana-Carrà a 7'16"7 (tutti su Peugeot 106 Rallye).

CHALLENGE 1ª ZONA

Resoconto della gara a pag. 93

Novara, 9-10 maggio 2009

3° RALLY 111 MINUTI

Assoluta: 1. Bocchio-Fenoli (Renault Clio S1600) in 38'51"8; 2. Canella-Gria (Peugeot 207 S2000) a 22"2; 3 Beltrami-Bozzola (Renault Clio S1600) a 30"8; 4 Verna-Pieri (Renault Clio S1600) a 54"6; 5 Cogo-Mazzetti (Renault Clio S1600) a 1'33"4; 6 Margaroli-Lauretta (Renault Clio Williams) a 1'45"3; 7 Caffoni-Minazzi (Renault Clio rs) a 1'50"0; 8 Taverna-Corollo (Subaru Impreza) a 2'06"3; 9 Sodano-Simeoni (Renault Clio Williams) a 2'11"4; 10 Bertinotti-Varale (Peugeot 106) a 2'29"2.

GRUPPO N

Classe 1600: 1 Sarli-Sarli in 43'20"4, 2 Deini a 37"5; 3 Bicchiarelli-Gallo a 47"3; 4 Cerutti-Zeffiretti a 1'13"6, 5 Bisello-Esposito a 1'16"3; 6 Tavazza-Cardana a 2'15"5; 7 Foresto-Marchinetti (Opel Corsa Gsi) a 2'51"0, 8 Martinoli-Uccelli a 3'21"; 9 Martinelli-Bertani a 5'08"7; 10. Fonsatti-Ferro (Citroën Saxo) a 6'31"2 (tutti gli altri su Peugeot 106 16V).

Classe 2000: 1. Caffoni-Minazzi (Renault Clio Rs) in 40'41"8; 2. Toniazzo-Corinaldesi a 1'00"2; 3. Faggio-Destro a 1'10"6; 4. Corinaldesi-Gentile a 1'45"3; 5. Barbati-Cadore (Ford Fiesta ST) a 2'01"7; 6. Bellotti-Donadi (Ford Fiesta ST) a 2'42"7; 7. Maraldi-Zumella a 2'52"4; 8. Salviotti-Gallotti (Ford Fiesta ST) a 3'04"9; 9 Pregnolato-Saporito a 3'21"8; 10 Sabatella-Ferrari (Peugeot 206 rc); a 3'43"8, 11 Pesimena-Terrini a 3'49"8; 12 Candido-Laffranchi (Ford Fiesta ST) a 6'05"; 13 Cerutti-Vicario a 7'42"1 (tutti gli altri su Renault Clio Rs).

Classe oltre 2000: 1. Taverna-Corollo (Subaru Impreza) in 40'58"1; 2. Superina-Erbea (Subaru Impreza) a 1'20"5.

Classe S2000: 1. Canella-Gria (Peugeot 207) in 39'14".

GRUPPO A

Classe 1150: 1. Filisetti-Milan (Fiat Cinquecento) in 44'19"7; 2 Rotella-Rappoldi (Fiat Seicento) a 14"1; 3. De Marco-Neggia (Fiat Cinquecento) a 1'03"7; 4 Filisetti-Caruso (Fiat Seicento) a 1'48"5.

Classe 1600: 1. Bertinotti-Varale in 41'21"0; 2 Minesi-Zanni a 1'00"7; 3 Tranchini-Tranchini (Opel Corsa Gsi) a 1'20"1; 4 Tasinato-Gilardini (Citroën Saxo) a 1'56"7; 5 Fabiano-Veronese (Peugeot 206 XS) a 3'25"2; 6 Sacco-Daffara (Citroën Saxo) a 6'12"2; 7 Malaspina-Vigna a 9'43"7; 8 Inversini-Miccoli (Opel Corsa GSI) a 11'55"6; 9 Fittaroli-Heintel a 12'57"7 (tutti su Peugeot 106 16V).

Classe 2000: 1. Nicolini-Carboni (Honda Civic) in 41'28"5; 2 Corsi-Botto (Peugeot 206 Rc) a 4'31"3; 3 Pollarola-D'Addario (Seat Ibiza Cupra) a 4'31"8.

Classe S1600: 1. Bocchio-Fenoli (Renault Clio) in 38'51"8; 2. Beltrami-Bozzola a 30"8; 3. Verna-Pieri a 54"6; 4. Cogo-Mazzetti a 1'33"4; 6. Morpheus-Gravinese (Citroën Saxo) a 4'38"4; 7. Roggia-Garavaglia a 5'01"6.

GRUPPO R

Classe R3C: 1. Soldà-Goi (Renault Clio rs) in 42'44"; 2. Bacchella-Mazzocchi a 14"4,3. Ruffoni-Tonati a 38"8; 4. Valsesia-Poletti a 1'21"4 (tutti su Renault Clio).

Classe R2B: 1. Sangermani-Soncin (Citroën C2 Max) in 45'12"1.

FUORI OMOLOGAZIONE

Classe FN1: 1. Candidi-Dragna in 45'08"8; 2 Fornara-Rubinelli a 1'25"5; 3 Ausonia-Cotone a 1'25"6; 4 Blanda-Dragonetti a 1'52"4; 5 Pasquali-Poltronieri a 3'17"7, 6 Trapella-Mancin a 3'44"5; 7 Nada-Baldi a 7'18"1 (tutti su Peugeot 106 Rallye).

Classe FN3: 1. Margaroli-Lauretta in 40'37"1; 2 Sodano-Simeoni a 26"1; 3 Frassati-Sola a 4'05"7; 4 Fattalini-Bianchetti a 5'40"4 (tutti su Renault Clio Williams).

Classe FA4: 1. Cattaneo-Cattaneo in 46'00"4; 2 Giannico-Rocca a 1'46"1; 3 Tortorella-Regis Milano a 2'17"5 (tutti su Peugeot 106 16V).

Classe FA5: 1. Pizio-Basile (Renault Clio Williams) in 43'59"5; 2 Bertolotti-Carolo (Renault Clio Williams) a 4'52"2.

Classe FA6: 1. Fabbrica-Lucini (Ford Sierra Cosworth) in 51'36"4.

SALITA

CIVM

Resoconto della gara a pag. 83

Fasano (Br), 10 maggio 2009

SELVA DI FASANO

Assoluta: 1. Baldi (Osella FA 30 Zytek) in 4'26"936; 2. Scaramozzino (Lola Cosworth) a 1"288; 3. Cinelli (Lola Zytek) a 8"445; 4. Nappi (Lola Zytek) a 9"632; 5. Caldani (Osella PA 21/S Honda) a 15"851; 6. Leogrande (Gloria C8) a 16"424; 7. Savoldi (Radical Suzuki) a 17"015; 8. Cassibba G. (Osella PA 20/S BMW) a 17"635; 9. Picchi (Lola Honda) a 18"110; 10. Raiti (Osella PA 20/S BMW) a 20"533.

GRUPPO N

Classe 1150: 1. Minervini (Fiat Cinquecento) in 7'06"358.

Classe 1600: 1. Cicalese in 5'50"112; 2. Liuzzi a 0"049; 3. Martelli a 6"578; 4. Di Luccio a 7"544; 5. Migliulo a 9"388; 6. Lo Mascolo a 10"737; 7. Aquila a 11"761; 8. Brescia a 11"826; 9. Pistoia (Citroen Saxo) a 13"457; 10. Spacco a 13"472; 11. Tricarico a 16"250; 12. Montagna a 16"594; 13. Forte a 17"268; 14. Nolè a 19"651; 15. Paletta (Citroen Saxo) a 20"049; 16. Lo Schiavo a 20"579; 17. Recchia a 23"981; 18. D'Auria a 34"483; 19. Pepe a 36"628; 20. Somma a 36"849 (tutti gli altri su Peugeot 106 16V).

Classe 2000: 1. Calabretto (Honda Civic Type R) in 5'33"195; 2. Regis (Renault Clio RS) a 2"468; 3. Montanaro (Renault Clio RS) a 4"074; 4. Chiavaroli (Honda Civic Type R) a 6"243; 5. Lombardi (Renault Clio RS) a 8"584; 6. Volini (Honda Civic Type R) a 13"109; 7. Ghizzoni (Honda Civic Type R) a 15"677; 8. Perrotta (Renault Clio RS) a 23"894; 9. D'Andrea (Peugeot 206) a 25"863; 10. Mosca (Alfa 145) a 1'04"473.

Classe 3000: 1. Bicciato (Mitsubishi Lancer) in 5'40"207.

GRUPPO A

Classe 1600: 1. Chirico in 5'32"390; 2. Tinella a 6"862; 3. D'Angelo a 7"746; 4. Ca-