

# **RASSEGNA STAMPA 2013**



**RASSEGNA STAMPA AGGIORNATA AL**

**11 DICEMBRE 2013**

# Rally Sprint/Auto Sprint N° 49

Trofeo Rally Asfalto

10/16 dicembre 2013 (pag. 18)

Tra Pochi ma buoni

## I VINCITORI 2013

Titolo  
Piloti

**Paolo  
Porro**

**Paolo  
Cargnelutti**

Coppa  
Super 2000

**Roberto  
Vellani**

Coppa  
Gruppo N

**Francesco  
Laganà**

**Maurizio  
Messina**

## MISSIONE COMPIUTA

Dopo aver conquistato i titoli di classe nel 2004 con una Clio Gruppo A e nel 2005 con la Clio 1600, Paolo Porro ha centrato il bersaglio grosso

[ CON LA FOCUS WRC PAOLO SI È POSTO SOTTO AI RIFLETTORI CONQUISTANDO IL TROFEO RALLY ASFALTO. UN SOGNO CHE SI AVVERA ]

(di Gianluca Lioce - foto Bettiol)

# Luci su Porro



# Rally Sprint/Auto Sprint N° 49

Trofeo Rally Asfalto

10/16 dicembre 2013 (pag. 19)

**N**on sono stati molti quelli che hanno voluto puntare sul Trofeo Asfalto giunto all'ultima edizione della sua controversa storia. Come suol dire, gli assenti hanno sempre torto. Quindi è giusto ed interessante andare a scovare le storie che si portano dietro i piloti che, anche nel 2013, hanno creduto nella serie. A cominciare da Paolo Porro, che ha vinto la classifica assoluta. Il comasco si era imposto nel 2004 - con una Clio Gruppo A - e nel 2006 - con una Clio S1600 - nelle rispettive classi del Trofeo Asfalto. Quindi era passato a guidare le Wrc, vincendo alcune gare ma senza mai essere in grado di essere presente in tutto il Campionato. Nel 2013 Porro, affiancato dal fido Paolo Cargnelutti, con il quale divide l'abitacolo "da sempre", ha realizzato il sogno di vincere la serie, a bordo della sua Focus Wrc. \* \* \*

## I VINCITORI 2013

Coppa  
Gruppo N 2Rm

Giovanni Marco  
**Lanza**

Davide  
**Leone**

Coppa  
R3

Roberto  
**Vescovi**

Carla  
**Guzzi**

Coppa  
R2

Luca  
**Fiorenti**

Coppa  
R1

Giuseppe  
**Gualta**

Federico  
**Dellacasa**

Coppa  
U23

Enrico  
**Volpi**

Paolo  
**Rocca**

Davide  
**Cagni**

Daniele  
**Benedetti**

# Rally Sprint/Auto Sprint N° 49

Trofeo Rally Asfalto

10/16 dicembre 2013 (pag. 20)

Tra Pochi ma buoni

## VELLANI, UNA VITA IN PROVA SPECIALE

### S.2000-R4-R5

Una lunga carriera e tanti titoli, ma Roberto Vellani non ha la minima intenzione di fermarsi. Nelle ultime tre stagioni il reggiano s'è messo in gioco nel Trofeo Asfalto con una Peugeot 207 S2000 ed ha portato a casa altrettanti titoli di categoria. Quest'anno, ha anche concluso la serie al secondo posto assoluto. Proprio il 2013 è stata la stagione meno semplice, nella quale ha trovato un osso duro come Signor e diversi driver locali che lo hanno impensierito strada facendo. Comunque la costanza lo ha premiato ancora una volta. Gare clou della stagione il Marca Trevigiana il Due Valli, dove la presenza di Andreucci ha rappresentato un grande stimolo.

### GRUPPO N

Dopo le ultime stagioni passate a gareggiare con una Mitsubishi Lancer R4, con la quale ha cercato di impensierire le più performanti S2000, il "pugliese d'adozione" Francesco Laganà è tornato a calcare le strade dello stivale con la versione Gruppo N della vettura giapponese, aggiudicandosi la categoria. Laganà ha lottato soprattutto contro la sfortuna, senza aver avuto molti avversari. «Spero di averne di più l'anno prossimo, quando parteciperò alle gare che saranno valide per il nuovo Campionato Wrc».

### GRUPPO N 2RM

La classe N3, in Italia, è un monopolio delle Renault Clio. Giovanni Marco Lanza, invece, non ha mai seguito la moda ed è sempre stato legato al marchio Honda. Quest'anno ha partecipato alla serie con una Civic N3, con la quale si è aggiudicato la categoria, andando ad impensierire anche Laganà per la conquista del Gruppo N. Come mai la Honda Civic? «Perché in Italia è sottostimata - dice Lanza - . Ho iniziato con le versioni 1.6 litri, prima e seconda serie per poi passare alla 2 litri di Foltran».

### GRUPPO R3

Tutti lo sanno. Vescovi è l'"ammazzacampionati". Dove il reggiano partecipa, vince. Quasi sempre è così. Su qualsiasi vettura e in qualsiasi campionato. Quest'anno, con la Clio R3, ha portato a casa Coppa Csai e Coppa Michelin di categoria. Il tutto sem-

Una lunga carriera piena di titoli per il pilota reggiano che non ha alcuna voglia di fermarsi. Ecco perché



# Rally Sprint/Auto Sprint N° 49

Trofeo Rally Asfalto

10/16 dicembre 2013 (pag. 21)



**GRAN TRIS CON LA PEUGEOT 207**  
Per la terza volta di fila Roberto Vellani ha messo tutti alle spalle nella corsa al titolo Super 2000, imponendosi con la Peugeot 207



pre insieme a Giancarla Guzzi, compagna nella vita e nell'abitacolo.

## GRUPPO R2

Si è conclusa a Verona, sull'ultima prova speciale, la battaglia che ha visto protagonisti Cunial e Fiorenti, con quest'ultimo uscito vincitore. Una delle Coppe Csaì più combattute, quella per la classe R2, con due giovani impegnati a sfidarsi a suon di "scratch" e che alla fine ha visto sveltare Fiorenti.

## GRUPPO R1

Anche la categoria R1 ha il suo vincitore con la storia particolare. Infatti Giuseppe Guaita ha una grande esperienza come navigatore, come ricognitore e come grafico, ma non come pilota. Così, quasi per caso, ha vinto la Coppa Csaì di categoria. Nella gara di casa, il Rally di Como, il team Tre Antenne Sport Racing gli ha offerto l'opportunità di correre con una Ds3 R1 e grazie a quella partecipazione Guaita si è imposto anche nella Coppa Csaì.

## UNDER 23

Due giovani speranze hanno vinto a pari merito tra agli Under 23. Entrambi hanno partecipato ad una sola gara ma hanno fatto bottino pieno. E hanno idee molto chiare per il futuro. «L'intenzione è sicuramente quella di fare il Trofeo Suzuki» dice Cagni e Volpi di rimando spiega che: «Vorrei continuare il processo di crescita. Quest'anno sono stato aiutato dalla Lanterna Corse, grazie al Progetto giovani che mi ha permesso di fare due gare, tra le quali il Sanremo, con una Clio N3». •••



## Tutto Rally Più N° 12

Trofeo Rally Asfalto

Dicembre 2013 (pag. 22)

Approfondimento I campionati 2014

# A caccia di titoli

PHOTO 2

# Tutto Rally Più N° 12

Trofeo Rally Asfalto

Dicembre 2013 (pag. 23)

di Gian Domenico Lorenzet



**La prova mondiale sarda entra nel Cir, nasce una serie per le muscolari WRC, il TRN soppianta il Challenge di zona. Ecco le proposte della Federazione per l'anno che sta arrivando.**

**T**utto uguale al passato? Può essere. Un miglioramento? Forse. Dare una prima occhiata ai campionati 2014 varati dalla Federazione può suscitare reazioni contrastanti. Indubbiamente il quadro delle varie serie può sembrare molto simile a quello della scorsa annata ma delle differenze, sotto sotto, si trovano.

**Cir, finale veneto.** Per il Cir, il massimo campionato tricolore, resta invariata la formula con otto gare tre delle quali, quelle centrali, su terra. Il Sanremo si sposta in primavera per disputarsi in contemporanea con lo storico, il veronese 2 Valli rientra, dopo l'edizione del 1988 vinta da Andrea Zanussi sulla Bmw M3, a discapito del 1000 Miglia mentre la prova mondiale italiana, il Rally Italia Sardegna, torna ad essere valida per il Cir come accadeva fino a qualche anno fa per il Sanremo. A farne le spese l'altra gara sarda, il Costa Smeralda che "retrocede" nel Trofeo Terra.

**Terra resistente.** La serie dedicata agli amanti dei fondi bianchi nonostante l'ultima stagione certamente non esaltante, rimane in vita. Sette appuntamenti in programma compresi il "resuscitato" San Crispino, il Sardegna iridato ed il Puglia e Lucania che quest'anno è stata una gara davvero per pochi intimi.

# Tutto Rally Più N° 12

Trofeo Rally Asfalto

Dicembre 2013 (pag. 24)

## Approfondimento I campionati 2014

**Gare per i muscoli.** Mandato in pensione il Trofeo Asfalto la nuova "serie B" su asfalto si chiama Campionato italiano WRC dove si daranno battaglia, come si può intuire, le World Rally Car. Con loro le vecchie A8, Delta e Celica tanto per capirci, e le vitaminizzate K11, Mégane e Clio Kit e 306 Maxi. Sei appuntamenti con il 1000 Miglia in arrivo dal Cir ed il neonato Roma Capitale in panchina, pronto a subentrare in caso di forfait.

**Il nuovo TRN.** La novità sostanziale si chiama Trofeo Rally Nazionali, nome caro a chi ha qualche anno in più dato che fino all'inizio degli Anni '80 così si chiamava il secondo campionato italiano per importanza. Fino alla stagione che si sta chiudendo questa serie si articolava sulle otto gare del Cir mentre dal 2014 la filosofia sarà totalmente diversa. Saranno valide le gare di zona che avranno coefficiente 1 o 1,5 a seconda del "valore", quelle del Campionato WRC e quelle del TRT con coefficiente 2 e quelle del Cir con coefficiente 2,5. Le zone, dalle quali ovviamente sparirà il Challenge, si riducono a sei: la prima è interamente piemontese vista la cancellazione del Valle d'Aosta, nella

seconda ci sono Liguria e Lombardia, la terza comprende Triveneto ed Emilia mentre la quarta è quella toscana, sarda ed umbra. La quinta abbraccia il Centro Sud e la sesta la Sicilia.

**In cerca di aiuto.** La promozione del 2 Valli, rally organizzato dall'AC Verona di cui è presidente Adriano Baso, consigliere dell'Automobile Club Italiano, nel Cir la spiega Marco Ferrari, segretario generale Aci-Csai: «La gara negli ultimi anni ha registrato un alto gradimento e numeri importanti. E poi, dal punto di vista tecnico, ha delle prove speciali che possono valorizzare il campionato». Ferrari fa poi un ragionamento sulle scelte della Federazione: «Abbiamo fatto un'analisi logico-promozionale uscendo dall'aspetto organizzativo delle gare che non deve più essere una discriminante. Diamo per scontato che una gara del Cir sia ben organizzata, ora si cerca di puntare sul gradimento dei piloti e sull'attrattività della manifestazione, in modo tale da poter avvicinare potenziali investitori».

**Tutto fa spettacolo.** Marco Ferrari spiega poi il perché della nascita del Campionato WRC: «Anche qui è stata fatta un'analisi ed abbiamo capito che ci sono



**AUTO DA SPETTACOLO**  
Sopra Marco Ferrari, segretario generale Aci-Csai. Sotto una WRC in azione: queste vetture nel 2014 avranno un campionato a loro riservato.



## La carica dei 147

Attualmente sono 147 le gare iscritte a calendario per la prossima stagione. Aboliti i Rally2 abbiamo 28 Rally Day, la nuova formula che riprende quella dei Rally Sprint rimpiazzati da molti, 38 Ronde (viene abolita dalla denominazione la parola Rally), 66 rally nazionali e dieci internazionali. A questo elenco si aggiungono 5 rally in circuito.



# Tutto Rally Più N° 12

Trofeo Rally Asfalto

Dicembre 2013 (pag. 26)

Approfondimento | **I campionati 2014**



## CAMBIO DI CASACCA

**Il cremonese Leonardo Adessi, pilota per passione, è il presidente della Commissione Rally dopo essere stato a lungo a capo della Sottocommissione Auto Storiche della Csaì.**

numeri importanti, sufficienti per dare vita ad una serie aperta ai gentleman che vogliono correre con auto che fanno spettacolo e che sono in grado di attirare il pubblico». Se le WRC fanno spettacolo viene naturale chiedersi perché queste vetture non diventino le protagoniste del Cir: «In effetti - dice - fanno più spettacolo delle attuali auto del massimo campionato che non hanno lo stesso appeal. Ma confido nelle nuove R5 che hanno lo stesso potenziale delle RRC e delle S2000, potrebbe uscire un campionato più interessante di quelli visti in passato». **Hasta la terra siempre.** Marco Ferrari non si nasconde, poi, sui problemi delle gare su terra: «Gli organizzatori sono sempre meno interessati anche perché ai costi per l'allestimento delle gare si aggiungono quelli per il ripristino delle strade. Non sempre la qualità di quei rally è al meglio, sono in calo iscritti e sponsor. Lo scorso anno abbiamo voluto valorizzare i Gruppi N con una diversa flangiatura e vogliamo continuare ad organizzare un campionato fino a quando ci saranno gare su terra anche se oggi ci sono delle alternative (la serie Raceday, ndr) valide».

**Aperto a tutti.** Da una ventina d'anni presidente dell'Automobile Club Cremona, Leonardo Adessi è il presidente della Commissione Rally. «Credo - attacca - che il settore viva una situazione difficile, ma più a parole che di fatto. A noi italiani piace un po' piangerci addosso... Ad oggi (seconda metà di novembre, ndr) abbiamo a calendario per il 2014 147 rally, troppi in relazione al bacino d'utenza. Abbiamo deciso di dare un segnale di novità facendo cor-

rere più vetture possibili. Ad esempio il Campionato WRC sarà aperto anche alle A8 ed alle K11, una serie per auto spettacolari ed importanti».

**Venite gente.** «L'idea di rendere tutte le gare titolate valide per il TRN - aggiunge Adessi - parte dalla volontà di non lavorare più a comparti e dalla volontà di portare più gente nelle gare importanti. Abbiamo ridotto le zone in modo tale che ognuna abbia tra le 8-9 e le 10-12 gare titolate. Per adesso è così ma non è detto che questa linea sia quella scelta anche per il futuro».

**L'ora del test.** La Federazione ha poi varato altre novità minori ma comunque interessanti come la reintroduzione di un Campionato Costruttori Produzione nel Cir e «la possibilità - aggiunge Adessi - per i vincitori delle passate edizioni di lottare nuovamente per il titolo Junior, purché Under 28». «Abbiamo anche deciso - prosegue - di istituire l'obbligo di seguire un test d'abilitazione, che si terrà a Valllunga ed in altre località sul territorio nazionale, per correre con WRC, S2000, R5 e K11, fatto salvo il diritto acquisito di chi con queste vetture ha già corso». Sul fronte della sicurezza si cercherà di incentivare l'utilizzo del sistema di tracking per localizzare la vettura lungo il percorso di gara «e sarà obbligatoria la presenza di un team di decarcerazione ogni 15 chilometri di prova e non più solo alla partenza della speciale» conclude il Presidente della Commissione Rally.



# Tutto Rally Più N° 12

Trofeo Rally Asfalto

Dicembre 2013 (pag. 28)



Approfondimento I campionati 2014

## LE GARE TITOLATE 2014

### CAMPIONATO ITALIANO RALLY

Rally Il Ciocco	(zona 4, coeff. 2,5)
Rally Sanremo	(zona 2, coeff. 2,5)
Targa Florio	(zona 6, coeff. 2,5)
Rally Italia Sardegna	(zona 4, coeff. 2,5)
Rally Adriatico	(zona 3, coeff. 2,5)
San Marino	(zona 3, coeff. 2,5)
Friuli	(zona 3, coeff. 2,5)
Rally 2 Valli	(zona 3, coeff. 2,5)

### TROFEO RALLY TERRA

Rally Conca d'Oro	(zona 6, coeff. 2)
Rally San Crispino	(zona 4, coeff. 2)
Rally Puglia e Lucania	(zona 5, coeff. 2)
Rally Italia Sardegna	(zona 4, coeff. 2)
Rally Adriatico	(zona 3, coeff. 2)
Rally San Marino	(zona 3, coeff. 2)
Costa Smeralda	(zona 4, coeff. 2)

### CAMPIONATO WRC

Rally 1000 Miglia	(zona 2, coeff. 2)
Rally Lanterna	(zona 2, coeff. 2)
Rally Salento	(zona 5, coeff. 2)
Rally Marca Trevigiana	(zona 3, coeff. 2)
Rally San Martino di Castrozza	(zona 3, coeff. 2)
Trofeo ACI Como	(zona 2, coeff. 2)
Rally Roma Capitale	(riserva)



# Tutto Rally Più N° 12

Trofeo Rally Asfalto

Dicembre 2013 (pag. 29)

## TROFEO RALLY NAZIONALI TRN

### ZONA 1

5° Rally di Varallo e Borgosesia	(coeff. 1)
40° Rally Coppa D'Oro	(coeff. 1,5)
29° Rally Città di Torino	(coeff. 1,5)
50° Rally Valli Ossolane	(coeff. 1)
13° Moscato Rally	(coeff. 1)
37° Rally 111 minuti	(coeff. 1)
26° Rally Tartufo	(coeff. 1,5)
6° Rally del Giarolo	(coeff. 1)
41° Rally Team '971	(coeff. 1)

### ZONA 2

13° Rally Riviera ligure	(coeff. 1)
24° Rally dei Laghi	(coeff. 1)
33° Rally Valli del Bormida	(coeff. 1)
15° Circuito di Cremona	(coeff. 1,5)
25° Coppa Valtellina	(coeff. 1,5)

### ZONA 3

12° Benacus Rally	(coeff. 1)
29° Rally Bellunese	(coeff. 1)
2° Rally dell'Emilia	(coeff. 1)
3° Rally dei Colli bolognesi	(coeff. 1)
7° Rally di Majano	(coeff. 1,5)
28° Rally Piancavallo	(coeff. 1)

### ZONA 4

30° Rally della Valdinievole	(coeff. 1)
32° Rally Casciana Terme	(coeff. 1)
32° Rally degli Abeti e dell'Abetone	(coeff. 1,5)
36° Rally Alta Val di Cecina	(coeff. 1)
49° Rally Coppa città di Lucca	(coeff. 1,5)
7° Rally di Reggello e Valdarno fiorentino	(coeff. 1,5)
35° Rally Città di Pistoia	(coeff. 1)

### ZONA 5

30° Rally della Valdinievole	(coeff. 1)
32° Rally Casciana Terme	(coeff. 1)
32° Rally degli Abeti e dell'Abetone	(coeff. 1,5)
36° Rally Alta Val di Cecina	(coeff. 1)
49° Rally Coppa città di Lucca	(coeff. 1,5)
7° Rally di Reggello e Valdarno fiorentino	(coeff. 1,5)
35° Rally Città di Pistoia	(coeff. 1)
38° Trofeo Maremma	(coeff. 1)
13° Rally dei Nuraghi e del Vermentino	(coeff. 1)

### ZONA 6

21° Rally Città di Casarano	(coeff. 1,5)
18° Rally dei Castelli romani	(coeff. 1)
29° Rally Città di Ceccano	(coeff. 1,5)
36° Rally di Pico	(coeff. 1)
2° Rally di Roma Capitale	(coeff. 1)

### ARRIVI E RITORNI

La prova italiana del Mondiale, il Rally d'Italia Sardegna (nella foto l'ingresso del Parco assistenza dell'ultima edizione) sarà valida anche per il Campionato italiano. Nell'altra pagina la partenza del San Crispino 2012: la gara dopo un anno d'assenza torna in scena ma solo nel Trofeo Terra.



## Auto Sprint N° 48

Trofeo Rally Asfalto

3/9 dicembre 2013 (pag. 77)

### IL NUOVO CAMPIONATO SARÀ APPOGGIATO DALLA MICHELIN

## Un montepremi per le Wrc

Il nuovo Campionato Italiano Wrc, oltre ad un calendario di alto livello (vedi notizia sotto), avrà un montepremi interessante. La Michelin ha già confermato la sua presenza con la Coppa Asfalto, che sarà dotata di premi non solo per le Wrc ma

anche per le vetture più piccole. Inoltre, anche la Federazione sta pensando a premi da mettere nel campionato e non è escluso che gli organizzatori delle 6 gare possano riservare sconti sulle tasse d'iscrizione per i partecipanti alla serie.

### VARATI I CALENDARI DELLE MASSIME SERIE ITALIANE

## Le date del 2014

Sono state definite le date delle gare valide per i principali campionati nazionali 2014. **Eccole. Tricolore:** Ciocco (16 marzo), Sanremo (6 aprile), Targa Florio (11 maggio), Italia Sardegna (8 giugno), San Marino (6 luglio), Friuli (31 agosto), Adriatico (21 settembre), Due Valli (12 ottobre). **Campionato Italiano Wrc:** 1000 Miglia (30 marzo), Lanterna (4 maggio), Salento (1 giugno), Marca Trevigiana (22 giugno), San Martino di Castrozza (14 settembre), Como (19 ottobre), Roma Capitale (riserva, 26 ottobre). **Trofeo Terra:** Conca d'Oro (13 aprile), San Crispino (4 maggio), Puglia e Lucania (18 maggio), Italia Sardegna (8 giugno), San Marino (6 luglio), Costa Smeralda (7 settembre), Adriatico (21 settembre).

### SI CAMBIA NUOVAMENTE

## Limiti gomme nel Tricolore

Importanti novità in arrivo circa la regolamentazione per gli pneumatici nelle gare del Tricolore, del Trofeo Terra e del Campionato Wrc. Abbandonata la regola 2013 che riguardava i soli piloti prioritari, i federali hanno deciso di introdurre una sorta di limitazione basata su un chilometraggio minimo per permettere la sostituzione delle gomme. Nelle gare su asfalto si dovranno percorrere almeno 50 km di speciali con le stesse gomme, limite che scende a 40 km per le gare su terra. Sarà comunque possibile per ragioni di sicurezza passare da pneumatici da stampo a rain o viceversa in caso di mutate condizioni meteo.

L'INTERVISTA **CHENTRE**

# Come le suona **Elwis!**

**CON LA COPPA ITALIA L'AOSTANO HA CENTRATO UNA VITTORIA IMPORTANTE. CON QUELL'ABARTH GRANDE PUNTO TROPPE VOLTE DATA PER SORPASSATA**

di **Gianluca Lioce**  
foto **Bettiol**

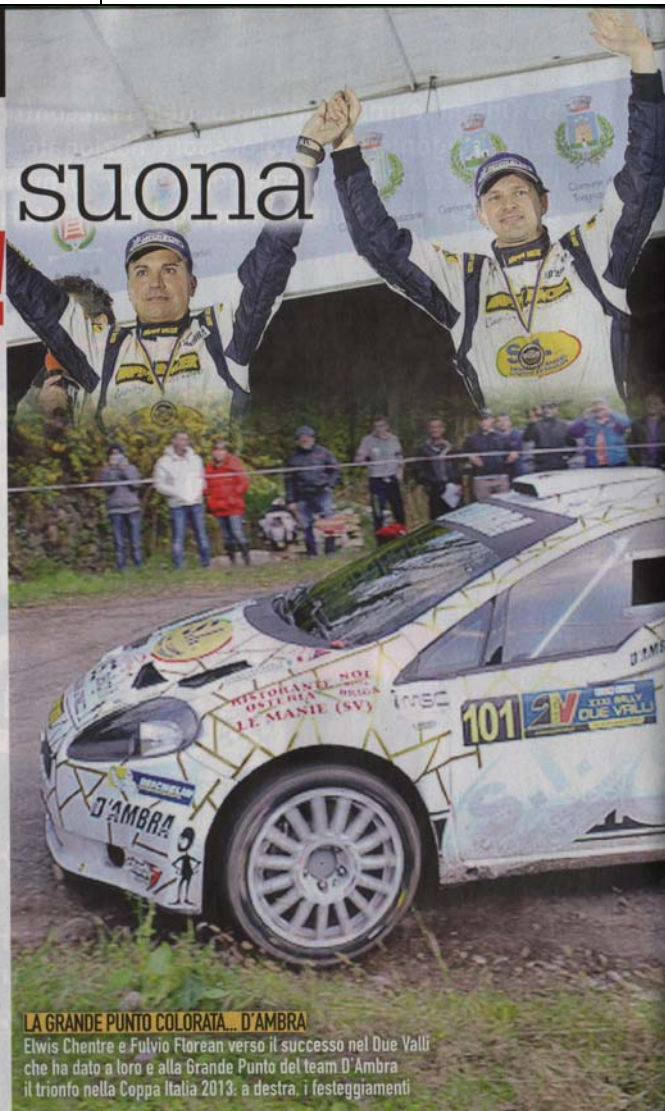
**L**a linfa dei rally. I veri appassionati della specialità. I protagonisti delle gare di Zona che si sfidano per tutta la stagione. I migliori di loro si qualificano alla Finale di Coppa Italia, ma solo i più coraggiosi vanno ad affrontare la gara conclusiva. Quest'anno, il vincitore assoluto è risultato Elwis Chentre, uno abituato a correre ovunque, che si è classificato grazie ai risultati ottenuti nel Challenge Rally Nazionale di 1ª Zona. Il valdostano, vincendo la finale, il Rally Due Valli di Verona, ha aggiunto un Trofeo importante alla propria bacheca.

**- Nell'era in cui si cambiano gomme in continuazione, hai utilizzato per tutta la gara quattro pneumatici stampo morbidi. Com'è stato possibile?**

«Innanzitutto è una questione di budget. Comunque è stato possibile grazie alla macchina. Da quando sono salito sull'Abarth Grande Punto per la prima volta ho trovato massima disponibilità in Mario D'Ambra. Siamo partiti da una buona base e di gara in gara abbiamo migliorato sempre più. Abbiamo iniziato a lavorare su ammortizzatori, distribuzione dei pesi, altezze da terra, differenziale anteriore. Infine, durante lo shake-down a Verona, abbiamo provato a modificare le regolazioni del differenziale posteriore. Tutto questo durante le gare, senza fare test. Adesso la macchina è migliorata tantissimo e ci ha permesso di utilizzare solo quattro gomme al Due Valli. La cosa incredibile è che con quelle Michelin, che si sono rivelate fantastiche, potremmo ancora correre, perché non sono finite!».

**- Cosa ha significato gareggiare con una Grande Punto contro le 207 e le Fabia che godono degli ultimi aggiornamenti?**

«Fin dal primo momento in cui l'ho provata mi sono reso conto che il vantaggio della Grande Punto è avere a disposizione tantissime regolazioni e tanto materiale sul quale lavorare. Inoltre, mi ha impressionato la precisione del telaio e degli ammortizzatori, si ha quasi l'impressione di guidare una vettura da pista. Se la regoli bene puoi andare veramente forte. Sono stato contenti di correre il Due Valli dove c'erano anche un super campione come Andreucci ed i piloti del Tra. Confrontando i nostri tempi con i loro e considerando che noi non abbiamo mai rischiato nulla, devo dire che la macchina mi ha re-



**LA GRANDE PUNTO COLORATA... D'AMBRA**

Elwis Chentre e Fulvio Florean verso il successo nel Due Valli che ha dato a loro e alla Grande Punto del team D'Ambra il trionfo nella Coppa Italia 2013. a destra, i festeggiamenti

**CONFRONTANDO I TEMPI CON QUELLI DI ANDREUCCI E PORRO NON ABBIAMO PER NIENTE SFIGURATO**

ELWIS CHENTRE



almente stupito. Inoltre, nelle 8 gare che abbiamo disputato, la nostra Abarth non ha avuto nemmeno un problema. E quando affronti un campionato, l'affidabilità è fondamentale».

**- Come mai hai scelto di partecipare alla Coppa Italia?**

«Devo ringraziare Mario D'Ambra, che ha voluto aiutare me e Fulvio Florean per fare appunto questo campionato. Mi piaceva come soluzione perché si conciliava bene con i miei impegni. E m'intrigava l'idea di poter sfidare gli avversari, che corrono con le auto del momento, con una Grande Punto. Abbiamo iniziato con due vittorie nelle prime due gare. Durante la stagione spesso non abbiamo vinto a causa di qualche testacoda e foratura. La cosa importante è stata la crescita della vettura. Adesso siamo riusciti a deliberare un ottimo set-up che si adatta a tutte le condizioni, rendendo la vettura



**CHI È IL VINCITORE DELLA COPPA ITALIA 2013**

### Dal **cross** con furore

Nato ad Aosta il 10 Febbraio del 1975, dopo una proficua esperienza nel motocross Elwis Chentre ha esordito nei rally al Valle d'Aosta del 2000 con una Peugeot 106 N2. E l'anno successivo, con una 306 Gruppo A, ha ottenuto la prima vittoria assoluta, al Rallysprint della Valle d'Aosta. Nel 2004 è passato alla Clio N3, con la quale ha vinto la Coppa Csaì Gr.N 2Rm nel Tir. L'anno successivo ha vinto la Coppa Csaì S1600 nel Tir, mentre nel 2006 si è aggiudicato il Campionato Italiano delle "tuttoavanti". Nel 2008 Chentre ha fatto suo il Trofeo Nazionale R2 e S1600 nel Cir. L'anno successivo si è aggiudicato il Trofeo correndo con Peugeot 206 e Citroën Xsara. Infine, è salito sulla Peugeot 207 S2000 con la quale è riuscito ad imporsi in singole speciali del Cir, sia su asfalto che su terra. Poi, ha iniziato l'avventura tra campionato Europeo e campionato nazionale Céco, nella quale ha vinto diverse volte la categoria. Infine, Elwis non s'è lasciato sfuggire l'opportunità di vincere alcuni rally storici. Nel 2013, Chentre si è imposto nella Coppa Italia.



veloce e facile da guidare».

**- Ti piace il format della Coppa Italia?**

«È molto bello, ma non molti piloti hanno aderito perché, secondo me, hanno "paura" di andare a correre al di fuori della propria Zona. Grazie alla mia esperienza ed a Fulvio Florean, il mio bravissimo naviga, riesco ad andare subito forte su qualsiasi strada».

**- Il Rally Due Valli è pronto per il Cir?**

«Assolutamente sì. Le prove sono complete e molto belle. Lo scenario dell'arrivo davanti all'Arena è unico. Al tutto va aggiunta la prova spettacolo, molto bella e con tanto pubblico».

**- Quanto è difficile cambiare macchina ogni gara?**

«Ho un grosso pregio, maturato nel tempo. Mi bastano pochi chilometri per entrare in sintonia con la vettura. Il poco budget che ho sempre avuto mi ha aiutato a tirare fuori il meglio da tutti i mezzi che

**ANDARE A CORRERE  
ALL'ESTERO  
MI È SERVITO  
PARECCHIO: LE  
NOSTRE SPECIALI  
SONO PIÙ LENTE**

**ELWIS CHENTRE**

”

guidavo di volta in volta. La mia esperienza è cresciuta sempre più. Inoltre, da sempre sono un grande appassionato di meccanica e questo mia aiuta notevolmente».

**- Quanto e come sei migliorato andando a correre all'estero?**

«Tantissimo. Mi sono accorto che i percorsi delle nostre gare sono molto lenti. All'inizio è stato difficile. La velocità pura è una lacuna di noi italiani e bisogna obbligatoriamente andare all'estero per colmarla. Io ci sono riuscito grazie all'aiuto di Pier Scalvini che mi ha permesso di partecipare a molte gare con la Fabia R2. L'altra cosa fondamentale è imparare a scrivere le note bene effettuando due passaggi soltanto. Non serve andare forte nelle ricognizioni, ma serve saper scrivere dove e quando e dove bisogna andare forte in gara: poi, il navigatore te lo ricorda!».

# Auto Sprint N° 45

Trofeo Rally Asfalto

12/18 novembre 2013 (pag. 72)

## **TRICOLORE, TERRA E WRC**

### Tutte le date del 2014 italiano

Confermate in pieno le anticipazioni date da As relativamente alle gare valide per i rally titolati del 2014. La Giunta Sportiva dell'Acì, che si è riunita la scorsa settimana, ha ufficializzato quelli che saranno i rally validi per i titoli italiani del prossimo anno. Di seguito, date e gare.

#### **TRICOLORE**

Il Ciocco 22-23 marzo; Sanremo 12-13 aprile; Targa Florio 10-11 maggio; Italia-Sardegna 5-8 giugno; Adriatico 28-29 giugno; San Marino 19-20 luglio; Friuli 30-31 agosto; Due Valli 11-12 ottobre

#### **TROFEO TERRA**

Conca d'Oro 16 marzo (?); San Crispino 3-4 maggio; Italia-Sardegna 5-8 giugno; Adriatico 28-29 giugno; San Marino 19-20 luglio; Costa Smeralda 20-21 settembre; Puglia e Lucania (d.d.d.)

#### **TRICOLORE WRC**

1000 Miglia 6 aprile; Lanterna 11 maggio; Salento 1 giugno; Marca 22 giugno; San Martino 14 settembre; Como 5 ottobre

#### **TRICOLORE WRC**

1000 Miglia 6 aprile; Lanterna 11 maggio; Salento 1 giugno; Marca 22 giugno; San Martino 14 settembre; Como 5 ottobre



## Rally Sprint / Auto Sprint N° 45

Trofeo Rally Asfalto

12/18 novembre 2013 (pag. 22)

Speciale I re dell'asfalto



# Quel ramo del Lago di Como

[ CORRADO FONTANA HA VINTO L'IRC. PAOLO PORRO  
HA FATTO SUO IL TRA. ECCO LE STORIE DI DUE  
CONTERRANEI, APPASSIONATI MOLTO SPECIALI ]

(di Gianluca Lioce - foto Bettiol)

# Rally Sprint / Auto Sprint N° 45

Trofeo Rally Asfalto

12/18 novembre 2013 (pag. 23)



**C**omo è uno dei luoghi d'Italia con maggior tradizione ralistica. Tantissimi appassionati, tanti piloti e tanti navigatori, che calcano le prove delle gare di zona, delle gare nazionali e, perché no, di quelle internazionali. Negli ultimi anni, nonostante la crisi economica, i driver comaschi hanno continuato a divertire il pubblico italiano correndo con le World Rally Car e lottando sempre per la vittoria dei campionati riservati a queste vetture. Nel 2013 Corrado Fontana s'è aggiudicato l'Irc, mentre Paolo Porro si è imposto nel Trofeo Asfalto. I due gentleman driver comaschi rispondono ad una serie di domande comuni.

**- Perché hai scelto di correre nell'Irc/Tra?**

**Corrado Fontana:** «Ho sempre scelto di correre dove c'erano molti avversari e così anche quest'anno. Quando ho saputo che sarebbero stati al via dell'Irc Re e Sossella, la scelta è stata quasi ovvia».

**Paolo Porro:** «Appena finiti gli studi ho iniziato a lavorare, con l'obiettivo di portare avanti l'azienda di famiglia, e di conseguenza il tempo da dedicare alle corse era ridotto. Così mi son detto che l'obiettivo avrebbe potuto essere quello di vincere il secondo campionato più importante d'Italia: il Trofeo Asfalto. Prima di quest'anno lo avevo già vinto due volte nelle classe minori. Da quando ho avuto la fortuna, grazie a mio padre, di correre con una Ford Focus, non ero mai riuscito a vincere la

**TRA LE WRC  
2 LITRI LA FORD  
FOCUS È LA  
PIÙ GESTIBILE,  
QUELLA  
CHE MEGLIO  
SI ADATTA  
AI GENTLEMAN  
DRIVER**

**UNA DOPPIA  
MESSA A... FOCUS**

In alto, i nostri protagonisti al volante della rispettiva Ford Focus Wro ripresi nella stessa curva, nella gara di casa, il Rally di Como

classifica assoluta per svariati motivi. Quest'anno volevo vincere il Tra ed ho deciso, a prescindere dagli avversari, di essere al via di tutte le gare».

**- Tuo papà ti segue sempre. Quanto è importante?**

**CF:** «Mi sono avvicinato a questo mondo quando avevo 8 anni perché mio papà correva e io lo seguivo sui campi di gara. Devo dire che anche i miei due figli stanno vivendo la stessa cosa che ho vissuto io. Quando si inizia a seguire questo mondo, non si desidera altro che farne parte. Poi, ai tempi, i rally erano avventura e per un bambino avevano un fascino incredibile. Ancora oggi, io e papà, decidiamo insieme i programmi ed è da 10 anni che disputiamo le stesse gare. Papà mi ha fatto conoscere Gianni Del Zoppo, che ritengo il mio maestro, oltre che un grandissimo pilota. Ha iniziato ad insegnarmi quando ero alle prime armi ed ancora oggi mi segue sui campi gara».

**PP:** «La figura di papà è stata importantissima in tutte le fasi della mia carriera. Quando avevo 15 anni ero più appassionato di altri sport rispetto ai rally. Un giorno papà andava in Toscana per correre alla Liburna, con una Delta di Nocentini ed ha deciso di portarmi in macchina a fare le ricognizioni. Da quel momento è scattata la scintilla. Quando ho iniziato a correre andavo benino ma non ero un fenomeno, quindi papà mi portava in macchina con lui, mi aiutava con le traiettorie e

# Rally Sprint / Auto Sprint N° 45

Trofeo Rally Asfalto

12/18 novembre 2013 (pag. 24)

Speciale Irc dell'asfalto

mi dava consigli. I suoi suggerimenti sono preziosissimi ancora adesso. È più appassionato lui che ha 70 anni dei ragazzini che iniziano a correre. Corro dal '98 e non ha mai perso una gara!».

- Come mai il Trofeo Asfalto è andato a morire?

**CF:** «Ci sono diversi fattori. L'Irc è interessante e dimostra come un'organizzazione privata, anche in tempi di crisi, può mettere in piedi un campionato valido. Proprio in questi momenti serve un'organizzazione indipendente. Quindi sono assolutamente a favore del fatto che il promoter, l'organizzatore, si debba staccare dall'Acì e diventare indipendente. Ed è importante avere, soprattutto in questi periodi di difficoltà, un gruppo di persone con una certa libertà e competenza che si possano dedicare a questi campionati. Bisogna guardare alle classi piccole, ai trofei, e lì bisogna destinare le risorse. Bisognerebbe mettere premi di gara ed agevolazioni ai piloti che corrono con le 106, con le Clio, non al Corrado Fontana che corre con la Wrc. Io penso che questa sia la soluzione per tornare ad avere tanti iscritti. Poi, ovviamente, il premio alle Wrc fa piacere, ma i premi di gara alle vetture piccole permettono di avere gare con 100 iscritti».

**PP:** «Non dico che i premi debbano coprire i costi di una stagione, ma fanno comodo comunque. Per questo c'è stata la fuga verso l'Irc. Alla fine è soprattutto una questione di soldi. A questo fatto va aggiunto il discorso delle gare. Negli ultimi anni del Trofeo Asfalto sono saltati sempre diversi rally, provocando cambiamenti di calendario nel corso della stagione, mentre nell'Irc c'è più costanza. Quest'anno dal Tra è saltato Aosta: mai mi sarei immaginato che una gara gloriosa come questa potesse non disputarsi. Quello che cambia è la quantità, anche e soprattutto nelle classi minori».

- Sei soddisfatto della tua stagione?

**CF:** «Molto, ma non è stata la mia migliore stagione. Su sette gare ne ho vinte cinque. Sono arrivato secondo al Casentino battagliando fino alla fine con Sossella, mentre a Bergamo mi sono dovuto fermare per guasto meccanico. Quindi, è stata una stagione molto soddisfacente, ma non ai livelli delle stagioni 2005-2006, quando avevo infilato dieci vittorie consecutive con la Peugeot 206 Wrc tra Irc e Tra».

- Sei soddisfatto della tua stagione?

**CF:** «Molto, ma non è stata la mia migliore stagione. Su sette gare ne ho vinte cinque. Sono arrivato secondo al Casentino battagliando fino alla fine con Sossella, mentre a Bergamo mi sono dovuto fermare per guasto meccanico. Quindi, è stata una stagione molto soddisfacente, ma non ai livelli delle stagioni 2005-2006, quando avevo infilato dieci vittorie consecutive con la Peugeot 206 Wrc tra Irc e Tra».



[CHI È]

## CORRADO FONTANA

Nato a Como il 16 agosto 1975, ha iniziato a correre nel 1993 vincendo il Trofeo Cinquecento debuttanti Centro-Nord. Nel 1996 ottiene la prima vittoria assoluta, al Rally Villa d'Este, e l'anno successivo si laurea Campione Italiano Under 25. Nel 1998-'99 iniziano le prime apparizioni all'estero, nel Campionato Europeo e nel Campionato del Mondo. Nel 2000 corre il Trofeo Fiat, mentre l'anno successivo si dedica al Campionato del Mondo S1600, quell'anno vinto da un certo Sébastien Loeb, dove coglie un terzo posto al Rally di Catalunya. Quindi inizia l'avventura con la Toyota Corolla Wrc, con la quale conquista l'International Rally Cup nel 2002 ed il Trofeo Italiano Rally nel 2003. Nel 2005 e nel 2006 si aggiudica ancora l'Irc con la Peugeot 206 Wrc. Dal 2007, per quattro anni, calca le prove dell'Europeo, vincendo il Croazia nel 2008 e giungendo terzo nel Campionato 2009. Nel 2011 torna a correre in Italia con le Wrc e nel 2013 si aggiudica l'Irc.



## RALLY PASSIONE DI FAMIGLIA

Corradino Fontana proviene da una famiglia dove i rally sono il pane quotidiano

**PP:** «Sì, molto. A Genova abbiamo vinto correndo in condizioni difficilissime, stando attenti a non commettere errori. Al Marca abbiamo fatto il record di molte prove. A San Martino mi sono presentato al via con 18 punti di vantaggio sull'idolo di casa Scießere ed ho iniziato a gestire in ottica campionato. In conclusione: quando dovevo attaccare per vincere, come al Marca, l'ho fatto, quando dovevo amministrare... idem! Quindi, sono contento per la maturità che ho mostrato».

- Il momento più importante qual è stato?

**CF:** «La prima gara, il Rally del Tarò che ho vinto. È stata la più importante perché ha interrotto il trend negativo che mi ha accompagnato nel 2012. È stata la gara della svolta, che mi ha permesso di iniziare nel migliore dei modi la stagione che poi è proseguita molto bene».

**PP:** «Sicuramente il Rally della Marca, perché dovevo confermare la vittoria di Genova. Scießere al Lanterna aveva avuto noie meccaniche ed era fondamentale riuscire a vincere anche il Marca per dimostrare la nostra forza. Ci siamo riusciti ed è stata la gara che ha cambiato la stagione».

- Quali sensazioni hai provato quando hai vinto?

**CF:** «Ho già vinto dei campionati ma non ci si stanca mai! Anche la vittoria nella gara di casa, la sesta, è stata particolare perché non ci riuscivo dal 2006».

**PP:** «All'arrivo in Piazza Cavour a Como ho potuto festeggiare con tutti i miei famigliari e le persone alle quali tengo: è stato il coronamento di un sogno. Vincere un campionato a casa propria è un'emozione indescrivibile».

- Come mai avete scelto la Focus?

**CF:** «Come rapporto qualità/prezzo credo sia la vettura migliore. Dopo aver corso per una stagione con la

Mini ed aver capito che le Wrc 1.6 non erano competitive in Italia, ho scelto di correre con la Gma, che aveva le Focus».

**PP:** «L'ho scelta perché quando abbiamo deciso di puntare su una Wrc, era l'unica acquistabile. Anche se, secondo me, le Citroën C4 sull'asfalto sono più performanti. Ormai, comunque, con la Focus mi sento a casa e questo mi permette di affrontare tutte le gare con grande tranquillità».

# Rally Sprint / Auto Sprint N° 45

Trofeo Rally Asfalto

12/18 novembre 2013 (pag. 25)

- Quali sono le caratteristiche principali che deve avere un Campionato rivolto ai gentleman driver?

**CF:** «Deve andare incontro alle esigenze del momento. Oggi rispondo in una maniera diversa a come avrei fatto 6-7 anni fa. I campionati bisogna adeguarli alla realtà. Deve esserci un calendario stabile, con 5-6 gare, un montepremi decente e soprattutto un filo diretto con i partecipanti. Coinvolgere tutti i piloti, sia quelli che corrono con le top car sia quelli che corrono con le vetture piccole. Non si può dare la validità ad una gara i cui organizzatori aspettano la chiusura delle iscrizioni per vedere se svolgere o meno la manifestazione stessa! Oggi è vero che si sente la crisi, ma le persone che corrono in macchina ci sono sempre. Il problema che si deve porre l'organizzatore di un campionato è come raggruppare questi piloti nelle gare della propria serie».

**PP:** «La prerogativa fondamentale riguarda le gare, che devono essere belle, con prove lunghe e divertenti. Per questo aspetto il Trofeo Asfalto fa scuola, con gare che hanno fatto la storia di questo sport. Molto importanti sono anche la location e la logistica. Altra caratteristica dovrebbe essere l'attenzione rivolta ai piloti, anche dal punto di vista degli orari. Infine, non c'è ombra di dubbio che debbano essere presenti premi in denaro. Questi ultimi, anche se non permettono certo di ammortizzare i costi di una stagione con una Wrc, sono comunque importanti. L'ultimo aspetto riguarda la grande attenzione che si deve rivolgere verso le classi piccole».

- Che rapporto vi lega ai vostri navigatori e come avete iniziato a fare coppia?

**CF:** «Correvo con Billy Casazza e quando è capitato che non era disponibile per una gara mi ha consigliato Nicola Arena. La prima prova che abbiamo fatto insieme è stato il Rally Conca d'Oro del 2002, che abbiamo vinto con la Toyota Corolla Wrc, finendo ex-aequo con Brega, ma risultando primi grazie alla discriminante. Successivamente, abbiamo iniziato a correre in pianta stabile dal 2010, nel Campionato Europeo. E giunti ad oggi, ormai siamo amici, prima ancora che compagni di abitacolo».



[CHI È]

## PAOLO PORRO

Nato a Como il 1 marzo 1975, ha iniziato ad appassionarsi alle corse da ragazzo. La sua carriera motoristica è iniziata nel 1999 con una Citroën Saxo N2. Dopo le prime esperienze con la vettura francese è passato alla Fiat 600 Sporting, con la quale ha corso per tre stagioni, raccogliendo buoni risultati nel monomarca a lei riservato. Nel 2003 il grande salto e l'inizio dell'avventura con la Renault Clio Gruppo A, che terminerà nel 2004 con la vittoria della categoria nel Trofeo Asfalto. Dopo le avventure con la Gruppo A, Porro passa alla versione Super1600 della Renault Clio, con la quale s'aggiudica nuovamente la categoria nel Trofeo Asfalto del 2006. Infine, dal 2007 inizia la carriera con la Ford Focus Wrc e al Rally Valli Pordenonesi 2008 arriva la prima vittoria assoluta. Negli anni successivi Porro s'impone sempre in qualche appuntamento del Trofeo Asfalto, senza mai riuscire però a concludere il campionato. Infine, nel 2013, partecipa a tutta la serie e se l'aggiudica.



## MA PAPA' NON LO MANDA SOLO

Anche Paolo Porro, come Fontana, è stato iniziato ai rally da suo padre. Che lo segue a ogni gara...

**PP:** «Io e Paolo Cargnelutti corriamo insieme dal '99. Ormai ci lega un rapporto di amicizia. All'epoca cercavo un navigatore ed il mio preparatore mi consigliò lui. Posso dire che abbiamo fatto tutti gli step assieme, visto che abbiamo iniziato a correre sulla Citroën Saxo N2 ed ora corriamo con la Focus Wrc. Quando Cargnelutti non può navigarmi, il suo posto lo prende Paolo Brusadelli, che è un mio amico e vicino di casa, con il quale trascorro tutte le domeniche da tantissimo tempo. Ci lega un rapporto di amicizia molto stretta».

- Cosa farai l'anno prossimo?

**CF:** «Mi auguro di riuscire ancora a mettere insieme un budget che mi consenta di essere al via di un Campionato dove possono correre le Wrc. Ad oggi direi ancora Irc. Guarderò, anche nel 2014, a dove ci sarà la maggior parte dei partecipanti».

**PP:** «Intanto cerchiamo di finire nel migliore dei modi la stagione questa settimana a Verona, poi analizzeremo le offerte del calendario, con particolare attenzione a quello che è il nuovo Campionato riservato alle Wrc al posto del Tra».

- Le Wrc 2 litri sono le vetture più divertenti che hai mai guidato? Quali sono le sensazioni di guida più belle che trasmettono?

**CF:** «Le Wrc 2 litri viaggiano incollate a terra, "copiano" perfettamente il terreno. Sono figlie di un altro regolamento tecnico rispetto alle Wrc di nuova generazione, le Wrc 1.6. Queste sono delle S2000 con molta più coppia, quindi il massimo del divertimento secondo me. Assomigliano un po' alle prime Wrc o alle ultime Gruppo A».

**PP:** «Sono sicuramente le vetture che danno maggiore adrenalina. Come macchine divertenti, tuttavia, secondo me bisogna considerare anche le Clio Gruppo A o le Super1600, che trasmettono sensazioni fantastiche. Le

Wrc impressionano su tutte le caratteristiche tipiche delle vere vetture da corsa: accelerazione, frenata, tenuta laterale, e permettono di fare grandi cose. Mi piacerebbe provare una Wrc 1.6, perché deve essere molto divertente, ma ancora di più vorrei provare, anche solo in un test, una Citroën C4 Wrc, un mio pallino da tantissimo tempo. Magari, prima della fin e della stagione riuscirò a togliermelo». ...

## Auto Sprint N° 44

Trofeo Rally Asfalto

5/11 novembre 2013 (pag. 71)

### CAMPIONATO ITALIANO WRC

## Addio al **Tra** senza troppi rimpianti

Scompare il Trofeo Asfalto, al suo posto troveremo il neonato Campionato Italiano Wrc, con Marca, Como, Lanterna, San Martino di Castrozza, 1000 Miglia, Salento e Coppa d'Oro. La gara di Alessandria viene promossa sul campo e va dunque a colmare una grave lacuna, che vedeva il Piemonte da troppo tempo escluso dalle serie tricolori. Da notare che, dopo gli esperimenti del 2013, non si vedranno più le World Rally Car nelle gare di zona.

### LE GARE

1000 Miglia

Marca

Como

Lanterna

S.Martino

Salento

Coppa d'Oro

» **Automobilismo** In ottobre la corsa del Trofeo Asfalto

### Il Rally di Como sarà rivoluzionato Prove a Ovest del lago e base a Gera

Cambia volto il Rally Acì Como, in calendario il 18 e 19 ottobre sulle nostre strade. La prova lariana sarà la penultima del campionato nazionale Trofeo Asfalto. L'ultima - dopo la defezione del Rally Valle d'Aosta, che avrebbe dovuto aprire la serie 2013 - è quella che era stata designata come riserva, il Rally Due Valli, previsto nel Veronese il 16 novembre.

Spicca il ridisegno della gara (valida anche per la Coppa Italia), che sarà esclusivamente nelle valli ad Ovest del lago e avrà la sua base a Gera Lario, decisamente a Nord. La kermesse lascia dunque Lariofiere a Erba, che era stata la sua base negli ultimi anni.

Una scelta fatta per contenere i costi, che comprende dunque la cancellazione delle prove speciali del Triangolo Lariano, "Sormano-Nesso" e "Piano Rancio", che scompaiono come era avvenuto qualche anno fa per la "Claino-Ponna" e per la "Camnago-Civiglio", alle porte della città.

La corsa vera e propria sarà preceduta venerdì 18 ottobre, dalle 8 alle 12.15, dalle verifiche in piazza

Cavour a Como. Poi tutti si sposteranno in alto lago, visto che dalle 14 alle 18 a Gravedona si svolgerà la shake-down, il test delle vetture in assetto da gara (dalle 14 alle 18).

Gera Lario sarà teatro della partenza sabato 19 ottobre alle 6, oltre che di riordini e assistenze. L'arrivo sarà alle 19 in piazza Cavour a Como.

In mezzo ci saranno tre prove speciali, da ripetere tre volte: "Argegno-Schignano", "Alpe Grande" e "Val Cavargna". Quest'ultima sarà a lunghezza variabile, ma non mancherà un passaggio sul tratto di

#### Nel weekend

A pochi chilometri dal confine sabato è in programma il Rally del Ticino, con base a Lugano e una serie di piloti di casa nostra pronti a lottare per le posizioni di vertice

30 chilometri - da Val Rezzo a Grandola ed Uniti - amato e allo stesso tempo odiato dai piloti per la sua difficoltà.

Un campionato, il Trofeo Asfalto, che anche quest'anno è targato Como. Negli albi d'oro del passato spiccano, infatti, i nomi di Corrado Fontana, Felice Re e Marco Silva.

E ora, dopo due prove dell'edizione 2013, in testa alla classifica c'è Paolo Porro, che con la sua Ford Focus Wrc ha vinto le corse finora disputate, Rally della Lanterna a Genova e Rally della Marca Trevigiana, lo scorso fine settimana.

Il prossimo appuntamento, il 14 settembre, sarà il Rally San Martino di Castrozza seguito, il 5 ottobre, dall'Appennino Reggiano. Seguiranno poi la corsa lariana e il Due Valli a Verona.

Caratteristica principale del Trofeo Asfalto è quella di poter ospitare per vetture Wrc, le più potenti e apprezzate dal pubblico. In testa, come detto, c'è il lariano Porro e c'è anche il canzese Marco Silva che, dopo l'uscita di strada al Lanterna, punta a ritornare nella serie na-



Il podio dello scorso anno della gara lariana, con l'arrivo in piazza Cavour, confermato anche per l'edizione 2013 del rally



Corrado Fontana, l'uomo dei record al Rally Acì Como: per lui cinque successi

zionale con un ruolo da protagonista.

Ed è curioso che ci sia una lotta tutta comasca anche nell'altra serie nazionale delle Wrc, l'International Rally Cup. In testa (anche in questo caso dopo due prove) c'è Felice Re, con 140 punti, e il suo principale interlocutore è

Corrado Fontana, che è quarto in classifica con 105 punti, ma che ha pagato il ritiro all'ultimo Rally Prealpi Orobianche: facile prevedere che da qui alla fine i due lariani lotteranno per contendersi il titolo Irc del 2013.

Intanto nel prossimo fine settimana alle porte di

Como ci sarà un appuntamento da non perdere per gli appassionati di automobilismo. Sabato prossimo ospita il Rally del Ticino. Una competizione che, oltre che per il campionato svizzero, vale anche per il campionato regionale Lombardia Ronde Cup.

La corsa sarà tutta concentrata sabato 22 giugno, con la partenza alle 7 dalla zona dello stadio di Cornaredo, a Lugano. Poi sono previsti quattro passaggi sulla prova speciale "Valcolla" alle 8.10, 10.55, 14.40 e 17.20, prima dell'arrivo in centro alla città ticinese alle 18.15. Come da tradizione, sono numerosi i piloti comaschi che sono nell'elenco iscritti: fra loro Felice Re e Nicola Botta (Citroen C4 Wrc), Antonio Rigamonti (Ford Fiesta), Marco Leoni e Claudio Ceschina (Peugeot 106).

# Tutto Rally Più N° 6

Trofeo Rally Asfalto

Giugno 2013 (pag. 19)

## Lanterna, **Porro** delle nevi

**Si è aperta il 24 e 25 maggio la stagione del Trofeo Rally Asfalto. Dopo l'annullamento dell'Aosta, non sono mancate le condizioni prettamente "alpine" dato che nell'entroterra genovese si è corso sotto acqua e neve. Successo assoluto per la Focus WRC di Paolo Porro.**

Il Rally della Lanterna, prova d'apertura del Tra, si è svolta nel segno della pioggia e della neve. **Paolo Porro** (nell'immagine Photo4), in coppia con Paolo Cargnelutti a bordo della Ford Focus WRC della Bluthunder Racing, ha dominato la gara sin dalla prova spettacolo, tradizionale prologo della manifestazione, imponendosi poi in 6 delle 9 speciali disputate. Il comasco ha costruito il suo successo nella prima parte del rally, staccando largamente i più quotati avversari, Virag su Ford Fiesta WRC, Silva su Ford Focus WRC e Scießere su Citroën Xsara WRC, tutti e tre poi costretti al ritiro, oltre al locale Giacobone, proprio quando le condizioni meteo iniziavano a peggiorare seriamente.

**Dietro Porro.** Alla fine, dietro a Porro sono giunte le coppie Giacobone-Mometti sulla Peugeot 207 S2000 della Racing for Genova e Signor-Bernardi con la Skoda Fabia S2000 della New Turbo-mark, primi tra gli iscritti alla Coppa Michelin Asfalto. Quarta piazza e prestazione maiuscola per Vescovi-Guzzi sulla Renault Clio R3C della GR Sport. Primato in Gruppo N e decimo posto assoluto per la Mitsubishi Lancer Evo X della Bas Motorsport di Laganà e Messina. Al Rally della Lanterna hanno preso

il via 47 vetture, ma solo 31 hanno visto il traguardo.

**Quelli di Zona.** In coda alla Lanterna si è corso anche il Rally Appennino Ligure, prova del Challenge di 2ª e 3ª Zona. A vincere sono stati i liguri Danilo Ameglio e Massimo Marinotto sulla Peugeot 206 S1600 della Racing for Genova. Seconda la Peugeot 207 S2000 della PA Racing dei piacentini Bossalini-Bracchi. Terzi i portacolori della Winners Rally Team Depau-Cadore, anche loro su Peugeot 207 S2000. I genovesi Multari e Brizzolara sulla Citroën Saxo-A6 della Provincia Granda sono stati autori di un'ottima gara che ha loro permesso di conquistare la quarta piazza. Primi di Gruppo N e sestimi assoluti Carmignano e Briano sulla Subaru Impreza della Racing for Genova. Le vetture classificate sono state 29 su 47 partite.

E.Bur.



## in breve

### TRA, gli iscritti

Sono dodici gli iscritti alla serie cadetta dei rally italiani. A disputare il Tra 2013 saranno: Valter Gentilini, Francesco Laganà, Emanuele Leone, Piero Antonio Leone, Andrea Maiani, Nicola Pagnozzi, Paolo Porro, Eddie Scießere, Marco Signor, Marco Silva, Roberto Vellani e Roberto Vescovi. Per ora, dato che il termine ultimo per dare la propria adesione al Trofeo Rally Asfalto scade giovedì 6 giugno, data di chiusura delle iscrizioni alla seconda gara a calendario, ossia il Rally della Marca. Prendere punti nel Tra costa da un minimo di 515 euro per i concorrenti delle Racing Start, ad un massimo di 1.230 per le WRC.

### Vieffe e le 208

La scuderia bresciana amplia il suo parco macchine con altre due Peugeot 208 R2 che vanno ad aggiungersi a quella utilizzata nel Cir da Elwis Chentre. «Sono più di dieci anni che lavoriamo su vetture a trazione anteriore», spiega il direttore tecnico Roberto Buratti. «Recentemente ci siamo concentrati sulla piccola 208 con cui stiamo correndo il Cir e con l'arrivo di due nuovi kit per questa vettura ora possiamo offrirle anche ai nostri clienti. Una in configurazione terra, l'altra in configurazione asfalto».

## ASFALTO CON LO SCONTO

### San Martino abbassa le iscrizioni

Una buona notizia per chi ha in programma di correre nella gara trentina del Trofeo Rally Asfalto. Visto il momento di crisi, il comitato organizzatore del Rally di San Martino di Castrozza e Primiero ha deciso di offrire uno sconto del 40 per cento a tutti gli equipaggi che si iscriveranno entro il 30 giugno. Quella che andrà in scena il 13-14 settembre come quarta prova del Trofeo Rally Asfalto sarà la 33esima edizione della corsa. Il programma proporrà una prova spettacolo il venerdì sera, mentre il sabato si affronteranno tre speciali da percorrere tre volte. Nata nel 1964 su iniziativa del conte Bovio e dell'avvocato Stochino, per dare una mano al turismo locale, questa gara divenne in pochi anni un appuntamento irrinunciabile del rallysmo nazionale, raggiungendo anche le validità per il Campionato europeo e, nel 1977, per la Coppa Fia Conduttori, antesignana del Mondiale. Dopo le molte polemiche del 2012, quest'anno la prova non ha validità per il Tricolore ma mantiene quella per la serie su asfalto.

# Auto Sprint N° 25

Trofeo Rally Asfalto

25 giugno/2 luglio 2013 (pag. 58)

## Annullato l'Appennino

Non c'è pace per il Trofeo Asfalto: dopo la defezione del Rally Valle d'Aosta, che avrebbe dovuto aprire il campionato e invece è stato annullato, un'altra tegola pesantissima è caduta nei giorni scorsi sul calendario della serie cadetta. L'Appennino Reggiano, già posticipato ad ottobre, non verrà disputato. Alla difficile congiuntura economica si è aggiunto lo stato disastroso delle strade su cui avrebbe dovuto disputarsi il rally, gravemente compromesse dalle frane, tanto che l'intera prova di Vetto al momento non è transitabile. Con lo stop all'Appennino Reggiano, che si disputava ininterrottamente dal 1980, l'intera provincia di Reggio Emilia è al momento senza gare.

### COMO TUTTO NUOVO

Rivoluzione in arrivo per il Rally di Como, penultima prova del Trofeo Asfalto, in programma il 18 e 19 ottobre. La gara avrà il proprio centro operativo a Gera, mentre le speciali saranno tutte ad ovest del Lario. Arrivederci dunque alle prove del triangolo Lariano, quali Somano e Pian Rancio. Restano invece le classiche Alpe Grande e Va Cavargna, cui si aggiunge la frazione di Argegno-Schignano. Confermato l'arrivo in Piazza Cavour a Como.



## Auto Sprint N° 23

Trofeo Rally Asfalto

11/17 giugno 2013 (pag. 72)

QUESTA SETTIMANA IL MARCA CON CAVALLINI SU FIESTA WRC

### Il Tra va a Treviso

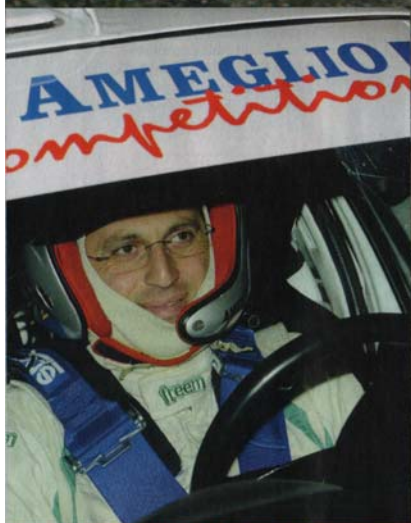
I protagonisti del Trofeo Asfalto si ritrovano per il Rally della Marca a Treviso, dove Tobia Cavallini inizia la sua avventura nella serie con una Ford Fiesta Wrc. Confermata anche la presenza di Porro (Ford Focus Wrc), vincitore a Genova, e di Eddie Sciessere (Citroën Xsara Wrc). Confermato il pokerissimo di S2000, con Vellani, Marasso, Gentilini, Signor e Leone, mentre a sfidare Laganà tra le Produzione ci sarà Antonio Forato, che si ripresenta nei rally con una Mitsu EvoX N4 della Hrt. La gara parte venerdì alle 20.30 a Valdobbiadene e alle 20.50 c'è la prova spettacolo "Zadraring". Il sabato tre passaggi su "Monte Cesen" e "Monte Tomba" e due sulla "Castelli" per 126,29 km di prove. Arrivo dalle 18.30 in Piazza dei Signori a Treviso.

RALLY IL PERSONAGGIO

## L'Ameglio gioventù

CORRE CON AUTO "FATTE IN CASA" E VINCE. IL LIGURE È L'ESEMPIO DI COME CONIUGARE PASSIONE E RISULTATI

di Gianluca Lioce  
foto Bettiol



**U**na persona sempre sulle sue, che non si lamenta mai. A lui non interessa se ha sbagliato set-up o se non ha scelto la miscela più adatta. A lui interessa solamente guidare. Questo è Danilo Ameglio. L'imperiese calca le strade del rallyismo italiano da oltre 25 anni. Tanto, tantissimo tempo, durante il quale ha sempre lottato per la vittoria assoluta, anche se spesso e volentieri si presentava al via con vetture che non fanno parte delle "favorite". Per ultima, la vittoria al Rally dell'Appennino Ligure disputato nell'ambito del Rally della Lanterna dove, con la sua Peugeot 206 S1600 ha regolato due Peugeot 207 S2000 sftut-

tando a suo favore le difficili condizioni climatiche in cui si è corso. Una persona senza fronzoli, schietta, che può essere presa ad esempio illuminante di quel rallyismo fatto di privati abili ed appassionati che hanno scritto - senza mezzi da "ufficiali" - pagine bellissime.

- Come vivi la tua passione per i rally?  
«A me piace stare in macchina e guidare. E basta. Non ho più voglia di fare ricognizioni, verifiche, mettere a posto la macchina... Gareggerei ogni domenica se avessi i mezzi per farlo. Quando arrivo sul campo gara mi faccio gli affari miei. Non mi piace un certo ambiente, mi piace solo guidare».

PEUGEOT LE SUE PREFERITE

### Un vero Leone

Danilo Ameglio è nato a Imperia il 17 aprile 1967 ed ha iniziato con i kart e sulle moto da enduro nel 1981. L'esordio nei rally è avvenuto al Valli Imperiesi '87, dove è arrivato 11esimo assoluto e primo di classe con una Fiat 127. Nell'88 ha vinto il Trofeo Peugeot 205 Gruppo N di Zona, mentre l'anno successivo s'è aggiudicato il medesimo campionato ma nel Trofeo Nazionale. Nel '90 Ameglio è arrivato secondo nel Trofeo Uno e terzo l'anno successivo, in una stagione piena di noie meccaniche. Nel '91 è giunto 27esimo assoluto e primo delle Fiat Uno al Rally di Montecarlo. Tra il '94 ed il '96 è stato protagonista nelle gare nazionali con una Peugeot 205 Gruppo A e tra il '96 e il '98 ha corso con la 309 nel Campionato 2 litri. Cambio di vettura nel '99, passando alla Peugeot 106 con la quale ha raccolto alcune vittorie assolute, l'ultima al Valli Imperiesi dello scorso anno. Da qualche stagione, infine, è possessore anche di una Peugeot 206 S1600, con la quale ha vinto di recente il Rally Appennino Ligure.



#### L'ULTIMA (?) NEVE DI PRIMAVERA

Ameglio e Marinotto all'Appennino Ligure vinto in condizioni meteo proibitive. «Da veri rallyisti» sottolinea il veloce gentleman driver

• Come segui le tue vetture?

«Il motore lo preparavano alla Erreffe, che stimo molto. L'assetto e tutto il resto lo curo personalmente, con Roberto, Marco e mio papà, che mi seguono sui campi gara e nei test da quando ho iniziato a correre, nel 1987. Della parte "burocratica" se ne occupa Marinotto, mio navigatore da 24 anni. Il nostro team è formato da loro e dalla famiglia. Le gare ci piace viverle tra noi, tutti insieme».

• Perché questo legame ormai consolidato con le vetture della Peugeot?

«Ho iniziato perché c'erano dei trofei monomarca veramente interessanti. Una volta riuscivi ad andare a correre ed a ripagarti tutte le spese. E così ho sempre corso con vetture Peugeot, a parte due anni nel Trofeo delle Fiat Uno. Quindi sono rimasto legato al marchio francese. Qualche anno fa ho trovato la mia Peugeot 206 S1600 che costava un quarto rispetto a una Renault Clio e l'ho presa. Nel mio modo di correre, mi piace anche questo: cercare di far funzionare una vettura che pochissimi sono riusciti a far diventare competitiva. Abbiamo preso tutti pezzi che nessuno voleva, siamo riusciti a farli funzionare bene ed è la soddisfazione più grande!»

• Perché la scelta di correre con vetture di proprietà anziché a noleggio?

«Perché dopo un po' di anni hai ammortizzato il costo della vettura. Poi, magari, vendi un'auto e ne compri un'altra e vai avanti così. Inoltre, se picchiavo non avrei avuto i soldi da dare subito al noleggiatore per ripagare il danno, mentre così potevo tenere la mia vettura ferma in officina e ripararla quando avevo potevo. Probabilmente, se avessi corso a noleggio avrei fatto tre gare e poi stop».

• Come fa un privato a reperire il budget per correre, soprattutto oggi?

«Da qualche hanno la Racing for Genova mi dà una grande mano. E sono fortunato perché qualche sponsor che mi nota e mi dà una mano spunta sempre fuori! Se riesci a rifarti delle spese vive, sulla macchina lavori alla sera in officina facendo le ore piccole. E così che riesci a correre».

• Cosa fai nella vita?

«Ho una concessionaria Volkswagen, dove lavoro con mio papà, mia moglie e mia sorella. Abbiamo anche l'officina annessa e viviamo tutti insieme».

• Cosa può fare un giovane per iniziare a correre in Italia?

«Comprare un Peugeot 106 di 1300 cc.

Costa poco e non va avanti ma t'insegna a guidare veramente. Ormai c'è la mentalità che bisogna iniziare con una S1600 o una R3, macchine che costano un sacco di soldi e che si possono permettere solo gente che ha il papà che paga. Oltre che costose, sono vetture troppo potenti per uno che inizia. Come tutte le cose, anche questa va presa per gradi. Se sbagli una traiettoria con una 106 di 1300cc te ne accorgi, perché non hai la potenza per rimediare all'errore. Se non impari con una "piccola", quando passi di categoria non andrai forte perché non hai le basi».

• Perché non abbiamo giovani al top?

«Il primo motivo è che il nostro regolamento è più restrittivo, ad esempio, di quello francese. Da loro corrono con qualsiasi cosa. Da noi, inoltre, devi avere tutto abbigliamento ultima specifica: ogni tre anni ai caschi cambiano l'omologazione, i sedili ogni 5. Uno potrebbe anche spendere 5-6000 euro per una 106: non si compra lo scooter, risparmia due soldi ed il gioco è fatto! Poi però ci vogliono troppi soldi per mantenerla aggiornata. E così, la gente s'allontana...».

• È formativo per un giovane correre in Liguria?

«Sicuramente sì! In Liguria s'impara realmente a guidare. Poi si può andare in Emilia, là ci sono rally dove si raggiungono grandi velocità».

• Quale gara ricordi con più piacere?

«L'Oltrepo Pavese del '94, vinto con una Peugeot 205. Abbiamo corso tutta la notte sotto il diluvio e con la nebbia. Al mattino siamo arrivati sulla pedana e non ci eravamo nemmeno accorti di aver vinto! È stata la prima vittoria assoluta ed è la gara che mi è rimasta più nel cuore. Una volta era un'altra cosa. Correvi tutta la notte ed arrivavi al mattino dopo aver vissuto un'avventura vera. Era un po' come affrontare una mini Dakar. Oggi parti al mattino e arrivi alla sera».

• Come sono cambiati i rally?

«Una volta erano gare di durata, oggi sono gare di velocità. Una volta i rally non erano più belli, erano diversi. Sono belli ancora oggi. Una volta chi era costante riusciva ad arrivare a metà classifica. Tutti erano più invogliati a continuare ed erano più coinvolti dalla gente. Secondo me c'era tanta gente perché c'erano meno rally ed erano vissuti come un avvenimento. Oggi ci sono tantissime gare ed è quasi diventata una routine. Una volta stavi via 4-5 giorni, arrivavi alla fine ed eri realmente soddisfatto. Se non partecipassi per vincere, non so se correrei ancora. Una volta c'era il sapore di aver fatto un'impresa. Oggi, arrivi e ti dici: ho fatto 60-70 km di prove. Ne vale davvero la pena?».

IL MOTORE  
LO FANNO ALLA  
ERREFFE, TUTTO  
IL RESTO LO  
SEGUIAMO NOI IN  
OFFICINA LA SERA

DANILO AMEGLIO



# Tutto Rally Più N° 5

Trofeo Rally Asfalto

Maggio 2013 (pag. 18)



## L'Appennino Reggiano frana

I problemi sul percorso del rally emiliano obbligano l'organizzazione a rimandare l'appuntamento. A settembre o a ottobre il possibile recupero.

I rally dell'Appennino Reggiano non si correrà l'ultimo week end di giugno, come da originale calendario del Trofeo Rally Asfalto. A causare il posticipo è la disastrosa situazione in cui versa la porzione reggiana dell'Appennino. Le tante frane che hanno devastato il territorio non hanno mancato di coinvolgere anche il percorso disegnato dalla @rally, la nuova società della triade Bettati-Furlani-Prodiani che ha preso in mano nei mesi scorsi l'organizzazione del rally. Improbabile, ma non impossibile al momento di andare in stampa, l'ipotesi della cancellazione. «Allo stato attuale delle cose è assolutamente escluso che si possa correre in giugno» spiega Simone Bettati. «Mancano i permessi per far disputare la gara. Abbiamo chiesto alla Csai di posticipare il rally a fine settembre, la nostra opzione favorita, o in ottobre. Stiamo ora attendendo risposte da Roma». Molto improbabile che i federali facciano mancare il nullaosta considerando le note

difficoltà in cui si trova il Tra. Sarebbe un controsenso negare agli organizzatori emiliani il posticipo. La data più plausibile è quella del 5-6 ottobre, fine settimana in cui non sono in programma gare del Cir o del Tra (o 4 e 5, se si vorrà far disputare il rally il venerdì e sabato, come sarebbe stato nel caso si fosse corso a giugno). Da non escludere comunque che la prova emiliana venga ricollocata tra il Como e il Due Valli, a fine ottobre e inizio novembre. Certo è che questo 2013 si sta rivelando un anno terribile per l'Appennino Reggiano: dopo le mille voci su un possibile annullamento, cancellate dall'entrata in scena della @rally come organizzatore al fianco di Acì Service Reggio, ora arriva questa nuova grana che comporterà il primo rinvio nella storia della gara. Nell'immagine Photo4 qui sopra Corrado Fontana e Nicola Arena vincitori della scorsa edizione.

P.B.

### INIZIATIVE ANTICRISI

## Sconti e premi per il Marca

Per festeggiare i trent'anni della loro manifestazione, gli organizzatori del Rally della Marca, in programma il 14 e 15 giugno, hanno studiato una nuova ricetta per promuovere l'appuntamento veneto. Per le vetture di scaduta omologazione è previsto un forte sconto sull'iscrizione, mentre grazie all'appoggio di alcuni sponsor sensibili alla causa motoristica è stata varata una lotteria a premi. Il ricavato derivato dalla vendita dei biglietti, in vendita nei ritrovi dei rallyisti di Treviso, Montebelluna, Valdobbiadene, Pederobba e Cavaso del Tomba, verrà utilizzato per finanziare il rally trevigiano.



CAMPIONATI AL VIA

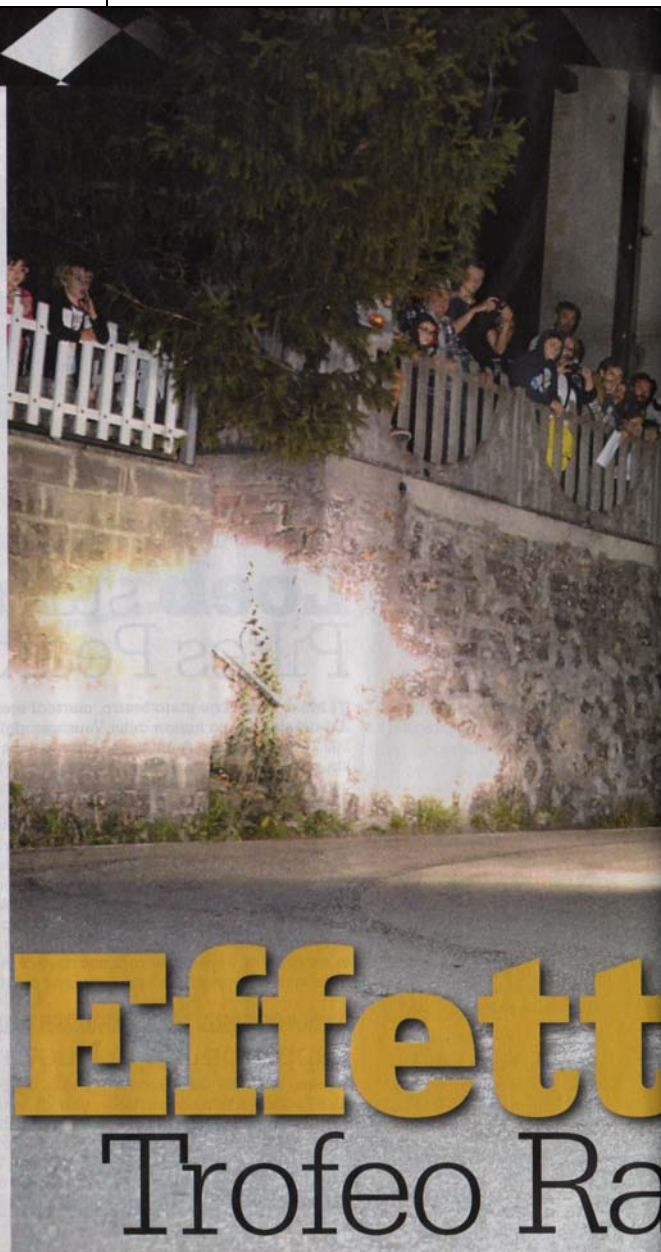
di Gianluca Lioce

**U**n campionato da tempo dato per morto, ma che ogni anno riesce a presentare degli spunti interessanti. Ecco sintetizzato il Trofeo Rally Asfalto. La serie federale riservata ai gentlemen drivers asfaltisti è finalmente arrivata ai nastri di partenza. La novità principale è rappresentata dal calendario che, dopo la poco fortunata formula "Gironi+Finali", torna ad avere sei gare "in linea". Torna la tassa di iscrizione alla serie, obbligatoria però solamente per chi vuole essere inserito nella classifica assoluta e non per chi vuole competere nelle varie Coppe Csaì (Gruppo N, Gruppo N 2RM, S2000[2.0 atmosferico, 1.6turbo], R5, R4, R3, R2, R1, Under23, Scuderie, Rgt). Al primo classificato di ogni gara andranno 15 punti, 12 al secondo e così via fino al decimo classificato che guadagnerà 1 punto. Stessa assegnazione di punteggio per le Coppe Csaì. Le ultime due gare della serie avranno coefficiente 1.5.

**I PROTAGONISTI**

### Porro-Silva-Virag un "triello" da titolo

Dopo aver perso nell'inverno Felice Re, indiscusso dominatore dell'edizione 2012 della serie, e Corrado Fontana, sembrava che in pochi fossero pronti a presentarsi a Genova. Così non è. Infatti, il plotone delle Wrc sarà guidato da Paolo Porro, che cercherà di scrivere per la prima volta il suo nome nell'albo d'oro della serie con la sua Ford Focus Wrc 06. Stessa macchina, ma aggiornata al 2008, per Marco Silva che, dopo il successo nel 2007, proverà a ripetersi. Tante le new entry, a partire da Mirko Virag. Il milanese ha in programma tre gare (Lanterna, Marca Trevigiana e Como) ma non è detto che, strada facendo, non possa completare il suo programma con i restanti rally della serie. Intanto ha le idee chiare ed ha deciso di puntare sulle Wrc 1.6 turbo di ultima generazione. La GMA Racing gli metterà a disposizione una nuovissima Ford Fiesta Wrc, che arriverà in Italia quando questo numero di As uscirà nelle edicole. Si pone senza ombra di dubbio tra i favoriti Eddie Sciescere che sarà della partita con una Citroen Xsara Wrc della D-Max Racing, vettura con la quale aveva già stupito tutti nella passata edizione del Rally San Martino di Castrozza. Completano il quadro delle Wrc le Ford Focus di Cobbe e Pettenuzzo, che sono impazienti di mostrare i loro miglioramenti nel Tra, dopo essersi imposti in diverse gare locali. Sei vetture alle quali si potrebbe aggiungere Cavallini, che sta cercando di essere al via della serie dalla seconda gara. Grande attesa anche per Roberto Vellani che, oltre a cercare di portare a casa la Coppa CSAI, proverà ad infastidire le più performanti Wrc con la sua Peugeot 207 S2000 gestita da team di Fabio Munaretto. Sempre parlando di vetture a quattro ruote motrici è impossibile non citare Franco Laganà. Il partenopeo passa dalla Mitsubishi Lancer R4 alla versione N4, con la quale, anche lui, non si accontenterà di battaglie solamente per la propria Coppa Csaì. Per quanto



# Effetti Trofeo Ra

riguarda le vetture a 2 Ruote Motrici, sia Federico Tagliapietra (Citroen DS3 R3) che Andrea Magnani (Opel Corsa A6) inizieranno il proprio campionato sulle strade del "Marca Trevigiana".

**APPENNINO REGGIANO RECUPERATO A OTTOBRE?**

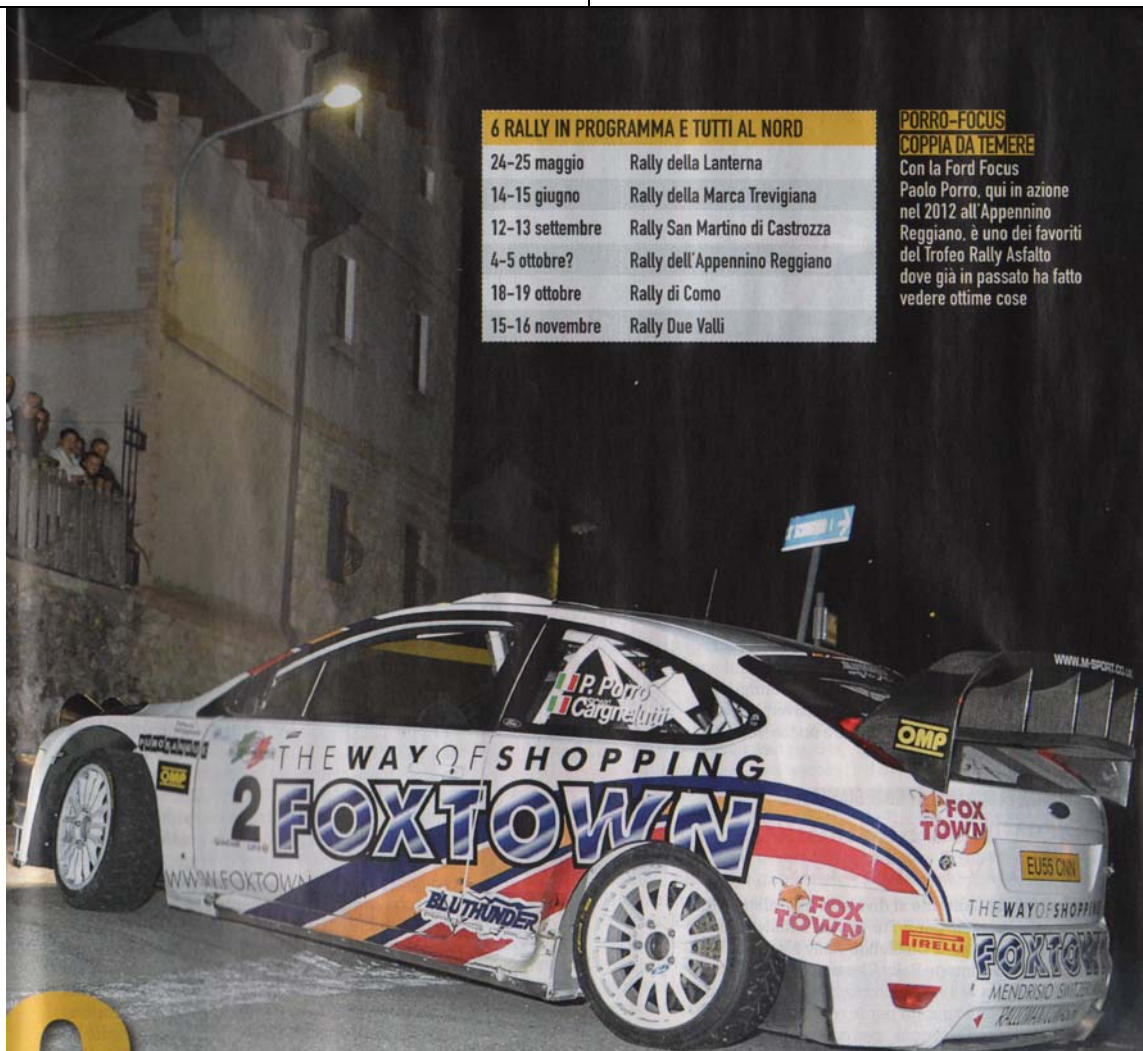
### 2 Valli nel Tra resta finale di Coppa Italia

Proprio il calendario è stato un protagonista, in ne-

# Auto Sprint N° 20

Trofeo Rally Asfalto

21/27 maggio 2013 (pag. 73)



#### 6 RALLY IN PROGRAMMA E TUTTI AL NORD

24-25 maggio	Rally della Lanterna
14-15 giugno	Rally della Marca Trevigiana
12-13 settembre	Rally San Martino di Castrozza
4-5 ottobre?	Rally dell'Appennino Reggiano
18-19 ottobre	Rally di Como
15-16 novembre	Rally Due Valli

#### PORRO-FOCUS COPPIA DA TEMERE

Con la Ford Focus Paolo Porro, qui in azione nel 2012 all'Appennino Reggiano, è uno dei favoriti del Trofeo Rally Asfalto dove già in passato ha fatto vedere ottime cose

## O lly Asfalto

ARTICOLATA SU SEI APPUNTAMENTI SCATTA DA GENOVA LA SERIE APERTA AI GENTLEMEN DRIVERS CHE VANNO A CACCIA DI GLORIA CON LE VECCHIE WORLD RALLY CAR

gativo, delle ultime edizioni di questa serie. Tra rinvii, cancellazioni e la formula "Gironi+Finali" aveva fatto allontanare diversi piloti. Questo ritorno al calendario di sei appuntamenti in linea è sicuramente una buona cosa ma, ancora una volta, la fortuna non sembra girare dalla parte della Federazione. Infatti, anche se a Roma hanno deciso di affidarsi allo "zoccolo duro" della serie scegliendo delle manifestazioni che hanno scritto grandi pagine di storia del rallyismo nazionale, i cambiamenti all'agenda non sono mancati. La serie sarebbe dovuta

partire dal Rally della Valle d'Aosta che è stato annullato, per fortuna con largo anticipo rispetto alla data in cui si sarebbe dovuto svolgere. Quindi tutti al via del Rally della Lanterna per poi partecipare dopo tre settimane al Marca Trevigiana. Dopo altre due settimane si sarebbe dovuto svolgere il Rally dell'Appennino Reggiano, rinviato a data da destinarsi a causa delle catastrofi naturali che hanno colpito l'Emilia Romagna, al seguito delle quali sono franate anche diverse strade lungo le quali si sarebbe dovuta svolgere la gara. La voce più insi-

# Auto Sprint N° 20

Trofeo Rally Asfalto

21/27 maggio 2013 (pag. 74)



EFFETTO TRA

## SILVA E SCIESSERE ATTENTI A QUEI DUE

Dopo il successo nella serie nel 2007 Silva, va a caccia di nuova gloria con la Focus Wrc. In basso Eddie Scießere cercherà di porsi sotto ai riflettori al volante di quella Xsara Wrc con la quale ha stupito tutti nella passata stagione sulle strade del San Martino di Castrozza

stente parla di una ricollocazione nel primo week-end di ottobre, tre settimane dopo il Rally San Martino di Castrozza e due prima del Rally di Como. Non si riesce proprio a far trascorrere 4 settimane tra un rally e l'altro? La serie ne potrebbe beneficiare, visto che i piloti potrebbero anche gestirsi meglio i propri impegni di lavoro. Infine il campionato si concluderà il terzo week-end di novembre a Verona, con il Rally 2 Valli, che sarà anche valido come Finale di Coppa Italia.

## TRE GARE IN UNA NELLA PRIMA STAGIONALE

### Con 8 ps si accende il Rally Lanterna

Il Rally della Lanterna si divide in tre. Infatti, oltre alla gara valevole per il Tra, ci sarà il Rally di Torriglia, valevole per il Challenge Rally Nazionali 2° e 3° Zona ed il Vintage Rally Classic, che vedrà impegnate in gara le vetture omologate tra il 1982 ed il 1990. «Abbiamo optato per la soluzione di conglobare più manifestazioni per cercare di avere più vetture possibili al via e dare la possibilità a piloti locali, che magari non avrebbero partecipato al "Lanterna", di poter affrontare la prova spettacolo all'interno del PalaSport, che anche quest'anno sarà la punta di diamante della manifestazione - spiega Marco Gallo, organizzatore del rally - Inoltre, la sera al PalaSport, ci saranno sempre delle iniziative trasversali. Si esibiranno le quattro vetture che solitamente partecipano agli slalom, che l'anno scorso hanno fatto il miglior tempo assoluto della prova, e due vetture che gareggiano nei campionati nazionali di drifting, anche queste molto spettacolari». La gara prevede 129.65 km cronometrati suddivisi in 8 prove speciali più la prova spettacolo del venerdì sera al PalaSport. La prova decisiva, come ogni anno, dovrebbe essere la "Massimo Canevari", lunga 30.20km e da ripetersi due volte nella giornata di sabato. L'arrivo della gara è previsto alle 19:55 in Piazza Matteotti. Per informazioni sull'acquisto del biglietto per la prova spettacolo del venerdì sera consultare il sito [www.lanterna-rally.com](http://www.lanterna-rally.com).

LA PROVA SHOW ALL'INTERNO DEL PALASPORT DI GENOVA SARÀ LA PUNTA DI DIAMANTE DEL NOSTRO RALLY

MARCO GALLO  
RALLY LANTERNA



## SONO QUATTRO LE GARE VALIDE

### Ecco la Coppa Rally Michelin Asfalto

Il nuovo format della serie è piaciuto anche a Michelin Italia, che ha deciso di istituire la Coppa Rally Michelin Asfalto. Le gare valevoli sono il "Lanterna", "l'Appennino Reggiano", il "San Martino di Castrozza" ed il "Como". In palio ci sono oltre 100.000 euro di premi da distribuire in 7 classi (Wrc; S2000-Rrc-R4; N4; S1600-A7-FA7; R3D-R3-R3D; Racing Start; Under23). Per iscriversi basta comprare 4 pneumatici Michelin. Il perché di questa scesa in Campo di Michelin lo spiega Fabrizio Cravero, responsabile competizioni. «Volevo creare una piattaforma per i piloti che corrono abitualmente con le Michelin che fosse in grado di garantirgli qualche premio. Abbiamo scelto come piattaforma il Tra (esiste anche una Coppa Michelin Rally Terra nel Trt, con un proprio montepremi, ndr) perché è l'unico Campionato nel quale potevamo fornire i nostri clienti che corrono con le Wrc, dal momento che l'Ircup è già legato ad un altro gommista. Il fatto che questi campionati siano promossi dalla Federazione è un di più, che permette ai nostri clienti, se vogliono, di competere anche per un titolo nazionale. Questo è l'anno zero per noi, ma abbiamo l'idea di continuare per dare la continuità alla nostra clientela di poter correre cercando di ammortizzare un poco i costi». ●



## Auto Sprint N° 18

Trofeo Rally Asfalto

7/13 maggio 2013 (pag. 73)

### **REGGIO AD OTTOBRE**

Come anticipato da As, il Rally Appennino Reggiano sarà rinviato per le frane innescate dalle piogge di questo lungo inverno. La gara dovrebbe spostarsi da fine giugno al primo week-end di ottobre, anche se una decisione definitiva, in accordo con la Csai, ci sarà solo nei prossimi giorni.



Tra 2013 **Le prospettive**



# Agnello sacrifici

**Per alleviare l'agonia del Campionato italiano, il Trofeo Asfalto è stato letteralmente svuotato. Senza trofei di marca, agli equipaggi piace ancor meno di prima. Gli organizzatori sono molto preoccupati e, dopo l'annullamento del rally valdostano, chiedono aiuto all'Acì.**

**L**a ghiottina della crisi si abbatte anche sul Trofeo Asfalto. Dopo il San Crispino nel Campionato italiano, anche la serie cadetta riservata ai rally su asfalto perde una gara. E non si tratta di un rally qualsiasi, bensì del Valle d'Aosta: 43 anni di storia, cultura sportiva e automobilistica fermati, stoppati come avviene nelle più classiche partite di poker (già che si parla di una gara da sempre legata al Casinò di Saint Vincent). Appena viste le carte, gli organizzatori aostani hanno pronunciato il fatidico «passo», lasciando orfano del primo appuntamento il Trofeo Asfalto. Proprio mentre l'Acì rilanciava il piatto con la Coppa Rally Asfalto Michelin. Facile motivare l'annullamento del Rally Valle d'Aosta solo

# Tutto Rally Più N° 4

Trofeo Rally Asfalto

Aprile 2013 (pag. 45)

di Luca Del Vitto



cale

con la scusa economica. Ma purtroppo le cause del tracollo (di gara e campionato) sono molte altre. In primis il fatto che mamma Aci ha tolto l'ossigeno ai "figli minori", Tra e Trt, per prolungare la sopravvivenza del "primogenito", il Cir: l'aver convogliato alcuni dei principali trofei di marca nel Campionato Italiano Rally ha di fatto negato ogni possibilità alle altre scarse serie. Ma se qualche organizzatore accetta queste decisioni «per il bene della specialità», c'è pure chi sbotta pretendendo maggior considerazione da parte degli organi federali. Così come c'è chi, ancora una volta, stringe i denti

e spera che un domani qualcuno riconosca la sua dedizione verso le validità Aci. Per vitaminizzare il Tra è stata istituita la Coppa Michelin (valida solo in 4 gare: Aosta, Lanterna, Marca e Appennino Reggiano). Peccato che i premi in palio, rispetto alle spese, non sembrano convincere nessuno. Infatti, spulciando tra le righe del regolamento si scopre che, per poter accedere ai premi vi debbano essere almeno 5 vetture per classe in ogni gara. E ovviamente gommate Michelin: visti i tempi non pare un obiettivo semplice. TR+ ha sentito gli organizzatori delle varie manifestazioni, tentando di capire dove si è radicata la crisi del Tra e se ci saranno ripercussioni eventuali dopo l'annullamento del rally valdostano.

# Tutto Rally Più N° 4

Trofeo Rally Asfalto

Aprile 2013 (pag. 46)



«**L**a nostra rinuncia - esordisce Ettore Vierin, organizzatore del Valle d'Aosta - è da ricondurre principalmente all'aspetto economico: di questi tempi non si può azzardare nulla e, dopo un'analisi, abbiamo capito che non potevamo organizzare una gara di qualità secondo i nostri abituali canoni. La Regione Valle d'Aosta, che fino allo scorso anno stanziava un budget importante, ha ridotto i fondi e noi non siamo riusciti a reperire i soldi necessari. Non siamo mai stati abituati a cercare grossi sponsor e a parte l'ente regionale e il Casinò di Saint Vincent, gli aiuti erano poco consistenti. Le nostre stime dicono che, a



parità di iscritti del 2012, avremmo avuto un passivo di circa 35.000 euro. E non ce lo possiamo permettere».

**È la Regione la causa della "dipartita" della vostra gara?**

«I fondi che stanziava per il nostro evento erano importanti. È vero però che avevamo dei vincoli legati all'utilizzo di servizi erogati da gruppi, enti e associazioni del nostro territorio e purtroppo dobbiamo registrare che da noi rispetto anche al vicino Piemonte, i costi sono decisamente superiori. In alcuni casi si raddoppiano. Paghiamo lo scotto di appartenere ad una regione ricca».

**Ma se quindi la Regione è ricca,**



**"SALTA" LA PRIMA**  
Il Rally della Valle d'Aosta "passa" la mano. Una decisione che ha gettato nello sconforto gli appassionati locali. Ettore Vierin (nella foto nell'altra pagina) ci racconta le ragioni dell'annullamento.

com'è possibile che non siate riusciti a raccogliere il budget necessario?

«Una volta l'offerta sportiva della Valle era limitata, mentre ora sono molti gli eventi sportivi e turistici che rubano risorse al nostro rally. C'è meno interesse verso le corse su strada ed emergono problematiche che in passato non c'erano, come ad esempio l'incremento del turismo: reperire strade per fare una gara non è semplice, così come per gli enti locali non è facile gestire le lamentele, oggi maggiori per via dell'aumento di alberghi e seconde case che, ovviamente, restano un po' più penalizzati col passaggio di una gara».

## La riserva è San Martino

Nei lunghi "corridoi" dell'ambiente rallystico echeggia il racconto di una buffa e divertente gaffe federale. Qualora fosse saltata una gara del Tra, che porta con sé la Coppa Michelin, sarebbe subentrata una corsa dell'IrCup, che invece è sponsorizzata da Pirelli. È proprio così? Le gare dell'IrCup-Pirelli come riserva del Tra-Michelin? «Assolutamente no - risponde Lorian Norcini, coordinatore del Gruppo di lavoro della serie riservata ai rally internazionali non titolati -. È una versione dei fatti non esatta. Inizialmente il Taro ed il Casentino erano stati inseriti come riserve del Trofeo Asfalto, ma senza chiedere agli organizzatori interessati. Noi non avremmo avuto nulla in contrario, ma alla fine hanno scelto diversamente».

Il regolamento della Coppa Rally Michelin 2013, infatti, prevede che in caso di mancata effettuazione di una gara della Coppa Michelin, la riserva sia il San Martino di Castrozza. Sempre in merito alla Coppa Michelin è bene sottolineare che, così si legge all'articolo 12 del regolamento, "per avere diritto alla totalità dei premi, in ogni raggruppamento di classi tra gli 8 individuati nel regolamento, con l'esclusione del Raggruppamento dedicato alle Racing Start, dovranno esserci almeno 5 iscritti alla Coppa Rally Michelin in ognuna delle categorie previste per ogni singola gara (quindi 5 auto gommate Michelin per ogni classe, ndr). Nel caso questo non si verificasse, i premi in denaro saranno decurtati del 50%".

Se così stanno le cose, com'è possibile che ci siano stati interessi privati in passato per organizzare il Valle d'Aosta?

«L'interesse c'è stato, ma poi non è andato in porto nulla. Ripeto: la nostra realtà è differente e per organizzare non basta il permesso di un ente. Siamo una valle, il coinvolgimento e il consenso si devono cercare anche e soprattutto dalla base, dai singoli comuni e dai piccoli esercenti. Solo un gruppo locale può organizzare in Valle d'Aosta perché bisogna conoscere le singole e piccole realtà».

La motivazione economica continua a sembrare la causa principale dell'annullamento del rally. C'è dell'altro?

«Da una parte sì e non lo neghiamo. Però, va detto che la federazione non fa nulla affinché le gare sopravvivano. Nessuno ha mai proposto di coprire eventuali "buchi" qualora una gara andasse male. Inoltre, questo Tra non è organizzato bene: l'aver convogliato i trofei nel solo Cir ha arrecato un danno notevole a noi organizzatori: abbiamo perso circa il 10-15% delle iscrizioni».

Perché una serie come l'IrCup ha invece un successo maggiore?

«Loro se non sbaglia hanno tasse di iscriz-

zione più basse e soprattutto dei montepremi tali da attrarre più partecipanti. Inoltre, propongono un solo campionato. La Csai, invece, tra campionati, trofei e serie ne promuove troppi causando una dispersione di energie e risorse. Ci vorrebbero meno gare».

E se le gare da tagliare fossero quelle del Tra come reagireste?

«Noi di Aosta con perplessità: il Trofeo Asfalto non è morto da solo. È stato reso poco appetibile nonostante i rally siano di alto livello. Anche altri organizzatori di gare del Tra si sono chiesti se proseguire oppure no. Però, loro hanno il vantaggio di avere più tempo a disposizione per trattare eventuali altri sponsor. Noi avevamo pochi giorni di tempo. Speriamo che almeno il nostro sacrificio sia servito ad aiutarli».

La Csai permette ad un rally di mantenere la validità, pur saltando un'edizione. Perché non ne avete approfittato?

«Perché fino all'ultimo credevamo di poterla fare. Speravamo in un colpo di coda. E invece non ce l'abbiamo fatta. Ora vedremo se potremo usufruire di questa regola per tornare con gli stessi presupposti di validità per il 2014. Perché il Valle d'Aosta tornerà!».

Tra 2013 **Le prospettive**

**TROFEO AC COMO**

## Riserva? Ma anche no...

**È** Paolo Brenna a raccontare la situazione del Trofeo Ac Como che, dopo essere stato per 4 anni nel Cir, è tornato al Tra. Quest'anno però, l'Acì lo ha inserito quale riserva del Campionato italiano, qualora saltasse un appuntamento asfaltato. «*Francamente non ci interessa molto di essere la riserva del Cir. Siamo usciti dal Cir per via degli eccessivi costi. Siamo stati chiari: saremo gara di riserva, ma senza cambiare una virgola del nostro attuale format. Diversamente non potremo fare.*»

**Anche voi quindi dovete fare i conti col budget. Quanto conta, in questo contesto di crisi, appartenere ad un Tra praticamente "spento"?**

«È ovvio che la mancanza di protagonisti nel Tra non giova né alla serie né alle singole corse. Noi forse siamo un po' più fortunati, perché abbiamo nel nostro territorio una serie di gentlemen driver che solitamente gareggiano in casa con le WRC: Re, Silva, Fontana, Porro, Paccagnella, Virag, Galli... Però, se pensiamo che lo scorso anno, come finale di Tra avevamo 50 iscritti, non possiamo essere contenti.»

**L'IrCup diversamente dal Tra sembra una serie in buona salute. Avete mai pensato di aderire alla serie coordinata da Norcini?**

«Per poter sopravvivere ci si guarda intorno e per il fu-

turo stiamo valutando delle altre soluzioni che possono non riguardare il Tra, ma non è detto che si parli di IrCup. Non è semplice. Loro hanno dei montepremi, è vero, ma pure dei costi. Inoltre, Como è molto vicina a Bergamo, sede del Prealpi Orobiche e prova dell'IrCup e non so quale sarebbe il livello di compatibilità.»

**Trovate giusta l'affermazione di Marco Ferrari, secondo il quale nel 2014 ci dovranno essere meno gare?**

«Bella battuta. È facile ora dire che ci saranno meno gare. Un conto però è fare dei progetti per rivitalizzare i rally, limitando il numero di gare, un altro è aspettare che la crisi attuale vada a falciare un po' di organizzatori. Hanno dato più respiro alle ronde, a gare come le nostre, che portano via molti iscritti. Per prestigio, noi non vogliamo organizzare ronde. Il Trofeo Ac Como deve essere un rally vero.»

**Facciamo i conti con la crisi: l'Ac Como quali cifre potrebbe coprire pur di organizzare la sua gara, qualora il rally avesse un bilancio negativo?**  
«L'Ac Como è uno dei pochi Automobile Club in attivo e ovviamente l'obiettivo principale è quello di non rimetterci. Stiamo facendo il possibile per contenere i costi e i presupposti sono buoni. Diciamo che se dovesse andare male potremmo arrivare a mettere tra i 10.000 e i 15.000 euro per bilanciare i costi.»



### CIR, C'È CHI DICE NO

**Gli organizzatori della gara comasca dicono no al Cir, che costa troppo. Per quel che riguarda il Tra auspicano un aiuto dall'Acì. A lato, Robert Kubica festeggia il risultato sul podio di Como. Nell'altra pagina in alto, uno scorcio dell'assistenza del Lanterna.**

# Tutto Rally Più N° 4

Trofeo Rally Asfalto

Aprile 2013 (pag. 49)



## RALLY DELLA LANTERNA

# Grinta e passione

**G**li umori non sono positivi nemmeno a Genova, dove il Rally della Lanterna è ormai diventato un must del Tra. «Ci si deve inventare sempre qualcosa per portare nuovi iscritti ed ossigeno fresco - spiega Marco Gallo, uno degli organizzatori della corsa ligure -. Noi abbiamo accordato il Città di Torriglia che dovrebbe farci aumentare il numero delle adesioni, ma la situazione non è per nulla semplice. A Genova dobbiamo anche fare i conti con la speciale nel Palasport che, sebbene sia un grande successo, ci comporta delle spese non indifferenti».

**L'Acì quanto è vicina agli organizzatori in questo momento cruciale?**

«Onestamente poco. Citroën ha dirottato i suoi trofei nel Cir e questa non può essere un'iniziativa del solo Costruttore: qualcuno avrà spinto per arrivare a ciò».

**Il Tra è ancora l'antagonista dell'IrCup?**

«No. Fino a qualche anno fa era così. Ora è il con-

trario. Speriamo che l'inserimento della Coppa Michelin porti maggiori stimoli nei concorrenti. Noi abbiamo sempre creduto nel Trofeo Asfalto, al punto che 2 anni fa portammo sotto la Lanterna Ogier e Raikkonen: se tutto andrà come deve andare (Ogier vincitore del WRC 2013, ndr) potremo dire che 2 campioni del mondo hanno corso da noi!».

**Col senno di poi un esperimento positivo o da non ripetere?**

«Per noi è stato un bel sacrificio ma ne siamo orgogliosi: potendo lo rifaremmo. Certo, speravamo se non in un vero e proprio aiuto da parte della federazione, almeno in un complimento, un ringraziamento per aver innalzato il livello del Tra».

**Nonostante ciò tenete duro!**

«Noi siamo molto determinati. Saltasse il Lanterna non ci sarebbero rally a Genova e questo non è ammissibile!».

# Tutto Rally Più N° 4

Trofeo Rally Asfalto

Aprile 2013 (pag. 50)



**RALLY DELLA MARCA**

## Sacrificio giusto

**G**igi Brunetta, presidente del comitato organizzatore del Rally della Marca, è anche membro della Sottocommissione Rally e il suo punto di vista vuole essere globale e non solo focalizzato sul Tra. «Il Tra è stato reso meno appetibile per favorire il Cir, ma quest'operazione era doverosa per cercare di salvare il massimo campionato - dice il presidente della Motor Group -. È ovvio che l'IrCup riscuota maggiore interesse per via dei montepremi, ma è giusto che l'AcI prosegua per la propria strada. Il Trofeo Terra con 3 gare non ha senso. Si sarebbe dovuti arrivare subito a due serie. E basta. Il Tra, invece, doveva accontentare certe esigenze e così è stato fatto. Ora anche lo stesso Cir è passato a 8 gare: credo di poter dire che, per il bene della specialità, siamo sulla strada giusta».

**Convogliare le risorse in un solo campionato vuol dire azzopparne un altro. Come "rispondete" a questo colpo?**

«Noi non abbiamo mai avuto fondi dagli enti, come successo ad Aosta, e da sempre ci rimbocchiamo le maniche per trovare il budget necessario. È pur vero però che a differenza di "Vierin & Co" abbiamo un bacino d'utenza ben più ampio dal quale attingere».

**Fantastichiamo un istante: cambiereste a costo 0 la validità Tra con quella IrCup?**

«Loriano Norcini è un caro amico ed un bravo organizzatore e ho massimo rispetto per lui e per il suo prodotto. Io però scelgo una gara titolata a livello nazionale piuttosto che altro».

**Come avete preso l'annullamento del Valle d'Aosta?**

«Ovviamente fa male. Credevamo che il format del 2013 fosse valido con 6 gare e non più gironi e finali. Purtroppo loro non hanno sopportato il peso della crisi anche per la mancanza di aiuti da parte della Regione».

**Voi come fate per ovviare ai problemi che stanno emergendo?**

«Per l'edizione del trentennale stiamo pensando varie iniziative, tra cui una riduzione del 30%, 30 come il numero delle edizioni, sulle tasse d'iscrizione. Inoltre apriremo con decisione alle vetture Fuori Omologazione con delle iniziative dedicate alle FA7 e se possibile alle spettacolari Bmw M3. Il momento è delicato: bisogna inventarsi cose nuove; con iscrizioni più basse potremmo avere più adesioni e bilanciare le entrate: ricordo che guadagnare non è il nostro obiettivo».

**E C'È ANCHE CHI DICE SÌ...**

**Il podio della passata edizione del Rally della Marca. Il suo organizzatore è d'accordo con la scelta di impoverire il Tra per salvare il Cir. Nell'altra pagina in basso, la pedana d'arrivo del San Martino di Castrozza.**

### RALLY SAN MARTINO

# Tanta preoccupazione

**C**ristian Marin ci dice qual è lo stato d'animo del comitato organizzatore della corsa trentina. «Siamo molto preoccupati: quando salta la prima gara di un campionato non è un bel sintomo specie se il rally in questione è il Valle d'Aosta, una gara bella ed importante».

**Guadagnare organizzando un rally non pare più possibile, ma andare in pari forse sì. Qual è il vostro obiettivo?**

«Noi teniamo particolarmente al San Martino di Castrozza perché è uno dei rally "mitici", apprezzati non solo nel Triveneto. La nostra gara è importante per promuovere lo sport ed il turismo in Trentino, ma i rischi a cui vengono esposti gli organizzatori sono troppo alti: l'Acì non ci tutela abbastanza».

**Qualche riferimento all'episodio di Gamba nell'ultima edizione?**

«Beh, certo. Noi con Matteo Gamba abbiamo sistemato la questione, ma non

è giusto che siano i singoli organizzatori ad accollarsi tutte le responsabilità, quando c'è un organo federale che dovrebbe tutelarli».

**Favorevole alla teoria delle "meno gare"?**

«Certo, meno gare significano più iscritti per i rally rimasti. Per il bene della specialità sarà fondamentale ridurre le competizioni, anche perché sono certo che sopravvivranno solo gli organizzatori più meritevoli».

**Solo meno gare o la ricetta è anche un'altra?**

«Bisogna aprire i rally a tutte le tipologie di vetture, come in Francia, anche se i piloti italiani sono viziati e con certe auto non correrebbero mai. Non è più come qualche anno fa. Ricordiamoci però che la crisi è veramente forte ed il nostro sport è molto costoso, quindi non possiamo aspettarci chissà quali risalite».

**Anche voi fate parte di un ente re-**

**gionale a statuto speciale, come la Valle d'Aosta. Quale sostegno economico vi dà la Regione Trentino Alto Adige?**

«Noi siamo supportati dall'Ente provinciale e da molti altri comuni, perché credono nel nostro evento e nel ritorno turistico che può avere».

**E l'Acì cosa fa per voi?**

«Ci ha colpito due volte! La prima togliendoci la validità Cir principalmente per la "querelle Gamba". La seconda togliendo i trofei monarca dal Tra: un danno doppio per noi».

**Certo che anche il numero di iscritti dell'anno scorso ha favorito la scelta del declassamento...**

«È vero e noi organizzatori, che alla base siamo appassionati, siamo rimasti molto delusi così come i tifosi e gli sponsor. Ora però è bene non guardarsi indietro, ma avanti: c'è da tenere alto il nome ed il prestigio del San Martino di Castrozza!».





## Auto Sprint N° 9

Trofeo Rally Asfalto

5/11 marzo 2013 (pag. 71)

### DEDICATO A QUELLI CHE CORRONO IN ITALIA

Gare su asfalto e gare su terra (nella foto Ceccoli al Puglia e Lucania 2012) nel monarca Michelin che mette in palio parecchi euro per i migliori



# Michelin per i privati

**RICCHI PREMI AI MIGLIORI NELLE NEO ISTITUITE COPPE RALLY ASFALTO  
E TERRA IDEATE DALLA CASA FRANCESE PENSANDO AI GENTLEMEN**

Oltre 142.000 euro di montepremi in due serie distinte, una ricavata all'interno del Trofeo Asfalto e l'altra nel Trofeo Terra. È la ricetta proposta da Michelin per le sue Coppe Rally 2013: il Costruttore francese di pneumatici ha deciso infatti di dar vita ad un trofeo molto interessante, destinato ai privati che corrono quasi sempre potendo contare solamente sulle proprie forze e la propria passione. Le gare valide per la Coppa Michelin Asfalto sono Aosta, Lanterna, Marca Trevigiana, Appennino Reggiano. Quale prova di riserva è stato indicato il San Martino di Castrozza. Quelle della Coppa Terra invece sono Adriatico, San Mari-

no e Costa Smeralda. I premi sono importanti. Per cominciare, il miglior dei piloti partecipanti alla Coppa Rally Michelin (l'iscrizione è gratuita) che gareggeranno nel Tra con una Wrc porterà a casa 15.000 euro, identica cifra per il primo del gruppo formato da S2000, Rrc ed R4, mentre il migliore con una N4 avrà 5.000 euro. Il vincitore della Coppa Terra avrà a sua volta un bonus di 10.000 euro e sono previsti premi in denaro anche per il gruppo S2000-Rrc (5.000 euro al vincitore) e per quello R4-N4 (4.000 euro). La vendita degli pneumatici e l'assistenza sui campi di gara sarà assicurata da Bellotto Racing Service ([corse@bellottoracing.it](mailto:corse@bellottoracing.it)).

# Tutto Rally Più N° 2

Trofeo Rally Asfalto

Febbraio 2013 (pag. 38)

Campionati 2013 **Regole e titoli in palio**

## TROFEO RALLY ASFALTO

# Addio ai gironi

**T**orna ad essere strutturato con una base più comprensibile il Trofeo Rally Asfalto, che vede il suo calendario passare ad un girone unico di sei gare, contro il complesso format a due gironi più finali architettato per le scorse edizioni. Nella speranza che questo sia sufficiente ad evitare gli annullamenti repentini degli scorsi mesi. Come tradizione da quando è stato istituito questo titolo, si può concorrere con qualsiasi tipologia di auto, dalle vecchie Super 1600 e WRC con motori sovralimentati di due litri, alle nuove Super 2000 con i 1.6 turbo, passando per Gruppo A, Kit, N, R (comprese le R5) e RGT. Resta l'obbligo di iscrizione al Tra, con tanto di tassa (da definire) che andrà a coprire anche la quota di partecipazione all'ul-

TOTALE CLASSIFICATI 2012 **10**

TITOLI IN PALIO NEL 2013 **10**

timo rally dell'anno. L'iscrizione è obbligatoria solo per l'assoluta, non è richiesta per tutte le varie coppe, e deve essere sottoscritta entro la chiusura delle iscrizioni del secondo rally a calendario. Ai fini delle classifiche, si applica il punteggio "standard Csai", le ultime due gare della stagione hanno coefficiente 1,5 e nelle graduatorie conclusive vengono conteggiati tutti i risultati utili. Prevista una ricca dotazione di Coppe Aci-Csai. Verranno assegnate ai migliori di Gruppo N, Gruppo N 2 Ruote Motrici, Super 2000 (tutte, comprese R4 e R5), R3, R2, R1, RGT, Under 23 e Scuderie.



## Tutto Rally Più N° 2

Trofeo Rally Asfalto

Febbraio 2013 (pag. 39)



# Tutto Rally Più N° 1

Trofeo Rally Asfalto

Gennaio 2013 (pag. 40-41)



Rally 2013 Campionati nazionali

ALL'OMBRA DEL CIR  
A destra, Mauro Trentin,  
vincitore del Trofeo  
Terra nel 2012.



## Il lento declino dell'Asfalto

Tutte confermate le anticipazioni sul Trofeo Asfalto. La serie cadetta nel 2013 sarà schiacciata tra un International Rally Cup forte di un calendario con sole 5 prove e un alto montepremi in denaro e il neonato Trofeo Nazionale Rally, un mini-torneo nella massima serie nazionale.

E a ben vedere, con queste possibilità di scelta un equipaggio che vuol correre con una vettura WRC è portato a scegliere l'IrCup, che almeno dà la possibilità di vincere qualche soldo, consentendo l'eventuale recupero di parte delle spese sostenute (e si parla sempre di privati in tempi di crisi). Chi invece cerca un palcoscenico di assoluto prestigio è tentato dal Trofeo Nazionale, o "mini-Cir", che avrà una vetrina certamente migliore di quella del Trofeo Asfalto e come spese totali costa quasi uguale.

Nonostante prospettive così nefaste, anziché cancellare o trovare il modo per ravvivare la serie, la Sottocommissione Rally ha deciso di sfidare il futuro tornando all'antico (e inventare davvero ogni tanto?). Nel 2013 il Trofeo Asfalto abbandona definitivamente la discutibile e soprattutto poco comprensibile formula dei due gironi composti da tre prove ciascuno - Girone A e Girone B - e delle due finali.



DECISIONI IN STAND BY  
Paolo Porro (in alto), Marco Silva (qui sopra) e gli altri  
principali protagonisti del Tra sono indecisi sulla serie  
cadetta da disputare. Trofeo Asfalto o IrCup?

### INTERNATIONAL RALLY CUP

5/5	20° Rally del Taro
9/6	30° Rally Prealpi Orobiche
7/7	33° Rally del Casentino
8/9	19° Rally Valli Cuneesi
6/10	30° Rally Città di Bassano

Nota: Dopo il Campionato Italiano, l'IrCup si conferma la serie Cup più interessante e consistente. Premi in denaro e sole 5 prove.

### TROFEO ASFALTO

28/4	43° Rally Valle d'Aosta Saint Vincent
26/5	29° Rally della Lanterna
16/6	30° Rally della Marca
30/6	37° Rally dell'Appennino Reggiano
15/9	33° Rally San Martino di Castrozza
20/10	32° Rally Trofeo Ac Como

Riserve: 20° Rally del Taro, 33° Rally del Casentino.

Nota: Si torna alla formula del girone unico.

Con il girone unico e un totale di 6 gare, la serie ora assomiglia sempre più all'International Rally Cup, da cui ha dovuto anche prendere in prestito 2 rally (Taro e Casentino) da inserire come riserve. Metti caso che...

Il calendario ufficializzato dalla Csa dice che si partirà da Aosta a fine aprile e si proseguirà con Lanterna, Appennino Reggiano e San Martino di Castrozza. I giochi si chiuderanno a Como a fine ottobre. Il sistema di attribuzione dei punteggi ai fini del calcolo delle classifiche di campionato è il seguente: 15 punti al primo e poi a scalare fino alla decima posizione 12, 10, 8, 6, 5, 4, 3, 2 e 1.