

RALLY **LINK** magazine

www.rallylink.it

NOVEMBRE 2013

Wales Rally GB

Rally Due Valli

Rallye du Valais

Monza Rally Show



Le rubriche :

Luca Cantamessa
Andreas Mikkelsen

Il motore di ricerca dei rally

**RALLY
LINK**
www.rallylink.it



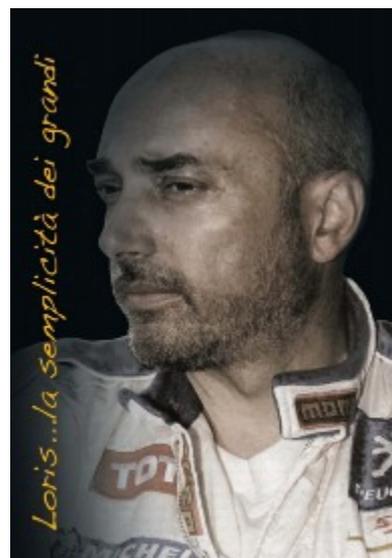
Entra

**RALLY
LINK** Un insostituibile
network informativo.

Un indispensabile
veicolo promozionale.

Fino a 40.000 visitatori giornalieri.
Oltre 5.000.000 di pagine consultate al mese.





Si è conclusa un'altra edizione del Campionato del Mondo Rally, anche se il nome del battesimo, rimane lo stesso da dieci anni: questa volta è Sebastien Ogier che conclude da vincitore al **Wales Rally GB** la sua splendida annata.

Anche Paolo Porro sancisce la sua vittoria nel Trofeo Rally Asfalto, vincendone l'ultimo appuntamento: il **Rally Due Valli**. La gara veronese nella stagione 2014 farà il salto nella categoria superiore, il Campionato Italiano Rally.

La giovane speranza finlandese Esapekka Lappi vince l'ultimo appuntamento del Campionato Europeo Rally, il **Rally du Valais**, e la Skoda lo

promuove come prima guida 2014 proprio nel Campionato Europeo Rally.

Sempre spettacolare il **Monza Rally Show**, dominato dalla Citroen DS3 WRC di Dani Sordo, che ha regolato nell'ordine Valentino Rossi e Dindo Capello.

Abbiamo presentato, in occasione del decimo anno dalla scomparsa di Loris Roggia, il libro "**Loris ...la semplicità dei grandi**". Se lo desiderate, troverete le modalità per averlo sul nostro sito www.rallylink.it

Immagine di copertina di Massimo Bettiol

Novembre 2013 - Pubblicato il 7 Dicembre 2013

Per informazioni: info@rallylink.it

Sua maestà 2013

Sebastien Ogier





Bettiol tranne ove diversamente indicato



**Wales
Rally GB**
14-17 November 2013
MSA



WRC
gobur ©
R1

Il Wales Rally GB è la tredicesima ed ultima prova del Campionato Mondiale Rally 2013, che ha già assegnato in Spagna gli ultimi titoli ancora vacanti con la vittoria della Volkswagen tra i costruttori ed il successo di Robert Kubica nel WRC con una gara di anticipo. La gara cambia location spostandosi a Deeside nella parte settentrionale del Galles e riprendendo oltre alle speciali classiche anche alcuni tratto utilizzati negli anni 60 e porzioni inedite. 4 giorni di gara, 22 PS per 312 km contro il cronometro sui 1503 totali. Tra i partecipanti

all'ultimo atto della stagione 3 VW Polo R WRC per Sébastien Ogier, Jari-Matti Latvala ed Andreas Mikkelsen (sulla cui vettura spicca una originale livrea comprendente le foto di 4.000 fans) ed altrettante Citroen DS3 WRC per Mikko Hirvonen, Dani Sordo e Robert Kubica (già vincitore del Campionato WRC2 in Spagna e qui affiancato dall'italiano Michele Ferrara). Nutrita come sempre la pattuglia delle Ford Fiesta WRC: dopo il forfait di Nasser Al-Attiyah (per i postumi dell'uscita di strada in Spagna) al via Mads Ostberg, Evgeny Novikov, Thierry Neu-

ville, Martin Prokop, Michal Solowow. Ford protagonista anche tra gli equipaggi del WRC2 con 8 Fiesta R5 per Mark Higgins, Lorenzo Bertelli, Tom Cave, Eyvind Brynildsen, Elfyn Evans, Subhan Aksa, Robert Barrable, Jari Ketomaa, le due vetture "fuori campionato" di Yuriy Protasov e Jourdan Serebrididis e due in versione RRC per Yazeed Al Rajhi ed Edoardo Bresolin. Altre vetture RRC in gara le Mini JCW di Oleksii Kikireshko e Valeriy Gorban. Numerosi i forfait tra gli iscritti (tra cui molti dei piloti del campionato WRC2): Kosciu-


Sebastien Ogier

szko, Al Kuwari, Wiegand, Garcia Fessman, Gelvez, Lombardo, Villanueva. Tra gli equipaggi al via, Tony Jardine è navigato da Amy Williams, vincitrice della medaglia d'Oro nello slittino alle Olimpiadi Invernali di Vancouver nel 2010. Prima della partenza i commissari sportivi infliggono una penalità di 5' a Sordo per l'utilizzo del nono telaio invece degli otto consentiti (art. 64.4 Regolamento WRC 2013), con la squadra che ammette l'errore (la vettura di Sordo per il Wales Rally è stata costruita utilizzando un telaio inizial-

mente attribuito alla seconda squadra, l'Abu Dhabi Citroen Team) scusandosi con il pilota. Ogier ha condotto la gara dall'inizio alla fine davanti al suo compagno di squadra Latvala. Il finlandese in debito di feeling ad inizio gara ha ceduto brevemente sul finire della prima giornata la piazza d'onore a Neuville per poi riconquistarla nella mattina di venerdì ed ha poi rimontato sul battistrada a suon di successi parziali. Terza piazza per Neuville che ha centrato l'obiettivo di concludere la stagione in seconda posi-

zione nella classifica piloti. Ai piedi del podio bella lotta tra i connazionali Ostberg e Mikkelsen, con il pilota Ford che ha approfittato di due testacoda del rivale in apertura della tappa finale per prendergli la posizione. Sesta moneta per Prokop. Sordo ha mantenuto la concentrazione risalendo dalla 54° piazza occupata dopo il primo parziale a causa dei 5' di penalità al 7° posto al traguardo, dove ha preceduto Evans, Ketomaa ed Higgins giunti nell'ordine sul podio in WRC2. Ritiri per uscita di strada per Hirvonen e Kubica.

La cronaca

La qualifying stage del giovedì (che potrebbe essere eliminata nel 2014) si svolge in condizioni meteo avverse, e vede il miglior tempo di Ogier (avvantaggiato dall'aprire i passaggi) davanti a Neuville e Novikov. Seguono Latvala, Ostberg, Hirvonen e Kubica (al debutto con la WRC francese). Ottava prestazione per Sordo che precede Mikkelsen, Prokop e Solowow. La successiva scelta della posizione di partenza vede Ogier (con primo diritto di scelta) prendere la seconda posizione; Neuville e Novikov occupano i posti immediatamente successivi, mentre Latvala decide di aprire i transiti piuttosto

che scattare quinto. L'ordine di partenza è quindi: Latvala, Ogier, Neuville, Novikov, Ostberg, Hirvonen, Kubica, Sordo, Mikkelsen, Prokop, Solowow.

Dopo la cerimonia di partenza a Convy Quay, la gara scatta nella serata di giovedì (3 PS - 25 km), con condizioni meteo in leggero miglioramento. I piloti di vetture WRC partono tutti con 5 gomme morbide. Il primo parziale vede una doppietta VW con Ogier davanti a Latvala e Neuville in terza posizione nonostante una breve escursione in un fosso. Va peggio a Solowow anch'egli uscito di strada in un fosso ed urtato poi al

posteriore da Al Rajhi, la disavventura gli costa oltre 2'30". Il trio Ogier-Latvala-Neuville si ripete nel secondo impegno (una PS ripresa dal 1996 ed accorciata di oltre 1km a causa delle condizioni del fondo) in una classifica che rispecchia la parziale provvisoria. Neuville tocca una pietra con la slitta, Mikkelsen perde 15" e due posizioni nell'assoluta a causa di problemi con le note mentre Solowow perde 1' in seguito alla probabile rottura di un semiasse. La terza prova vede Neuville imporsi di misura (0.4") su Ogier con Latvala terzo. Il belga scavalca il finlandese nella provvisoria. La




Jari-Matti Latvala

tappa si chiude con Ogier in testa davanti a Neuville e Latvala. Ai piedi del podio Hirvonen ritardato da due lievi uscite di strada nella prima prova e penalizzato dalla mancanza di test pre-gara. Quinta piazza per Ostberg penalizzato da problemi nelle cambiate che precede il compatriota Mikkelsen. Settima piazza per Kubica al debutto con una nuova auto ed un nuovo copilota. Chiudono la top ten Novikov, Evans (leader in WRC2) e Prokop. Dani Sordo è in 46° posizione dopo la penalità di 5'. In WRC2, Ketomaa si è imposto nel primo parziale davanti ad Evans e Brynildsen. Evans passa a condurre dopo la vittoria nel

secondo tratto davanti al pluricampione britannico Higgins (salito in terza piazza provvisoria) rinforzando la leadership con il successo nella terza prova. La tappa si chiude con Evans in testa su Ketomaa, Higgins e Brynildsen. Buon sesto posto per Bresolin. Nel WRC3 monomarca Citroen, il primo parziale vede Jukka Korhonen e Keith Cronin primi ex-aequo e di misura (0.1") su Bryan Bouffier (!) con Jean Mathieu Leandri quarto. Bouffier vince il secondo impegno passando a condurre sul finlandese e l'irlandese, che chiudono la giornata nell'ordine alle sue spalle.

La seconda giornata di gara Venerdì (6 PS - 137 km) si

apre sotto un cielo nuvoloso e temperature intorno ai 4°. Le piogge della vigilia hanno lasciato le strade umide e fangose. I piloti delle vetture WRC montano tutti 5 gomme morbide. Ogier si aggiudica il primo tratto davanti a Neuville e Latvala. La prova viene sospesa brevemente per l'uscita di strada di Kubica che capotta a 5 km dalla fine. Il secondo impegno vede il primo acuto della Citroen con Sordo che si impone sulle due VW di Ogier e Latvala; il finlandese si avvicina ad 1" da Neuville nella lotta per la piazza d'onore. Latvala si aggiudica il terzo parziale di giornata davanti ad Ogier ed Ostberg salendo in seconda posizione provviso-



Molly Taylor

ria. Hirvonen capotta e si ferma con la vettura in carreggiata, penalizzando lievemente i piloti partiti dietro tra cui il suo compagno di team Sordo che perde qualche secondo per evitarlo. Dopo l'assistenza remota a Newtown i piloti (con i prioritari WRC sempre calzati con 5 gomme morbide) affrontano il secondo giro sulle prove speciali. Nel primo parziale cominciano ad affiorare le pietre sotto il fango rendendo il fondo ulteriormente scivoloso. Tripletta VW con Ogier, Latvala e Mikkelsen. L'ottava prova vede Ogier più veloce di misura (0.8") su Sordo, con Novikov terzo. Il nono parziale va ad Ogier (più veloce in tutte le

prove del pomeriggio) che precede Latvala e Neuville. Numerose le forature: Chardonnet buca la posteriore destra poco dopo metà prova, mentre Bresolin e Marco Tempestini forano la posteriore sinistra. Problemi anche per Aksa rimasto con la sola trazione anteriore ed autore di un testacoda 1 km prima del fine prova. La tappa va in archivio con le due VW di Ogier e Latvala al comando davanti a Neuville. Ai piedi del podio Ostberg precede Novikov per meno di 4" (!) con Mikkelsen dietro di soli 1.1" (!). Settima piazza per Prokop davanti ad Evans leader in WRC2. Chiudono la top ten Sordo (risalito nelle posizioni a punti) ed Hig-

gins. Nel WRC2 Evans rimane in testa davanti ad Higgins (vittima di una foratura) e Ketomaa. Quarta piazza per Al Rajhi che precede Brynildsen vittima di noie al motore. Sesta posizione per Bresolin davanti a Cave, vincitore di 5 parziali di giornata (il sesto è andato a Ketomaa) ed in rimonta dopo la penalità di 4'20" di giovedì sera per il protrarsi dei lavori di sostituzione del cambio sulla sua vettura. In WRC3 Cronin si aggiudica il primo parziale di tappa davanti a Bouffier e Korhonen. Il francese si impone nei due impegni successivi. Cronin deve ricorrere al Rally2 dopo un'uscita di strada nella sesta prova. Bouffier si arrende definitivamente nel settimo parziale mentre anche Korhonen si ferma nell'ultimo impegno di giornata rimanendo però in testa alla provvisoria davanti a Cronin.

Terza tappa il Sabato (7 PS - 98 km), una lunga giornata senza assistenza intermedia. Non riparte Hirvonen, mentre rientra Kubica che apre i transiti davanti a Solowow, Sordo, Prokop, Mikkelsen, Novikov, Ostberg, Neuville, Latvala, Ogier. La tappa si apre sotto una leggera pioggia, con nebbia a tratti lungo le speciali. La prima prova vede il primo successo parziale di Mikkelsen che precede Ogier e Novikov. Il norvegese guadagna due posizioni portandosi in quarta piazza provvisoria di misura (0.1") davanti al connazionale Ostberg. Mikkelsen si ripete nell'impegno successivo, di poco (0.2") davanti ad Ogier con Neuville terzo. Nuova



Mikko Hirvonen

uscita di strada per Kubica che deve fermarsi; stessa sorte per Novikov. Sordo scavalca Evans portandosi in settima piazza provvisoria. Nel terzo parziale tripletta VW con Latvala che si impone su Ogier e Mikkelsen. La tredicesima prova vede Latvala di nuovo più veloce di misura (0.6") su Ogier e Neuville. Terzo successo consecutivo per il finlandese della VW nella PS 14 davanti ad Ostberg e Mikkelsen in battaglia per la quarta moneta. La tappa si chiude con i due passaggi sulla superspeciale di Chirk Castle: il quindicesimo parziale vede Sordo precedere Mikkelsen e Neuville, mentre l'ultimo impegno di giornata vede gli stessi tre piloti in ordine inverso, con il belga della Ford davanti al norvegese ed allo spagnolo. La giornata si chiude con Ogier leader su Latvala e Neuville. Bella lotta tra connazionali ai piedi del podio, con Mikkelsen ed Ostberg divisi da poco più di 7". Prokop è sesto davanti a Sordo. Chiudono la top ten i primi tre equipaggi del WRC2: Evans, Ketomaa ed Higgins. In questa serie Evans ha sfruttato la conoscenza del percorso per aggiudicarsi tre dei primi 4 parziali di giornata, gestendo poi un vantaggio superiore al minuto. Higgins (entrato nella top ten dopo gli stop di Kubica e Novikov nella PS 11) ha ceduto la piazza

d'onore a Ketomaa nel parziale successivo in seguito a problemi al motore. Quarta piazza per Brynildsen che ritrova una vettura in perfetto ordine e precede Cave e Bresolin. In WRC3 Korhonen continua in testa davanti all'unico altro superstite Cronin.

Ultima giornata di gara Domenica (6 PS - 52 km), nuovamente senza assistenza dopo quella del mattino. Le piogge della notte precedente rendono le strade umide e fangose. Novikov rientrato con il Rally2 apre le partenze davanti a Solowow, Sordo, Prokop, Ostberg, Mikkelsen, Neuville, Latvala ed Ogier. Proprio quest'ultimo vince la prima prova di misura (0.4") su Ostberg e Latvala. Il norvegese approfitta di un testacoda di Mikkelsen (costatogli 9") per prendergli la quarta piazza provvisoria. Il duello tra i due continua nel secondo impegno vinto da Ostberg (al primo successo parziale del weekend) su Mikkelsen (a

0.7") e Latvala. La PS 19 è la Power Stage che attribuisce punti bonus e vede una tripletta Ford con Neuville davanti ad Ostberg e Novikov appaiati in seconda piazza (!). Latvala fa spegnere il motore alla partenza perdendo 6" e le residue speranze di rimontare sul suo caposquadra, mentre Mikkelsen tocca un terrapieno compiendo un testacoda in quinta marcia (!) e perdendo 16". Nella prova 20 doppietta VW con Ogier davanti a Latvala e terza piazza per Novikov; i tre si ripetono nell'ordine nel parziale successivo, ripetizione della precedente. L'ultimo impegno della stagione va a Latvala che precede Novikov ed Ogier. Il Campione del Mondo 2013 si aggiudica il Wales Rally GB davanti al compagno di squadra Latvala ed a Neuville che si assicura la seconda piazza nella classifica finale piloti. Ai piedi del podio Ostberg precede Mikkelsen dopo una bella battaglia. Sesta piazza per Prokop davanti a Sordo autore di una bella rimonta dopo la penalizzazione. Piazzamenti a punti


Evgeny Novikov

anche per Evans, Ketomaa ed Higgins. Nel WRC2 vittoria a domicilio per Evans (vincitore del Campionato WRC Academy nel 2012, e secondo in WRC in Germania e Francia quest'anno) davanti a Ketomaa (vincitore di categoria in

Finlandia), Higgins (tre volte campione britannico) e Brynildsen, tutti penalizzati da problemi al motore in diverse fasi della gara. Quinta posizione per Cave, risalito dopo la penalizzazione della prima tappa, e sesta piazza finale

per Bresolin. In WRC3 vittoria per Korhonen (campione britannico 2013) su Cronin ripartito con il Rally2 dopo un'uscita di strada nella seconda giornata.

I CONCORRENTI ITALIANI



Lorenzo Bertelli



Robert Kubica/Michele Ferrara

Edoardo Bresolin – Rudy Pollet su Ford Fiesta RRC hanno chiuso in tredicesima posizione assoluta, sestì tra gli equipaggi del WRC2

Luca Hoelbling – Mauro Grassi su Fiat Punto S2000 si sono piazzati in 22ma posizione assoluta

Marco Tempestini – Lucio Baggio su Subaru Impreza R4 hanno chiuso ventiquattresimi, poco meno di 10" davanti alla vettura gemella di Andrea Smiderle – Simone Scattolin.

Nicola Arena affianca Subhan Aksa su Ford Fiesta R5 (WRC2) chiudendo al decimo posto di WRC2

Lorenzo Bertelli – Mitia Dotta su Ford Fiesta R5 (WRC2) ripartiti con il Rally2 dopo la rottura del radiatore nella mattina di Venerdì hanno chiuso trentottesimi, immediatamente davanti a Simone Tempestini (con Dorin Pulpea) su Subaru Impreza N4 anch'egli costretto a ricorrere al Rally2 dopo essere uscito nella PS4 senza fare danni ma rimanendo bloccato fuori dalla sede stradale.

Michele Ferrara al debutto insieme a Robert Kubica su Citroen DS3 WRC si è dovuto fermare per incidente nella PS 11



Edoardo Bresolin



Luca Hoelbling

Hanno detto:



*...r: "sono felicissimo, ringrazio nuovamente il team – l'auto è stata perfetta. Sono
...do che questa gara non mi aveva arriso in passato, ciononostante siamo riusciti
...taglia con un compagno di squadra che qui si sente come a casa. Un'altra grande
...a fine di una stagione perfetta. Sarà una sfida dura fare meglio il prossimo anno".*



*...la: "Sono deluso perché ho vinto questo rally nel 2011 e nel 2012 e volevo fare
...data. Eravamo messi bene per quanto riguarda la velocità ma vi sono stati troppo
...po' di esitazioni. E' come se non avessi tenuto il giusto ritmo per tutto il weekend.
...ma, e quello sul quale devo concentrarmi il prossimo anno. La velocità c'è, e
...le, ora bisogna trovare il ritmo giusto".*



*Thierry Neuville: "Sono felicissimo, è un risultato che non avremmo immagi-
...nato ad inizio stagione con un'auto ed una squadra nuove. Il team ha fatto un
...ottimo lavoro e Nicolas [Gilsoul ndr] ed io abbiamo lavorato duramente per
...riuscirvi. Sono davvero contento, devo ringraziare tutti quanti per l'aiuto ricevu-
...to. Il Qatar e la M-Sport sono stati semplicemente stupendi".*



*Elfyn Evans: "E' bellissimo aver vinto la gara di casa. Oggi mi sono concen-
...trato sulla guida pulita e sull'evitare errori stupidi. Con la M-Sport è stata una
...stagione di grande apprendistato, sono grato a loro per avermi dato un'auto
...fantastica. Avevo fame di vittoria e speravo di ottenerla prima, ma Kubica è
...andato fortissimo su asfalto. Tutto l'anno è stata una bellissima sfida, ma
...l'obiettivo era vincere in casa e l'esserci riusciti ha un sapore molto speciale".*



*Jukka Korhonen: "Non è stato un weekend dei più facili, ma sono felice di
...aver vinto la classe. Eravamo partiti bene giovedì sera poi abbiamo avuto una
...foratura e qualche problema meccanico venerdì. Domenica ci siamo divertiti,
...questa gara ci è piaciuta molto".*



1° WRC



Sebastien Ogier/Julien Ingrassia
Volkswagen Polo R Wrc

2° WRC



Jari-Matti Latvala/Miikka Anttila
Volkswagen Polo R Wrc





3° WRC



Thierry Neuville/Nicolas Gilsoul
Ford Fiesta Rs Wrc

4° WRC



Mads Østberg/Jonas Andersson
Ford Fiesta Rs Wrc





5° WRC



**Andreas Mikkelsen/Mikko Markkula
Volkswagen Polo R Wrc**

6° WRC



**Martin Prokop/Michal Ernst
Ford Fiesta Rs Wrc**





7° WRC



Dani Sordo/Carlos Del Barrio
Citroën Ds3 Wrc

8°



Elfyn Evans/Daniel Barritt
Ford Fiesta R5





dmack_site

9°



Jari Ketomaa/Tapio Suominen
Ford Fiesta R5

10°



Mark Higgins/Carl Williamson
Ford Fiesta R5





m-sportphoto

1° WRC2



Elyn Evans/Daniel Barritt
Ford Fiesta R5

1° WRC3



Jukka Korhonen/Marko Salminen
Citroën Ds3 R3T



website

Wales Rally GB 2013

Classifica assoluta

Pos	Num	Equipaggio	Vettura	Tempo	Distacco
1	8	Sébastien Ogier/Julien Ingrassia	Volkswagen Polo R Wrc	3:03:36,7	+0:00:00,0
2	7	Jari-Matti Latvala/Miikka Anttila	Volkswagen Polo R Wrc	3:03:58,5	+0:00:21,8
3	11	Thierry Neuville/Nicolas Gilsoul	Ford Fiesta Rs Wrc	3:05:01,2	+0:01:24,5
4	4	Mads Østberg/Jonas Andersson	Ford Fiesta Rs Wrc	3:05:24,9	+0:01:48,2
5	9	Andreas Mikkelsen/Mikko Markkula	Volkswagen Polo R Wrc	3:05:40,1	+0:02:03,4
6	21	Martin Prokop/Michal Ernst	Ford Fiesta Rs Wrc	3:11:14,2	+0:07:37,5
7	3	Dani Sordo/Carlos Del Barrio	Citroën Ds3 Wrc	3:12:03,6	+0:08:26,9
8	75	Elfyn Evans/Daniel Barritt	Ford Fiesta R5	3:14:49,8	+0:11:13,1
9	88	Jari Ketomaa/Tapio Suominen	Ford Fiesta R5	3:15:52,9	+0:12:16,2
10	34	Mark Higgins/Carl Williamson	Ford Fiesta R5	3:16:57,7	+0:13:21,0
11	47	Eyvind Brynildsen/Giraudet Denis	Ford Fiesta R5	3:19:36,5	+0:15:59,8
12	43	Tom Cave/Ieuan Thomas	Ford Fiesta R5	3:21:58,0	+0:18:21,3
13	78	Edoardo Bresolin/Rudy Pollet	Ford Fiesta Rrc	3:23:33,1	+0:19:56,4
14	22	Michal Solowow/Chris Patterson	Ford Fiesta Wrc	3:23:50,3	+0:20:13,6
15	50	Valeriy Gorban/Korsia Volodymyr	Mini John Cooper Works S2000	3:27:52,7	+0:24:16,0
16	52	Quentin Gilbert/Renard Jamoul	Citroën Ds3 R3T	3:31:56,7	+0:28:20,0
17	108	Hans Weijs/Bjorn Degandt	Citroën Ds3 R3T	3:33:15,2	+0:29:38,5
18	35	Yazeed Al_Rajhi/Michael Orr	Ford Fiesta Rrc	3:34:11,1	+0:30:34,4
19	5	Evgeny Novikov/Ilka Minor	Ford Fiesta Rs Wrc	3:35:24,8	+0:31:48,1
20	51	Sebastien Chardonnet/Thibault De_La_Haye	Citroën Ds3 R3T	3:36:00,4	+0:32:23,7
21	79	Robert Barrable/Stuart Loudon	Ford Fiesta R5	3:36:49,8	+0:33:13,1
22	107	Luca Hoelbling/Mauro Grassi	Fiat Punto S2000	3:36:51,5	+0:33:14,8
23	111	Molly Taylor/Sebastian Marshall	Citroën Ds3 R3T	3:37:29,8	+0:33:53,1
24	109	Marco Tempestini/Lucio Baggio	Subaru Impreza R4	3:45:01,6	+0:41:24,9
25	115	Andrea Smiderle/Scattolin Simone	Subaru Impreza R4	3:45:10,3	+0:41:33,6
26	112	Tony Jardine/Amy Williams	Mitsubishi Lancer Evolution Ix	3:45:20,4	+0:41:43,7
27	76	Subhan Akxa/Nicola Arena	Ford Fiesta R5	3:48:09,4	+0:44:32,7
28	58	Jukka Korhonen/Marko Salminen	Citroën Ds3 R3T	3:48:32,7	+0:44:56,0
29	113	Yasuhiro Onishi/Kohei Kusaka	Mitsubishi Lancer Evolution X	3:48:57,7	+0:45:21,0
30	105	Osian Pryce/Dale Furniss	Citroën Ds3 R3T	3:50:29,1	+0:46:52,4
31	118	James Ford/Jack Morton	Citroën Ds3 R3T	3:52:15,0	+0:48:38,3
32	114	Jourdan Serderidis/Erwin Mombaerts	Ford Fiesta R5	3:53:56,6	+0:50:19,9
33	117	Chris Ingram/Patrick Walsh	Renault Twingo R2	3:54:18,5	+0:50:41,8
34	101	Phillip Morrow/Jonny Hart	Mitsubishi Lancer Evolution Ix	3:55:16,9	+0:51:40,2
35	127	Daniel Mckenna/Arthur Kierans	Ford Fiesta R2	3:55:21,7	+0:51:45,0
36	60	Keith Cronin/Marshall Clarke	Citroën Ds3 R3T	3:56:14,3	+0:52:37,6
37	120	Hubert Ptaszek/Kamil Kozdroń	Ford Fiesta R2	3:59:24,2	+0:55:47,5
38	37	Lorenzo Bertelli/Mitia Dotta	Ford Fiesta R5	4:03:52,6	+1:00:15,9
39	104	Simone Tempestini/Dorin Pulpea	Subaru Impreza Sti	4:08:28,4	+1:04:51,7
40	122	Teijo Lahti/Pasi Haataja	Renault Twingo R2	4:09:12,5	+1:05:35,8
41	119	Spencer Wilkinson/Jamie Edwards	Subaru Impreza Sti	4:12:15,5	+1:08:38,8
42	116	Joseph MCGonigle/Ciaran Geoney	Renault Clio R3	4:15:57,9	+1:12:21,2
43	123	Shunichi Washio/Sadatoshi Ando	Suzuki Swift	4:33:18,6	+1:29:41,9
44	124	Anthony Simpson/Jonathan Jackson	Ford Fiesta St	4:50:45,0	+1:47:08,3

Classifica WRC2

Pos	Num	Equipaggio	Vettura	Tempo	Distacco
1	58	Jukka Korhonen/Marko Salminen	Citroën Ds3 R3T	3:48:32,7	+0:00:00,0
2	60	Keith Cronin/Marshall Clarke	Citroën Ds3 R3T	3:56:14,3	+0:07:41,6

Classifica assoluta (ritirati)

Pos	Num	Equipaggio	Vettura	Tempo	Distacco
RET	2	Mikko Hirvonen/Jarmo Lehtinen	Citroën DS3 WRC		
RET	10	Robert Kubica/Michele Ferrara	Citroën DS3 WRC		
RET	49	Oleksii Kikireshko/Andrii Nikolaiev	Mini John Cooper Works S2000		
RET	53	Jean-Mathieu Leandri/Maxime Vilmot	Citroën DS3 R3T		
RET	59	Bryan Bouffier/Xavier Panseri	Citroën DS3 R3T		
RET	100	Yuriy Protasov/Kuldar Sikk	Ford Fiesta R5		
RET	103	Luke Francis/John Roberts	Mitsubishi Lancer Evo IX		
RET	106	Eamonn Boland/Michael Joseph Morrissey	Subaru Impreza Sti R4		
RET	110	Jonathan Greer/Kirsty Riddick	Citroën DS3 R3T		
RET	121	Seisuke Ohba/Hakaru Ichino	Ford Fiesta R2		
RET	125	John Pritchard/Elliott Edmondson	Ford Fiesta ST		
RET	126	Benjamyn Mckay/Jason Mckay	Renault Twingo R1		

Classifica WRC3

Pos	Num	Equipaggio	Vettura	Tempo	Distacco
1	75	Elfyn Evans/Daniel Barritt	Ford Fiesta R5	3:14:49,8	+0:00:00,0
2	88	Jari Ketomaa/Tapio Suominen	Ford Fiesta R5	3:15:52,9	+0:01:03,1
3	34	Mark Higgins/Carl Williamso	Ford Fiesta R5	3:16:57,7	+0:02:07,9
4	47	Eyvind Brynildsen/Giraudet Denis	Ford Fiesta R5	3:19:36,5	+0:04:46,7
5	43	Tom Cave/Ieuan Thomas	Ford Fiesta R5	3:21:58,0	+0:07:08,2
6	78	Edoardo Bresolin/Rudy Pollet	Ford Fiesta Rrc	3:23:33,1	+0:08:43,3
7	50	Valeriy Gorban/Korsia Volodymyr	Mini John Cooper Works S2000	3:27:52,7	+0:13:02,9
8	35	Yazeed Al_Rajhi/Michael Orr	Ford Fiesta Rrc	3:34:11,1	+0:19:21,3
9	79	Robert Barrable/Stuart Loudon	Ford Fiesta R5	3:36:49,8	+0:22:00,0
10	76	Subhan Aksa/Nicola Arena	Ford Fiesta R5	3:48:09,4	+0:33:19,6
11	37	Lorenzo Bertelli/Mitia Dotta	Ford Fiesta R5	4:03:52,6	+0:49:02,8



IL mio WRC

Di **Andreas Mikkelsen**



VwMotorsportPhoto

Ciao a tutti!

Il Wales Rally GB per noi è stato un buon rally. Era forse la prima volta quest'anno che non avevamo alcuna pressione in quanto il titolo costruttori era già stato conquistato ed eravamo quindi tutti liberi di fare la nostra gara. Ho provato a guidare nel modo che preferisco, il feeling era buono, e nel secondo e terzo giorno abbiamo fatto dei tempi in prova speciale davvero competitivi. Eravamo in lotta con i piloti di vertice e prometteva bene, purtroppo nel finale ho fatto

due errori che mi sono costati il quarto posto; in un'occasione siamo stati molto fortunati dopo aver toccato un terrapieno ed avere fatto un giro di 360° in quinta marcia (!). Nel complesso i tempi fatti segnare nel weekend rappresentano per noi un grande miglioramento.

In Galles questo fattore non c'era più, non dovevo arrivare ad ogni costo ed ho potuto guidare al mio passo, senza dover pensare troppo. Per me questa condizione è stata ideale ed ha funzionato bene. Siamo riusciti a vincere delle prove ed a viaggiare sui tempi dei nostri due compagni di



VwMotorsportPhoto

Durante l'anno la pressione su di noi era dovuta al dovere concludere le gare per togliere punti alla Citroen ed alla Ford;

colori senza fare troppi sbagli, anche se alla fine non è andata come avremmo sperato.

Durante tutto il campionato abbiamo fatto piccoli passi nella direzione giusta, cercando di non affrettare le cose dato che ho un contratto pluriennale ed ho quindi voluto prendermi il tempo necessario, imparare l'auto. Il Wales Rally GB è stata la prima volta in cui mi sono veramente sentito "a casa" nella Polo R WRC ed ho potuto tirare cercando il limite. Il tutto è stato molto incoraggiante e ci ha dato molta fiducia anche guardando alla prossima stagione.



VwMotorsportPhoto



Livrea vettura particolare con le foto di 3999 fans (registrati sul sito di VW Motorsport)

Adesso ci dedicheremo ad attività di PR ed al party di fine stagione con la squadra per festeggiare il titolo costruttori. Poi qualche giorno a casa in Norvegia, prima di iniziare i test per il Rally di Montecarlo ad inizio Dicembre ed in Svezia prima di Natale. Anche se

la stagione è finita, il lavoro non si ferma! Le mie vacanze natalizie inizieranno il 21 Dicembre.

Il prossimo anno disputerò tutte le gare ad iniziare dal Montecarlo, l'intero campionato insieme a Mikko Markkula che si è rimesso

perfettamente ed è pronto per il nuovo anno.

E' stato un anno speciale, come ricominciare dall'inizio. Dopo due stagioni nell'IRC, tornare nel mondiale è estremamente diverso. Mi ci è voluto più del previsto per riabituarmi ad una WRC, vettura molto diversa dalla S2000 che guidavo in precedenza, ed imparare a conoscerla alla ricerca dei limiti dell'auto. Nel complesso quest'anno sono riuscito a fare quello che mi ero prefisso, arrivare in fondo a quasi tutte le gare e fare chilometri senza ricorrere troppo al Superrally. Penso che possiamo essere estremamente contenti della nostra stagione, e che ora siamo in una buona posizione e pronti a lottare per le posizioni a podio nel 2014.

Buone feste a tutti!





Chris Williams - Malcom Wilson

Chris Williams (M-Sport)

Chris, facciamo innanzitutto un riassunto dalla "nascita" della Fiesta R5 fino ad arrivare ad oggi.

Prima dell'omologazione abbiamo disputato alcune gare test; il *Pirelli International* ed il *Welsh Rally*, due gare su terra per avere delle prime sensazioni. Abbiamo fatto parecchi test in posti diversi. Appena prima dell'omologazione siamo andati ad Ypres con *Thierry Neuville* come vettura apripista. La prima gara vera dopo l'omologazione è stata disputata da un cliente, in *Repubblica Ceca*. Per noi è stata la prima partenza in un rally, la prima vittoria in prova speciale ed il primo incidente, tutto nello stesso rally. Il debutto nel *Campionato Mondiale WRC* è stato in *Finlandia* dove la macchina è andata bene, permettendoci di vincere nel *WRC2* con *Jari Ketomaa* in quella che per noi è stata una buona gara. Da allora abbiamo disputato varie gare del *WRC*, del *Campionato Europeo* con vittorie qui e lì, in *WRC2* e allo *Sliven Rally* in *Ungheria*. Siamo andati bene.

La vittoria di *Elfyn Evans* nel *WRC2* in *Galles* deve essere stato il momento più emozionante della stagione fino ad ora?

Per noi sì, in quanto *Elfyn* è stato il nostro pilota collaudatore fin dall'inizio. Lui è stato parte del progetto fin da Natale scorso. Da quando abbiamo cominciato a girare con la macchina l'hanno guidata lui e *Matthew Wilson*. *Elfyn* è cresciuto insieme all'auto, la conosce a fondo, ha lavorato sodo aiutandoci molto con questo progetto. Lui collauda tutte le auto che vendiamo, è una parte integrante del team *R5*. La sua vittoria in *Wales* è ottima per noi e per la squadra. Il team *R5* è piccolo, e lui è uno di noi.

Quante persone fanno parte del team?

Non c'è un numero preciso. Quando abbiamo iniziato con la *R5* si trattava di poche persone; poi a mano a mano che il progetto arrivava al suo vertice aumentava il numero delle persone coinvolte. Quando poi il percorso diventa in discesa servono meno progettisti e specialisti. Al culmine avevamo anche sei progettisti e disegnatori, oltre a specialisti di trasmissione, te-

laio, elettronica, motore. Verso la fine della prima parte del progetto si inizia a rallentare; mentre al culmine avevamo probabilmente venti persone al lavoro in diversi settori, il nucleo del team probabilmente è composto da otto elementi.

Ci sono molte *Fiesta R5* che corrono. Quante vetture avete venduto fino ad ora?

Una cosa sono le auto vendute, un'altra quelle consegnate. Diciamo che ad oggi abbiamo consegnato trentuno vetture.

Parlando con i piloti che le usano, sono tutti concordi sul fatto che sia un'auto facile da guidare, che da immediatamente fiducia. Dicono che la frenata sia particolarmente sorprendente e che permetta di osare molto. Voi che impressioni avete riscontrato?

I piloti del *WRC* sono impressionati dalla frenata, che per noi è positivo dato che provengono dalle *World Rally Car*; il fatto che trovino la frenata dell'*R5* buona è ottimo. Per il resto dipende da come si guida; l'auto è molto neutra. Non facciamo niente di particolarmente sconvolgente, abbiamo provato a fare un'auto non troppo difficile da guidare, che non richieda troppa aggressività: In quanto neu-

tra, se inizia a scivolare lo fa in modo progressivo, a velocità ragionevole. E noi raccomandiamo un assetto base neutro che permetta a chiunque di tenere da subito un passo ragionevolmente veloce. Poi più prendono fiducia più possono essere veloci. Per noi sarebbe troppo facile fare un'auto difficile da guidare; forse i piloti top possono essere più veloci ma per gli altri è quasi impossibile, per questo non c'è niente che sia troppo duro, troppo aggressivo.

Quindi una vettura "globale", quasi come quella che in Italia definiremmo una novella Renault Clio Gruppo A, con la quale quasi tutti possono andare subito a tavoletta?

Lo speriamo. Ovviamente si possono modificare le regolazioni per renderla più dura. Noi raccomandiamo un assetto base che chiunque dovrebbe poter utilizzare ad un buon ritmo.

Cosa pensi del fatto che i vostri principali avversari, Peugeot e Citroen, abbiano

"ritardato" l'omologazione e che non saranno pronti almeno fino a Marzo 2014? Commercialmente e sportivamente per voi è positivo? E, facendo riferimento a quanto hai potuto vedere ad Ypres dove la Peugeot era apripista contro di voi, dove pensi che possano essere quando debutteranno?

E' difficile dirlo perché non dispongo di abbastanza informazioni. Noi sappiamo quanto sia duro sviluppare una R5, lo è molto di più di quanto ci saremo aspettati all'inizio del progetto. L'altra difficoltà consiste nel realizzare la macchina che si vuole rispettando al contempo il prezzo imposto dalla FIA. Anche questo è estremamente difficile. Penso che ora loro stiano sperimentando gli stessi problemi che abbiamo avuto noi, e sappiamo quanto possa essere difficile. Avere l'auto che si vuole per essere veloci ed averla per quel prezzo non è per niente facile. Si può avere un'auto veloce ma al contem-

po costosa il che non va bene. Penso che stiano combattendo varie battaglie.

Chris, per concludere, come ti sembra in ottica futura la categoria R5? Come funzionano le omologazioni e gli aggiornamenti?

Per quanto riguarda l'omologazione, disponiamo di due "joker" che possiamo usare a piacimento. Adesso che abbiamo usato l'auto per un certo tempo abbiamo delle idee, dei punti dove pensiamo si possa migliorare. Ci sono un paio di cose che sicuramente renderanno l'auto più veloce. Per noi il fatto è che dobbiamo valutare molti punti diversi per trovare le due cose che renderanno l'auto più rapida; possiamo trovare quattro o cinque punti dove cambiare, il difficile è stabilire quali di questi faranno la maggior differenza e miglioramento. Questi due joker vanno utilizzati nei primi due anni, trascorsi i quali ne saranno concessi altri. La nostra difficoltà è che siamo stati i primi ad entrare sul mercato, il che per certi versi è un bene e per altri un male, in quanto gli altri costruttori possono stare alla finestra e vedere cosa funziona e cosa no. Io farei lo stesso, analizzando le macchine dei rivali per trovare i punti forti e quelli deboli per poi eguagliare i punti forti e cercare di essere superiore in quelli deboli. Vedremo, speriamo di avere fatto un buon lavoro che sia per loro difficile da eguagliare rapidamente.



Elfyn Evans

Lo spagnolo Dani Sordo e Monza Rally Show



Tutte le foto del servizio sono di Alexan

domina il

2013

RALLY magazine
LINK



Monza Rally 
Show

der Ramon tranne ove diversamente indicato



Monza
22|23|24 NOVEMBRE

arexons

Beta

LASER
INDUSTRIES
COGENERATORI BIOGAS
www.laserindustries.it

PEUGEOT
RALLY ACADEMY

2

MONZA
CONTROLLO
ACCESSO

MONZA
CONTROLLO
ACCESSO



a Rally Show
MONZA
MAY 2013

eneni

arexons

Beta

LASER INDUSTRIES
COGENERATORI BIOGAS
www.laserindustries.it

3



Tony Cairoli



Tobia Cavallini



Piero Longhi



Dani Sordo



Dani Sordo



Ivan Spoldi



Roberto Brivio



Rinaldo Capello



Salvatore Riolo



Ales



Paolo Andreucci



Valentino Rossi



Valentino Rossi



Alessio Salucci



Craig Breen



Fabrizio Fontana



Alessandro Perico



Sandro Bosca



Miki Biasion



Pierfranco Uzzeni



1° WRC



Daniel Sordo/Marc Martí
Citroen Ds3 WRC

2° WRC



Valentino Rossi/Varlo Cassina
Ford Fiesta WRC





3° WRC



Rinaldo Capello/Luigi Pirollo
Citroen DS3 WRC

1° S2000



Luca Rossetti/Ivan Maurigi
Skoda Fabia S2000





1° R3T



Andrea Nucita/Sara Cotone
Citroen Ds3 R3T

1° R3C



Luca Tosini/Roberto Peroglio
Renault Clio R3C





1° N4



Ivan Brignoli/Paolo Brignoli
Mitsubishi Evo X N4

1° R4



Fabio Francia/Corrado Ughetti
Mitsubishi Evo X R4





1° R5



**Michele Tagliani/Erica Furlan
Ford Fiesta R5**

1° Storiche Raggr. 2



**Alex Caffi/Michele Pirlo
Porsche 911 Rs 3.0**





1° Storiche Raggr. 3



**Roberto Montini/Romano Belfiore
Porsche 911 Sc**

1° Storiche J1B



**Luca Pedersoli/Veronica Boni
Lancia Rally 037**



Monza Rally Show 2013

Classifica assoluta

Pos	Num	Equipaggio	Vettura	Tempo	Distacco
1	2	Daniel Sordo/Marc Marti	Citroen Ds3	1:16:21,4	+0:00:00,0
2	46	Valentino Rossi/Carlo Cassina	Ford Fiesta	1:16:32,0	+0:00:10,6
3	5	Rinaldo Capello/Luigi Pirolo	Citroen Ds3	1:16:37,0	+0:00:15,6
4	3	Alessandro Perico/Moreno Morello	Citroen Ds3	1:17:15,3	+0:00:53,9
5	1	Piero Longhi/Luca Cassol	Ford Fiesta	1:17:26,8	+0:01:05,4
6	63	Roberto Brivio/Davide Brivio	Ford Fiesta	1:17:55,0	+0:01:33,6
7	18	Ivan Spoldi/Paolo Urban	Ford Focus	1:18:08,6	+0:01:47,2
8	7	Tony Cairoli/Matteo Romano	Citroen Ds3	1:18:17,4	+0:01:56,0
9	64	Alessio Salucci/Mitia Dotta	Ford Fiesta	1:18:37,2	+0:02:15,8
10	8	Tobia Cavallini/Andrea Rossetto	Ford Fiesta	1:18:52,5	+0:02:31,1
11	4	Mario Stagni/Laura Rovagnati	Mini John Cooper Works	1:18:56,4	+0:02:35,0
12	57	Luca Rossetti/Ivan Maurigi	Skoda Fabia	1:19:23,5	+0:03:02,1
13	16	Mario Cordoni/Gilberto Calleri	Citroen C4	1:19:54,9	+0:03:33,5
14	10	Pierfranco Uzzeni/Danilo Fappani	Subaru Impreza	1:19:56,1	+0:03:34,7
15	22	Mirko Puricelli/Gabriele Falzone	Ford Fiesta	1:20:06,4	+0:03:45,0
16	58	Craig William Breen/Sebastian Marshall	Peugeot 207	1:20:15,4	+0:03:54,0
17	19	Stefano Mella/Silvia Rocchi	Citroen C4	1:20:55,5	+0:04:34,1
18	9	Ermanno Dionisio/Maurizio Barone	Ford Focus	1:21:00,8	+0:04:39,4
19	11	Massimo Beltrami/Sara Ventura	Citroen C4	1:21:02,9	+0:04:41,5
20	6	Fabrizio Fontana/Simona Savastano	Ford Focus	1:21:06,9	+0:04:45,5
21	118	Fabio Francia/Corrado Ughetti	Mitsubishi Evo X	1:21:12,3	+0:04:50,9
22	54	Manuel Villa/Daniele Michi	Peugeot 207	1:21:26,9	+0:05:05,5
23	15	Federico Della_Casa/Rebecca Monn	Ford Fiesta	1:21:34,9	+0:05:13,5
24	55	Paolo Oppizzi/Diego Reboldi	Skoda Fabia	1:21:47,8	+0:05:26,4
25	12	Nicola Botta/Luca Maspoli	Citroen Xsara	1:21:57,8	+0:05:36,4
26	121	Michele Tagliani/Erica Furlan	Ford Fiesta	1:22:06,2	+0:05:44,8
27	50	Damiano Reduzzi/Tiziana Desole	Fiat Grande Punto	1:22:06,3	+0:05:44,9
28	123	Giacomo Ogliari/Johann Zoller	Ford Fiesta	1:22:16,1	+0:05:54,7
29	44	Andrea Spataro/Dario Novelli	Peugeot 207	1:22:22,1	+0:06:00,7
30	111	Elia Bossalini/Manuel Bassi	Mitsubishi Evo Ix	1:22:34,3	+0:06:12,9
31	53	Giuseppe Freguglia/Paolo Beltramo	Peugeot 207	1:22:45,3	+0:06:23,9
32	45	Gianmarco Maggiulli/Mirko Franzi	Peugeot 207	1:22:46,0	+0:06:24,6
33	91	Luca Tosini/Roberto Peroglio	Renault Clio	1:23:01,1	+0:06:39,7
34	59	Paolo Andreucci/Luca Gelli	Peugeot 207	1:23:10,5	+0:06:49,1
35	20	Marco Belli/Cristina De_Pin	Citroen Xsara	1:23:25,6	+0:07:04,2
36	51	Dario Messori/Mario_Angelo Magugliani	Peugeot 207	1:23:29,5	+0:07:08,1
37	115	Pablo Biolghini/Andrea Rota	Mitsubishi Evo X	1:23:51,4	+0:07:30,0
38	77	Andrea Nucita/Sara Cotone	Citroen Ds3	1:23:55,3	+0:07:33,9
39	56	Massimo Pigoli/Vincenzo_Pio Sbalanca	Ford Fiesta	1:24:20,7	+0:07:59,3
40	36	Gioel Mattia Bertuzzi/Elio Tirone	Peugeot 207	1:24:22,7	+0:08:01,3
41	116	Tommaso Damiano De/Maurizio Imerito	Mitsubishi Evo X	1:24:31,7	+0:08:10,3
42	90	Kevin Gilardoni/Francesco Monga	Renault Clio	1:24:37,1	+0:08:15,7
43	75	Alex Vittalini/Sara Tavecchio	Citroen Ds3	1:24:52,8	+0:08:31,4
44	49	Giuseppe Fugazzotto/Marco Ballardini	Peugeot 207	1:24:58,4	+0:08:37,0
45	79	Alessandro Re/Mara Bariani	Citroen Ds3	1:25:05,7	+0:08:44,3
46	48	Fabrizio Nannini/Massimo Quezel	Peugeot 207	1:25:05,8	+0:08:44,4
47	42	Sergio Terrini/Ilaria Nuara	Peugeot 207	1:25:19,2	+0:08:57,8
48	101	Ivan Brignoli/Paolo Brignoli	Mitsubishi Evo X	1:25:41,3	+0:09:19,9
49	21	Abdulhalim Ates/Osman Tuter	Citroen C4	1:25:48,3	+0:09:26,9
50	41	Alberto Sassi/Gabriele Romei	Ford Fiesta	1:26:16,8	+0:09:55,4
51	114	Daniele Terranova/Manuel Fenoli	Subaru Impreza Sti Wrx	1:26:17,7	+0:09:56,3

Pos	Num	Equipaggio	Vettura	Tempo	Distacco
52	35	Davide Caffoni/Massimo Minazzi	Peugeot 207	1:26:25,8	+0:10:04,4
53	89	Emilio Melloni/Michele Boccardo	Renault Clio	1:26:27,8	+0:10:06,4
54	34	Massimo Colombo/Matteo Sala	Peugeot 207	1:26:50,7	+0:10:29,3
55	102	Pierluigi Scarpellini/Silvia Artusato	Mitsubishi Evo X	1:26:59,4	+0:10:38,0
56	122	Marco Miraglia/Anna Colombo	Ford Fiesta	1:27:30,4	+0:11:09,0
57	88	Massimo Bonfanti/Fabio Malzani	Renault Clio	1:27:35,7	+0:11:14,3
58	76	"Diabolik"/Federica Torti	Citroen Ds3	1:28:27,9	+0:12:06,5
59	71	Paolo Previati/Arianna Barazzetti	Citroen Ds3	1:28:30,6	+0:12:09,2
60	72	Giuseppe Tobia/Francesco Pellicciotti	Citroen Ds3	1:29:15,9	+0:12:54,5
61	73	Marco Giampiccolo/Mirko Coletti	Citroen Ds3	1:29:17,6	+0:12:56,2
62	52	Roberto Rayneri/Patrizia Boero	Fiat Grande Punto	1:30:01,2	+0:13:39,8
63	85	Gianluca Bailonni/Mario Cerutti	Renault Clio	1:30:01,8	+0:13:40,4
64	83	Mirco Baldacci/Emiliano Ferrigno	Renault Clio	1:30:15,1	+0:13:53,7
65	86	Luca Potente/Monica Rossetti	Renault Clio	1:30:32,0	+0:14:10,6
66	78	Davide Roda/Giovanni Frigerio	Citroen Ds3	1:30:46,7	+0:14:25,3
67	37	Axel Rietschin/Marco Pollicino	Peugeot 207	1:31:02,6	+0:14:41,2
68	112	"Mattonen"/Graziano De_Santis	Mitsubishi Evo Ix	1:31:26,3	+0:15:04,9
69	74	Ivan Cominelli/Igor Fieni	Citroen Ds3	1:31:38,2	+0:15:16,8
70	81	Renzo Grossi/Riccardo Borgogno	Renault Clio	1:31:44,2	+0:15:22,8
71	84	Luigi Savoldi/Mario_Alessandro Trolese	Renault Clio	1:36:55,5	+0:20:34,1
72	87	Guido Meda/Pietro Meda	Renault Clio	1:40:28,3	+0:24:06,9
RET	14	Enrico Tortone/Maurizio Tortone	Mini Countryman		
RET	31	Renato Papaleo/Ezio Ferraro	Peugeot 207		
RET	32	Ilario Bondioni/Tommaso Rocco	Skoda Fabia		
RET	33	Andrea Minchella/Giorgio Altafin	Fiat Grande Punto		
RET	39	Manuel Mario Buffoli/Giovanni Familiari	Peugeot 207		
RET	40	Michele Garcia/Daniele Mangiarotti	Fiat Grande Punto		

Classifica assoluta Auto Storiche

Pos	Num	Equipaggio	Vettura	Tempo	Distacco
1	202	Alex Caffi/Michele Pirlo	Porsche 911 Rs 3.0	0:47:30,2	+0:00:00,0
2	228	Luca Pedersoli/Veronica Boni	Lancia Rally 037	0:47:50,0	+0:00:19,8
3	226	"Pedro"/Emanuele Baldaccini	Lancia Rally 037	0:47:58,1	+0:00:27,9
4	223	Marco Bianchini/Alessandra Ghirri	Lancia Rally 037	0:48:02,9	+0:00:32,7
5	227	Salvatore Riolo/Francesco Picarella	Audi Quattro A2	0:48:07,8	+0:00:37,6
6	201	Giampaolo Tenchini/Gianni Soma'	Porsche Rsr 3.0	0:48:29,8	+0:00:59,6
7	204	Nicholas Montini/Michele Ognibeni	Porsche 911 Rs	0:49:48,2	+0:02:18,0
8	205	Davide Negri/Marco Zegna	Porsche 911 Cs	0:49:48,6	+0:02:18,4
9	229	Miki Biasion/Sergio Remondino	Lancia Rally 037	0:50:00,4	+0:02:30,2
10	224	Zanche Lucio Da/Chantal Galli	Porsche 911 Sc Rs	0:50:10,1	+0:02:39,9
11	214	Roberto Montini/Romano Belfiore	Porsche 911 Sc	0:50:13,0	+0:02:42,8
12	216	Marco Superti/Alessandro Gennari	Porsche 911 Sc	0:50:19,2	+0:02:49,0
13	212	Mario Ferrari/Gian Maria Marcomini	Porsche 911 Sc	0:50:39,5	+0:03:09,3
14	222	Giuseppe Bosurgi/Francesco Granata	Lancia Rally 037	0:52:13,8	+0:04:43,6
15	215	Giampaolo Mantovani/Michela Cressi	Porsche 911 Sc Rs	0:52:24,2	+0:04:54,0
16	211	Pierlorenzo Zanchi/Giovanni Agnese	Fiat 131 Abarth	0:54:17,1	+0:06:46,9
17	218	Matteo Beretta/Andrea Bonetti	Porsche 924	0:54:42,6	+0:07:12,4
18	221	Orlando Redolfi/Claudio Busseni	Mercedes 190	0:55:22,9	+0:07:52,7
19	203	Maurizio Pagella/Roberto Brea	Porsche 911 S	0:57:18,5	+0:09:48,3
RET	225	Riccardo Mariotti/Renzo Nannini	Lancia Rally 037		



Luca CANTAMESSA

Dulcis in fundo...

E siamo giunti alla fine dell'anno, campionati archiviati, trofei pure, saltimbanchi anche.

L'evento invernale sopravvissuto in Italia è il Monza Rally Show. L'annunciata morte del Motor Show di Bologna ha fatto sì che quello dell'autodromo Brianzolo sia rimasta l'unica vera occasione per avere un numeroso pubblico che possa godersi lo spettacolo a pochi passi dai protagonisti, comodamente seduti in tribuna e con tanto spettacolo.

È vero, il Monza Rally Show non è un rally che soddisfa i puristi della specialità, per alcuni il termine Rally diventa quasi offensivo, oltraggioso, uno scempio.

Bah, io ci farei l'abitudine invece, pur essendo personalmente consapevole che i rally "veri" siano un'altra cosa, resto dell'idea che la formula è azzeccata e funziona, altrimenti non si spiega il perché c'è sempre il pienone di iscritti, con macchine che poche volte si vedono in Italia, e in più aggiungo che vista la situazione sempre più drammatica delle gare italiane, con le dovute eccezioni ci manche-



rebbe, non mi stupirei se entro pochi anni ci troveremo tutti a correre nei circuiti in questo modo.

Fatto sta che... "il Monza" mi piace, e non poco.

Purtroppo negli ultimi anni non ho potuto prenderne parte, ma i ricordi di edizioni passate restano immutati, insomma, chi non l'ha mai fatto da protagonista forse non



Paolo Andreucci

può arrivare a capire totalmente le emozioni che si provano.

In tanti "il Monza" lo vedono come la vacanza di Valentino Rossi e del suo staff o come la sagra della sfrangiatura, ma vi assicuro che non è così, che la macchina del centauro sia tra le migliori al mondo mi sembra assolutamente logico e naturale, può serenamente permettersela, ma quest'anno i numerosi controlli dei commissari hanno smentito queste voci, e poi... basta osservare la sua guida, per capire che ha una tecnica sopraffina ed efficace. Per carità, su una prova speciale vera avrebbe qualche difficoltà in più, ma qui è semplicemente perfetto.

L'unico desiderio che mi piacerebbe un giorno si avverasse, è che oltre ad avere ospiti di rilievo internazionale di indubbe capacità, si possa fornire vetture da assoluto ad un Rossetti o un Andreucci... giusto per valorizzare il made in Italy, sicuro che renderebbero la lotta la vertice molto più interessante e non un affare tra i "soliti" tre o quattro...

Non mi dilungo oltre, di questo Monza ne abbiamo già parlato tantissimo nelle dirette fatte con una meticolosità impressionante da parte dello staff di Rallylink, un servizio davvero unico e professionale.

Ovviamente da parte mia vanno i complimenti a tutti i



Dani Sordo

vincitori delle varie classi, a tutti i partecipanti di questo spettacolo a cielo aperto, ed al sempre numeroso pubblico che segue con entusiasmo e passione questa manifestazione.

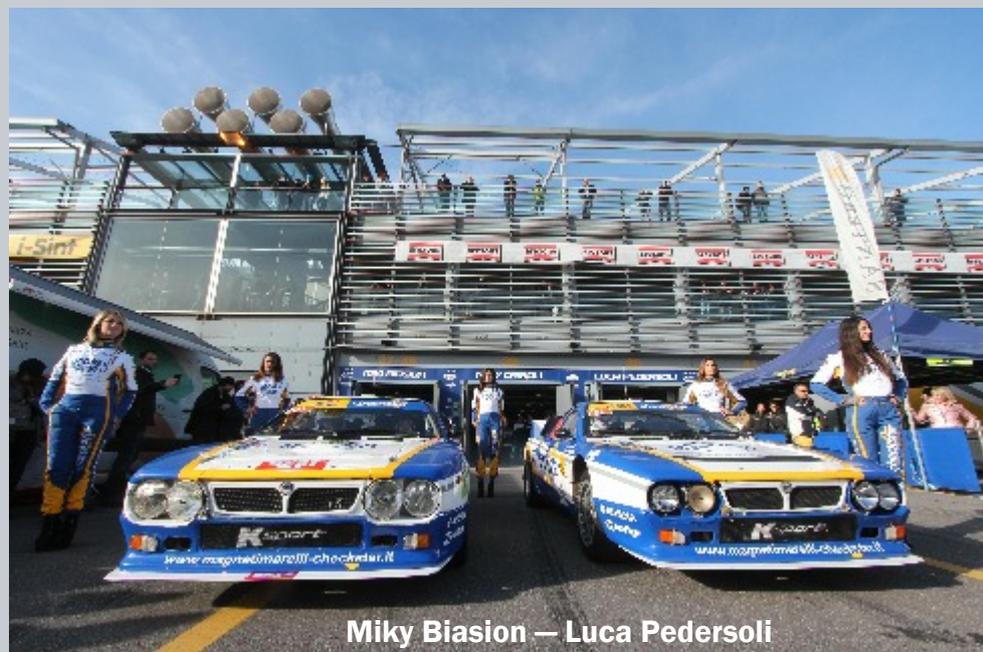
In realtà ho un altro desiderio..., riusciremo ad avere una diretta tv perlomeno "ascoltabile" ?

Porgo un ringraziamento personale a tutti coloro che in questo difficile 2013 hanno

seguito questa rubrica nel magazine, so che siete stati tantissimi e ciò mi riempie di gioia, sappiate che se la direzione lo riterrà opportuno magari vi toccherà sopportarmi anche il prossimo anno, sperando che i rally...

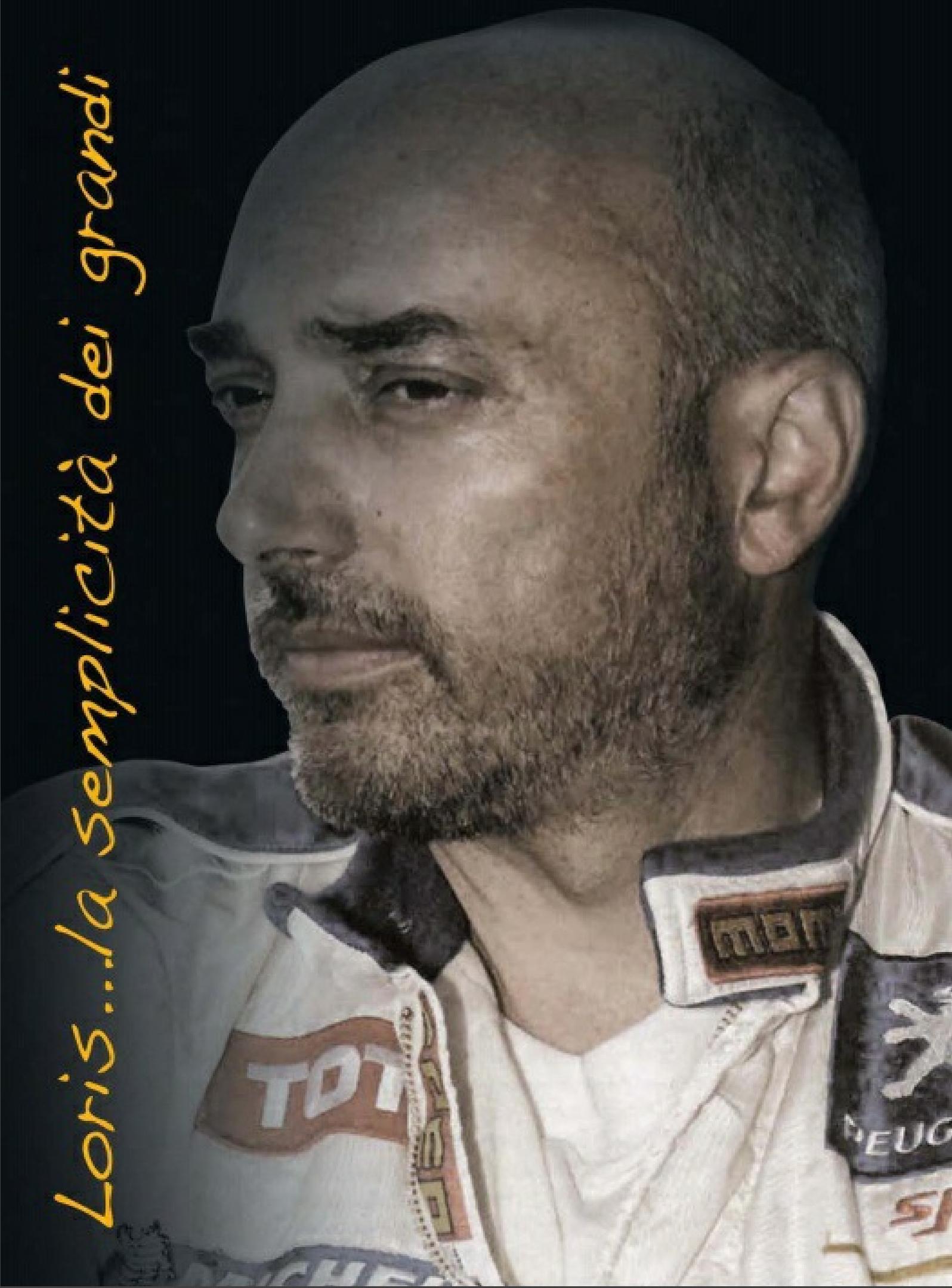
Buone fine anno e buone festività a tutti.

Cantaluka



Miky Biasion — Luca Pedersoli

Loris...la semplicità dei grandi





Loris Roggia .. il libro

Spesso ci si sforza nel ricordare gli attimi vissuti con le persone che non ci sono più, quelle con cui hai condiviso dei momenti lontani e un po' sbiaditi, ma non certo con gli amici che vedi tutti i giorni, con i quali condividi gli attimi della tua giornata.

Certo, sono dieci anni che Loris, Loris Roggia, non è più qui a parlarci di rally, non delle corse e dei risultati di cui si potrebbe giustamente vantare, ma del rally inteso come sport e del lavoro da fare per renderlo sempre più sicuro ed affascinante. Ma ad un amico si perdonano anche le lunghe attese: vi sarà senz'altro capitato di non vedere un amico, un grande amico, per lungo tempo: sembra un'eternità ma poi, incontrandolo quasi per caso, ci si accorge di come il tempo non sia passato mai, le distanze temporali si azzerano e l'amicizia rifiorisce immediatamente, mostrando vigorosa i petali dei ricordi. Ecco, per tutti quelli che hanno conosciuto Loris, lui è sempre qui con noi, basta chiudere gli occhi un attimo, per sentirlo parlare in lontananza, con la sua inconfondibile chiacchierata veneta che i tanti anni vissuti in Alto Adige con la sua famiglia, non sono mai riusciti ad intaccare.

Non è stato quindi difficile per nessuno dei tanti autori dei racconti che formano questo libro, ricordare un momento di rally vissuto con Loris, perché questo sport estremo forma amicizie vere ed ogni attimo vissuto con l'odore dei motori, viene scolpito per sempre nel proprio albo dei ricordi. Fra i tanti racconti presenti in questa raccolta, troverete la frase "Di lui porto sempre

TIZIANO SIVIERO

Sto volando sopra l'estuario del Rio de la Plata cercando di mettere insieme delle idee sul tracciato delle prossime "Dakar" e vedendo i vari bracci che si intrecciano mi è venuto in mente l'immagine della mia relazione con Loris.

Per più di un quarto di secolo ci siamo incrociati e separati seguendo ognuno la propria strada ed il proprio istinto proprio come l'acqua nella foce dei fiumi.

Era il '75, credo, venivo da Cassola, periferia campestre di Bassano del Grappa, io non avevo ancora l'età da patente e mi piaceva terribilmente l'idea di organizzare corse. Già mi ero cimentato con piccole gare di Moto Enduro (allora chiamate di Regolarità, anche se... di regolare non c'era nulla!) e volevo fare il salto nei Rally, specialità di cui mi ero innamorato divorando Autosprint. Mi misi a cercare informazioni su chi stesse già organizzando qualcosa di simile ad un Rally. Ovviamente, vista l'età, non cercavo gli organizzatori "veri" (vedi i vari Automobil Club che regnavano nel triveneto) ma qualcuno che stesse organizzando "garette" e che avesse la pazienza di spiegarmi come funzionano "da dentro" i Rally.

La mia ricerca mi portò nelle colline sopra Mason a pochi passi da Bassano dove trovai un ragazzo, di qualche anno più vecchio di me, anche Lui proveniente dalla periferia campestre di Bassano, che mi aprì la porta di casa sua e dei piccoli segreti del suo mestiere. Certo, non faceva ancora il navigatore o organizzatore professionista ma nessuno, conoscendolo, avrebbe creduto che il suo lavoro sarebbe stato di vendere impianti antifurto, mestiere che lo faceva vivere in quel periodo.

Da quella porta aperta per me è stato un "faro" anche nel mestiere di copilota, ho imparato molto da Loris e credo che Lui e Danilo Dalla Benetta siano stati i miei

dopo quell'incidente, tanto per citare le prime che vengono in mente.

Il più bel ricordo però è la sua faccia sprizzante felicità alla partenza della prima edizione del Rally Bassano, la sua creatura che nasce, la sua soddisfazione nel vedere un sogno realizzarsi, di avercela fatta, aver saltato la barriera tra i sogni e la realtà sembrò illuminare la Direzione Gara abbastanza da spegnere le luci.

Era d'estate, ero all'Elba, in spiaggia sotto casa mi chiama Pierino Sodano e con voce stranamente spezzata mi dice "se n'è andato un compagno, uhm... tosto! Belin!" subito non capisco, ma nel gergo di noi copiloti "non allineati", intuisco qualcosa di tragico nella sua telefonata e chiedo: "Gorby?"

"Sì, a Lecce contro un trullo di merda, belin!" la sua risposta.

Il resto lo sanno tutti (o quasi), ma alla fine ci mancherà il grande sognatore, quello che ti faceva rimanere fino alle 3 di notte a parlare di rally, a discutere, a litigare. Forse ora non gli serve avere i piedi per terra, come dicevamo tutti!

Tiziano



Tutte le informazioni per avere il libro su www.rallylink.it

tutto un programma, alla mia sostituzione a fianco di Miki nel 100.000 Trabucchi del 1980, alla mano che mi diede nel riordinare i 16 quaderni note del Safari '88, al progetto di un San Marino "Mondiale", al suo incidente in Argentina (dove io abitavo parte dell'anno), alla sua sostituzione a fianco di Ago

48

con me quei ricordi di momenti passati assieme, di gare e di vita, come solo un pilota ed un navigatore possono provare, essendo uno nelle mani dell'altro." "Chi era" Loris Roggia, lo potrete scoprire leggendo la dettagliata biografia che riassume tanti anni di attività nei rally, come copilota e come organizzatore,

"com'era" Loris Roggia vi apparirà chiaro fin dal primo racconto e proseguendo nella lettura, probabilmente vi chiederete se questi cento racconti siano stati scritti dalla stessa persona, talmente incisiva è la presenza di un unico filo conduttore sulla forte e splendida personalità di Loris e sul sol-



ALBERTO ZANUSSO

Il ricordo di Loris mi riporta al 1976. Avevo vent'anni e con grandi sacrifici avevo acquistato una 124 Spyder Abarth di terza mano. Andai a provare l'auto sulla PS di Campocroce col navigatore designato, Oliviero Citton, ma lui soffrì ripetutamente di mal d'auto e così Olly cambiò ruolo e divenne non solo il mio meccanico, ma punto di riferimento per le stagioni agonistiche che seguirono. Il giorno di Pasquetta si avvicinava velocemente e per quella data ero iscritto al Rally di Cesena, ma non avevo un navigatore. Vennero in mio soccorso gli amici della Bassano Corse Paolo Basso e Franco Corradin che mi parlarono di un loro amico grande appassionato e già allora organizzatore di rally sull'altopiano di Asiago ma... abusivi!

Fu una sorpresa scoprire che si trattava di Loris in quanto ci conoscevamo già da tempo per aver frequentato lo stesso liceo senza aver mai saputo della comune passione. Non fu facile convincere Clara, la fidanzata, ma a tre giorni dal rally, dopo insistente pressione da parte di tutti gli amici, finalmente acconsentì. Partimmo il giorno prima delle verifiche con la 124 che a quel tempo era anche muletto ed il mezzo della morosa.

Non possedevo l'interfono e Loris mi mostrò subito il suo incredibile talento costruendolo (con l'aiuto del fratello Elvio) in una notte ed adattando ad un vecchio casco con stucco un tubo flessibile ricavato dalla lampada del suo comodino. Un giro in tutte le prove per far le note e siamo alle verifiche.

Loris non aveva avuto né il tempo, né il denaro per fare la licenza e quella doveva essere la sua unica gara. Fu così che andai da solo alle verifiche con i documenti di Alessandro Bordignon e... le foto di Loris! Superate le verifiche, con Olly ci facemmo un piccolo rialzo e montati quattro pneumatici ricoperti, si andò a far festa.

In gara le prendemmo di santa ragione; in una PS di km. 5,5 sono stato capace di girarmi sei volte, ma l'intesa con Loris fu, a dir poco perfetta. Lui sempre tranquillo e sereno nonostante il mio stato di agitazione, la mia esuberanza ed i miei errori che ci portavano ora ad appoggiarci di qua, ora toccare di là. Inutile dirlo, tutta la stagione correremo insieme. I risultati furono altalenanti, causa gli scarsi mezzi economici, e si passava spesso la notte in officina: il cambio era il tallone d'Achille e lo smontavamo e rimontavamo come si gioca con il Lego. L'amicizia durò sempre, ma l'equipaggio Zanusso-Roggia purtroppo si sciolse al Rally del Ciocco del '77 contro il muro in cemento dell'ultima curva della PS Pizzorne.

Marzo, il tempo è pessimo, piove a raffiche. Poco dopo la partenza della PS 3 incontriamo una nebbia fittissima. Loris è magistrale, il ritmo delle note che mi arriva nell'interfono è un tango ed il nostro Spyder danza tra le curve ed i tornanti, in salita ed in discesa. Loris dirige l'orchestra in modo impeccabile ed io pur non vedendo la strada, la intuisco. Raggiungiamo l'auto partita davanti a noi, poi un'altra ed un'altra ancora: alla fine saranno dodici i concorrenti superati. All'improvviso la nebbia si dirada, mi rilasso, ormai la prova è finita, ma perdo una nota e la Sinistra Media Kiude diventa la nostra trappola. L'urto è violento, rimbalziamo sul lato opposto, l'auto è distrutta. La nostra corsa finisce a cento metri dal fine prova; Loris scende con calma, va a consegnare la tabella di marcia, quando torna si siede per terra e piangendo mi dice che non avremmo più corso assieme, non potevo certo dargli torto. In quell'occasione compresi la sua grande capacità di navigare che lo avrebbe portato a fare del rally la sua vita.

Alberto

co indelebile lasciato nel mondo del rally, che solo un muro a secco arso dal sole del Salento è riuscito a fermare il 20 giugno del 2003. In questo libro hanno scritto campioni del mondo, campioni italiani, piloti "della domenica" e semplici amici, sicuramente tutti "malati" di passione per il rally ma amanti delle amicizie vere,

quelle con le persone che non ti deluderanno mai, su cui potranno sempre contare. Loris Roggia era una di quelle persone, uno di quelli che non dimenticherai mai, di quelli che sono sempre al tuo fianco anche se non li vedi, perché finché il ricordo è vivo e nitido, essi non moriranno mai. E se questo libro deve avere una dedica, essa è pro-

prio per Matteo, Christian ed Alessandro, i tre figli di Loris e mamma Cristina, per trasmettere loro l'affetto ed il calore di tutto un mondo che conosceva e apprezzava Loris, considerandolo, senza timore di smentita, un grande uomo di rally e un grande uomo nella vita.

Buona lettura, amici.

L'annata magica Paolo Porro !



di



Bettiol tranne ove diversamente indicato



Verona
15 - 16 Novembre

2013

Il 31° Rally Due Valli è l'ultima gara del Trofeo Rally Asfalto 2013, vinto dalla Ford Focus di Paolo Porro al termine del penultimo round a Como. La gara si svolge sulle colline intorno a Verona, ed oltre alla speciale di apertura di venerdì sera prevede altre 7 PS per un totale di 123 km cronometrati sui 346 totali. Alla partenza 3 WRC (le Ford Focus WRC del neo Campione TRA Paolo Porro e di Luigi Fontana e la Peugeot 307 WRC di Nicola Patuzzo), 5 S2000 (le Peugeot 207 di Roberto Vellani, del 7 volte Campione Italiano Paolo Andreucci e di Tiziano Gecchele, la Skoda Fabia di Marco Signor e l'Abarth Grande Punto di Piero Leone) e 4 N4 (le Mitsubishi Lancer di Franco Laganà, Emanuele Leone, Diamantis Tzampazis e la Subaru Impreza di Diego Tovena), oltre a varie R3 capitanate dalla Renault Clio di Roberto Vescovi.





La cronaca



Paolo Andreucci

Dopo lo shakedown nella mattina, per i 32 verificati (ovvero tutti gli iscritti) la gara prende il via da Illasi nella serata di Venerdì (1 PS - 3km), con un apripista di eccezione nella persona del neo Campione Italiano 2013, Umberto Scandola. Il primo parziale vede una doppietta Ford con Porro davanti a Fontana. Terzo tempo per Vellani che precede di misura (0.1") Andreucci. Quinto tempo per Signor, sesta moneta per Giacomo Cunial, al debutto sulla Peugeot 208 R2. Seconda giornata di gara il Sabato (7 PS - 121 km); Porro nonostante una foratura si aggiudica il primo impegno davanti ad Andreucci e Fontana (autore di una lieve toccata al-

l'anteriore), in una classifica che anticipa la parziale provvisoria. Signor e Cunial guadagnano entrambi una posizione dopo il tempo perso da Vellani per una foratura. Il secondo parziale vede nuovamente sveltare il trio Porro Andreucci-Fontana, mentre Vellani in rimonta risale in sesta posizione provvisoria. Porro si aggiudica la terza prova con Andreucci secondo nonostante qualche problema con l'interfono e Fontana terzo che deve tenere d'occhio le temperature dell'auto. Dopo l'assistenza si riparte per il secondo giro di speciali: la prova 5 vede dietro al trio Porro-Andreucci-Fontana il quar-

to tempo di Vellani che sale quinto a meno di 1' da Signor. La sesta speciale vede Porro più veloce davanti ad Andreucci e Signor. Gecchele passa Vescovi salendo sesto. Il settimo parziale va a Porro che precede Andreucci e Signor. Gecchele strappa la quinta piazza a Vellani. Dopo il parco assistenza gli equipaggi affrontano l'ultimo impegno: Porro mette l'ultimo sigillo davanti ad Andreucci e Vellani, che riguadagna la quinta piazza ai danni di Gecchele, mentre Patuzzo supera Mirko Tacchella (Renault Clio S1600) nella provviso-



Luigi Fontana



Giacomo Cunial



Francesco Laganà

ria. Il Campione TRA 2013 si impone nell'ultima gara in calendario davanti ad Andreucci e Fontana. Signor chiude ai piedi del po-

dio aggiudicandosi il Trofeo Michelin e precede Vellani vincitore del campionato S2000. Sesta posizione per Gecchele davanti a Nicola Gaspari (Re-

nault Clio S1600). Piazzamento nella top ten anche per Vescovi, Patuzzo e Tacchella.



1° TRA



Paolo Porro/Paolo Cargnelutti
Ford Focus WRC

2° TRA



Paolo Andreucci/Valentino Gaspari
Peugeot 207 S2000





3° TRA



Luigi Fontana/Roberto Mometti
Ford Focus WRC

4° TRA



Marco Signor/Patrick Bernardi
Skoda Fabia S2000





5° TRA



Roberto Vellani/Dino Lamonato
Peugeot 207 S2000

6° TRA



Tiziano Gecchele/Mauro Peruzzi
Peugeot 207 - S2000





7°



Nicola Gaspari/Anna Dusi
Renault Clio 1.6

8° TRA



Roberto Vescovi/Giancarla Guzzi
Renault Clio





AcisportPhoto

9 °



Nicola Patuzzo/Andrea Ballini
Peugeot 307

10 °



Mirko Tacchella/Cristian Zullo
Renault Clio - S1600



AcisportPhoto

XXXI RALLY DUE VALLI

DUE VALLI

ACI VERONA

FINALE COPPA ITALIA TROFEO RALLY ASFALTO

5 - 6 Novembre 2013



AcisportPhoto

1° TRA



Paolo Porro/Paolo Cargnelutti
Ford Focus WRC

1° Coppa Italia



Elwis Chentre/Fulvio Florean
Abarth Grande Punto



AcisportPhoto

31. Rally 2 Valli

Classifica TRA

Pos	Num	Equipaggio	Vettura	Tempo	Distacco
1	1	Paolo Porro/Paolo Cargnelutti	Ford Focus	1:26:01,7	+0:00:00,0
2	6	Paolo Andreucci/Valentino Gaspari	Peugeot 207 S2000	1:26:51,4	+0:00:49,7
3	7	Luigi Fontana/Roberto Mometti	Ford Focus	1:29:06,2	+0:03:04,5
4	3	Marco Signor/Patrick Bernardi	Skoda Fabia	1:29:18,2	+0:03:16,5
5	2	Roberto Vellani/Dino Lamonato	Peugeot 207 S2000	1:30:36,0	+0:04:34,3
6	10	Tiziano Gecchele/Mauro Peruzzi	Peugeot 207 S2000	1:30:39,8	+0:04:38,1
7	14	Nicola Gaspari/Anna Dusi	Renault Clio 1.6	1:30:51,5	+0:04:49,8
8	5	Roberto Vescovi/Giancarla Guzzi	Renault Clio	1:30:58,5	+0:04:56,8
9	9	Nicola Patuzzo/Andrea Ballini	Peugeot 307	1:31:58,8	+0:05:57,1
10	12	Mirko Tacchella/Cristian Zullo	Renault Clio S1600	1:32:06,3	+0:06:04,6
11	22	Alberto Piatto/Stefano Farina	Peugeot 306 Kit	1:32:10,2	+0:06:08,5
12	25	Luca Fiorenti/Luca Oberti	Citroen C2	1:34:47,4	+0:08:45,7
13	8	Giacomo Cunial/Alberto Ialungo	Peugeot 208	1:34:49,3	+0:08:47,6
14	4	Francesco Laganà/Maurizio Messina	Mitsubishi Evo 10	1:37:38,4	+0:11:36,7
15	31	Elia Camponogara/Luana Tonin	Peugeot 106 1.3	1:38:52,8	+0:12:51,1
16	20	Alessandro Furci/Luca Culasso	Renault Clio Rs Light	1:38:55,9	+0:12:54,2
17	30	Ivano Costantini/Tania Bertasini_Haianes	Peugeot 106 1.6	1:39:26,0	+0:13:24,3
18	29	Gianluca Micheloni/Stefano Sabaini	Peugeot 106 16V	1:39:50,8	+0:13:49,1
19	24	Tiziano Panato/Lia Gugole	Renault Clio Williams	1:40:09,9	+0:14:08,2
20	15	Emanuele Leone/Giulia Gaggioli	Mitsubishi Lancer Evo IX N4	1:40:27,0	+0:14:25,3
21	28	Stefano Giancesini/Bruno Gelmini	Peugeot 106 1.6	1:44:42,1	+0:18:40,4
22	19	Andrea Maiani/Nicolò Ventoso	Renault Clio	1:46:05,6	+0:20:03,9
23	35	Franco Beccherle/Giulia Benedetti	Autob. A112 Abarth	1:47:05,0	+0:21:03,3
24	33	Francesco Girardi/Federico Fiorini	Fiat 600 Sporting	1:48:46,5	+0:22:44,8
25	36	Luca Cordioli/Alessandro Sponda	Autob. A112 Abarth	1:48:47,7	+0:22:46,0
26	18	Diego Tovena/Silvia Mosena	Subaru Impreza	1:50:55,0	+0:24:53,3
27	34	Luca Vezzari/Riccardo Dose	Peugeot 106 Xsi	1:55:13,2	+0:29:11,5
28	21	Paolo Boni/Marco Rancan	Renault Clio Sport R3	1:57:04,1	+0:31:02,4
RET	16	Diamantis Tzampazis/Nikolaos Zakcheos	Mitsubishi Evo 10 N4		
RET	26	Giovanni Marco Lanza/Davide Leone	Honda Civictype R		
RET	32	Antonio Avesani/Matteo Viviani	Peugeot 106 Xsi		
RET	11	Piero Antonio Leone/Francesco Maggiolino	Fiat Punto Abarth		
RET	37	Maurizio Fasolin/Massimo Facchinetti	Fiat 124 Special		
RET	27	Nicola Bennati/Diego Bennati	Peugeot 106 Rallye		
RET	23	Marco Padovan/Andrea Budoia	Renault Clio Williams		

Classifica Coppa Italia

Pos	Num	Equipaggio	Vettura	Tempo	Distacco
1	101	Elwis Chentre/Fulvio Florean	Abarth Grande Punto	0:58:54,8	+0:00:00,0
2	106	Andrea Dal_Ponte/Enrico Tessaro	Peugeot 207	1:00:11,6	+0:01:16,8
3	104	Giancarlo Cunegatti/Matteo Carli	Peugeot 207 S2000	1:00:30,2	+0:01:35,4
4	105	Roberto Righetti/Diego Rossi	Peugeot 207 S2000	1:01:16,4	+0:02:21,6
5	107	Renato Campedelli/Enrico Fava	Peugeot 207 S2000	1:01:33,0	+0:02:38,2
6	109	Daniele Tabarelli/Robertino Sossella	Mitsubishi Lancer Evo lx R4	1:01:38,9	+0:02:44,1
7	112	Davide Medici/Daniel Taufer	Renault Clio 1.6	1:01:51,9	+0:02:57,1
8	133	Denis Vigliaturo/Marialuisa Zanini	Renault Clio	1:02:55,8	+0:04:01,0
9	141	Massimo Merzari/Gianmaria Zerbato	Renault Clio Williams	1:03:03,0	+0:04:08,2
10	110	Alberto Rossi/Fabio Grimaldi	Renault Clio 1.6	1:03:04,4	+0:04:09,6
11	113	Paolo Strabello/Davide Bianchi	Renault Clio S1600	1:04:27,7	+0:05:32,9
12	154	Michele Griso/Alessandro Lucato	Citroen C2	1:04:46,0	+0:05:51,2
13	146	Castello Cristian Dal/Martina Stizzoli	Citroen C2	1:04:53,7	+0:05:58,9
14	193	Fabrizio Vallisari/Christian Buccino	Peugeot 106 1.6	1:04:57,1	+0:06:02,3
15	122	Danilo Colombini/Eros Rinaldi	Renault 2000	1:05:06,1	+0:06:11,3
16	200	Giampaolo Bizzotto/Giorgio Simioni	Peugeot 106 1.6	1:05:33,3	+0:06:38,5
17	118	Giuseppe Bertolini/Massimo Nalli	Mitsubishi Lancer Evo lx N4	1:05:38,4	+0:06:43,6
18	195	Davide Dal_Zovo/Diego Beltrame	Peugeot 106 1.6	1:05:42,6	+0:06:47,8
19	145	Nicholas Cianfanelli/Giovanni Maifredini	Renault Twingo	1:05:47,1	+0:06:52,3
20	143	Simone Danese/Fabio Turco	Renault Clio	1:06:05,8	+0:07:11,0
21	194	Francesco Zanini/Rudy Guardini	Peugeot 106 1.6	1:06:33,7	+0:07:38,9
22	138	Mauro Mastella/Arnaldo Panato	Renault Clio Williams	1:06:50,4	+0:07:55,6
23	123	Gianluca Tavelli/Nicolò Cottellero	Renault Clio	1:06:56,2	+0:08:01,4
24	170	Andrea Nastasi/. Cangemi	Renault Clio	1:07:11,4	+0:08:16,6
25	176	Alessio Zuccali/Federica Bortolotti	Renault Clio Rs	1:07:11,6	+0:08:16,8
26	116	Matteo Montanari/Manuel Tamagnini	Peugeot 206	1:07:20,3	+0:08:25,5
27	179	Gianbattista Seriola/Paolo Reccagni	Citroen Saxo	1:07:29,3	+0:08:34,5
28	184	Thomas Salizzoni/Giorgio Pesavento	Peugeot 306 Rallye	1:07:41,0	+0:08:46,2
29	159	Denis Molinari/Stefano Doneddu	Renault Clio Rs	1:07:41,1	+0:08:46,3
30	150	Davide Campochiaro/Lorenzo Grossule	Renault Twingo	1:07:46,2	+0:08:51,4
31	178	Eros Finotti/Omar Busatto	Citroen Saxò 16V	1:07:46,6	+0:08:51,8
32	174	Marco Albertini/Sara Ferrari	Renault Clio Rs	1:07:53,9	+0:08:59,1
33	139	Nicola Beverari/Francesco Piccoli	Renault Clio Williams	1:08:11,4	+0:09:16,6
34	197	Giuseppe Vesentin/Mosè Marchi	Peugeot 106 1.6	1:08:17,6	+0:09:22,8
35	177	Gilles Gilardoni/Massimo Ponti	Renault Clio	1:08:28,5	+0:09:33,7
36	117	Francesco Vanzo/Cristian Aldegheri	Citroen Saxo	1:08:31,9	+0:09:37,1
37	183	Giovanni Toffano/Simone Broggio	Opel Corsa Gsi	1:08:38,3	+0:09:43,5
38	126	Luca Danese/Cristian Cracco	Renault Clio Sport R3	1:08:42,3	+0:09:47,5
39	149	Stefano Sangermani/Lorenzo Paganin	Renault Twingo	1:08:52,3	+0:09:57,5
40	219	Marcello Menini/Fabio Ambrosini	Peugeot 106 1.6	1:09:13,3	+0:10:18,5
41	134	Campo Saverio Da/Beatrice Croda	Renault Clio Williams	1:09:18,6	+0:10:23,8
42	225	Pier Maria Abram/Daniele Colombari	Peugeot 106 1.6	1:09:19,1	+0:10:24,3
43	125	Diego Zantedeschi/Simone Sandrini	Renault Clio	1:09:23,2	+0:10:28,4
44	144	Moreno Tornieri/Federico Zerbato	Fiat Punto 1.9	1:10:24,0	+0:11:29,2
45	153	Marco Salvadori/Margherita Gregori	Citroen C2	1:10:28,3	+0:11:33,5
46	175	Ivan Stival/Paolo Bertato	Renault Clio Rs Light	1:10:34,4	+0:11:39,6

31. Rally 2 Valli

Classifica Coppa Italia (continua)

Pos	Num	Equipaggio	Vettura	Tempo	Distacco
47	192	Mauro Poli/Alberto Corradi	Fiat Panda	1:10:43,0	+0:11:48,2
48	190	Ernesto Signorin/Alessandro Vanzo	Renault 5 Gt Turbo	1:10:57,0	+0:12:02,2
49	130	Nicola Zerbato/Paolo Branzi	Renault Clio Williams	1:11:04,8	+0:12:10,0
50	231	Giacomo Guglielmini/Martina Guglielmini	Citroen C2	1:11:05,6	+0:12:10,8
51	129	Matteo Merzari/Tigei Rancan	Peugeot 206 Rc	1:11:12,4	+0:12:17,6
52	137	Emanuele Bosco/Simone Giordani	Renault Megane	1:11:31,7	+0:12:36,9
53	187	Sante Enrico Mirandola/Riccardo Sabaini	Renault Clio Williams	1:12:09,1	+0:13:14,3
54	208	Stefano Freddo/Matteo Bonagiunti	Peugeot 106 1.3	1:12:38,1	+0:13:43,3
55	220	Domenico Lo_Schiavo/Roberto Lo_Schiavo	Peugeot 106 1.6	1:12:43,3	+0:13:48,5
56	230	Cappa Carlo Mirici/Giordano Gregori	Renault Clio Rs	1:12:59,8	+0:14:05,0
57	233	Marco Castagna/Enrico Bresciani	Peugeot 106 Xsi	1:13:12,4	+0:14:17,6
58	206	Marco Santi/Manuel Zerbato	Peugeot 106 1.3	1:13:16,0	+0:14:21,2
59	199	Andrea Lupatini/Emanuele Dal_Bosco	Peugeot 106 1.6	1:13:17,6	+0:14:22,8
60	236	Enrico Filipozzi/Luis Grimaldi	Peugeot 106 1.3	1:13:55,2	+0:15:00,4
61	207	Sergio Giordano Corsi/Paolo Composta	Peugeot 106 1.3	1:13:57,4	+0:15:02,6
62	229	Eugenio Mandelli/Selena Pagliarini	Peugeot 208 Gti	1:14:28,5	+0:15:33,7
63	204	Marco Silvestri/Walter Zordan	Suzuki Swift Sport	1:15:12,1	+0:16:17,3
64	234	Giorgio Rangheri/Simone Belloni	Peugeot 295 Rally	1:15:48,7	+0:16:53,9
65	205	Fabiano Perbellini/Cristiano Torreggiani	Peugeot 106 Xsi	1:15:49,5	+0:16:54,7
66	186	Mirko Ebert/Martina Sponda	Renault Clio Williams	1:16:11,3	+0:17:16,5
67	119	Damiano Zandonà/Iside Zandonà	Subaru Impreza N14	1:18:31,5	+0:19:36,7
68	151	Maurizio Capuzzo/Veruschka De_Pellegrin	Citroen C2	1:19:23,6	+0:20:28,8
69	185	Yuri Sartori/Gianleone Signorini	Renault Clio Williams	1:20:07,5	+0:21:12,7
70	189	Michele Rodella/Silvia Gasparetto	Renault Clio Williams	1:20:18,0	+0:21:23,2
71	232	Mirko Furlani/Alessio Poppi	Mg Rover	1:21:04,2	+0:22:09,4
72	217	Michele Rebonato/Giulio Vettorello	Peugeot 106 1.6	1:22:44,7	+0:23:49,9
73	226	Federico Maggiotto/Manuela Andrioli	Peugeot 106 1.6	1:23:57,0	+0:25:02,2



Classifica Coppa Italia (ritirati)

Pos	Num	Equipaggio	Vettura	Tempo	Distacco
RET	172	Alessandro Boschetti/Simone Anselmi	Renault Clio Ragnotti		
RET	182	Salvatore Mondia/Pietro Mondia	Citroen C2		
RET	188	Luigi Tomasi/Flavio Sella	Renault Clio		
RET	215	Denis Franchini/Matteo Mosele	Peugeot 106 1.6		
RET	238	Stefano Oliboni/Andrea Oliboni	Porsche 911 3 Csc		
RET	114	Gianfranco Panato/Luca Rancan	Citroen C2		
RET	124	Michele Caliaro/Marco Grande	Renault Clio		
RET	140	Davide Battisti/Manuel Bavoso	Renault Clio Williams		
RET	147	Nicola Angilletta/Michael Adam Berni	Renault Twingo		
RET	148	Cristian Terpin/Stefano Ierman	Citroen C2		
RET	156	Giulio Tressino/Nancy Olivieri	Ford Fiesta 1.6		
RET	157	Fabio Battilani/Cristian Cerlini	Renault Twingo		
RET	158	Maurizio Palazin/Denis Gainelli	Renault Twingo		
RET	127	Menego Giovanni De/Christian Camazzola	Renault Clio Rs2		
RET	135	Matteo Garonzi/Giordano Corradini	Renault Clio 1.6		
RET	136	Christian Scotton/Giuseppe Zamboni	Renault Clio		
RET	203	Diego Dodaro/Silvia Maletti	Citroen Saxo		
RET	209	Rino Lovato/Matteo Valdegamberi	Peugeot 106 1.3		
RET	218	Alex Vanzo/Claudio Confente	Peugeot 106 Rallye		
RET	221	Michele Scalabrin/Ermanno Corradini	Peugeot 106 16V		
RET	103	Emanuele Arbetti/Colle Samanth De	Skoda Fabia		
RET	108	Paolo Menegatti/Simone Gaio	Peugeot 207 S2000		
RET	121	Tiziano Bennati/Guglielmo Bonamini	Subaru Impreza		
RET	214	Roberto Campostrini/Sara Refondini	Peugeot 106 1.6		
RET	222	Fabrizio Ponzano/Sonia Boi	Peugeot 106 1.6		
RET	111	Devis Vinco/Michele Tosi	Renault Clio 1.6		
RET	131	"Iceberg"/Federico Righetti	Renault Clio Williams		
RET	155	Stefano Musci/Andrea Covini	Citroen C2		
RET	173	Sabrina Tumolo/Linda Tripi	Renault Clio Rs		
RET	196	Paolo Baltieri/Dino Bortolameazzi	Peugeot 106 1.6		
RET	201	Nicola Graziadei/Michael Guglielmi	Citroen Saxo		
RET	213	Dino Brazzale/Maurizia Garzotto	Peugeot 106 1.6		
RET	223	Luca Berardi/Manuel Fusi	Peugeot 106 1.6		
RET	235	Daniele Maimeri/Alberto Albieri	Peugeot 106 1.3		
RET	120	Diego Bosco/Albino Arcuti	Subaru Impreza H12		
RET	142	Matteo Zerbinato/Molle Francesco Dalle	Renault Clio		
RET	198	Christian Toscana/Matteo Valerio	Peugeot 106 1.6		
RET	202	Andrea Lomonaco/Roberto Maggiore	Citroen Saxo		
RET	212	Roberto Pilat/Mattia Casagrande	Peugeot 205 Rallye		
RET	216	Federico Bottoni/Matteo Pescimoro	Peugeot 106 S16		
RET	224	Andrea Vedovelli/Filippo Faccenda	Peugeot 106 Rallye		
RET	227	Andrea Monti/Paolo Tiziani	Renault Twingo		
RET	237	Giulio Guglielmi/Marco Peruffo	Porsche 911 3 Csc		
RET	132	Luca Salgaro/Nicola Terasan	Renault Clio Williams		
RET	152	Williams Zanotto/Thomas Zanotto	Renault Twingo		
RET	171	Mattia Targon/Andrea Prizzon	Honda Civictype R		
RET	180	Tiziano Stizzoli/Michele Camponogara	Citroen C2		



Al Rallye du Valais vince

Esapekka Lappi



anne ove diversamente indicato



RALLYE
INTERNATIONAL
DU VALAIS

Il 54° Rallye International du Valais è l'ultimo appuntamento del Campionato Europeo 2013, già assegnato in anticipo alla Škoda Fabia S2000 di Jan Kopecký. Tre giorni di gara sulle prove speciali delle montagne svizzere, 18 PS per 288 km cronometrati su una distanza totale di 603 km. Tra i piloti al via 11 vetture S2000, tra le quali spiccano le Peugeot 207 di Craig Breen, Jeremi Ancian, Nicolas Althaus (Campione Svizzero 2012), Gregoire Hotz (Campione Svizzero 2013), Sebastien Caron e Pascal Perroud. Le Škoda Fabia S2000 sono affidate al giovane astro nascente Esapekka Lappi (giunto in Svizzera dopo un viaggio di 40 ore direttamente dalla Cina dopo essersi imposto nell'ultimo appuntamento del Campionato Asia Pacifico), a Jaroslav Orsák al debutto con quest'auto ed al rientro in campionato dopo aver saltato due appuntamenti per indisposizione fisica e ad Antonín Tlusták. In gara anche due Ford Fiesta, la versione RRC di Oliveir Burri (recordman di vittorie in questa gara con 8 successi) e la S2000 di Vasily Gryazin alla sua seconda gara su asfalto in carriera dopo il debutto a Sanremo. Tra le vetture Produzione in R4 le Subaru del neo campione di categoria Andreas Aigner, del locale Florian Gonon (qui secondo assoluto nel 2010 e 2012) e dell'ungherese Laszlo Vizin, mentre in N4 oltre alle Renault Megane di Robert Consani e Romain Salinas vi sono la Mitsubishi Lancer di Philippe Roux e le Impreza di Urs Hunziker e William Winiger.

Il Rally ha visto diversi piloti alternarsi al vertice: dopo il primo parziale vinto ex aequo dalle due 207 S2000 della Peugeot Rally



Academy di Breen ed Ancian, il pilota irlandese è andato in testa in solitaria nel secondo parziale chiudendo la tappa con soli 0.2" (!) sul compagno di team prima che ad entrambi venissero comunicate delle penalità per anticipo.

Questi i fatti che hanno portato all'errore: Breen ed Ancian (ed altri) hanno perso tempo causa cantiere stradale in trasferimento ed Ancian è stato anche fermato dalla polizia. Queste

penalità per ritardo venivano poi annullate. Il fatto che ha portato alla penalità è stato invece che al Valais, a fine prova, i tempi venivano riportati sulla tabella di marcia tramite etichette stampate dai cronometristi.. Sulle tabelle di Breen ed Ancian, l'etichetta è stata appiccicata sopra al riquadro dell'orario effettivo di partenza (che non coincideva con il teorico): i copiloti hanno fatto i conti per il C.O. successivo sommando


Esapekka Lappi

il tempo settore al teorico di partenza e non all'effettivo, da qui l'errore. Da segnalare che venerdì proprio Lara Vanneste ha fatto notare il problema ad un altro copilota che stava per commettere lo stesso sbaglio, salvandolo da una penalità certa.

La leadership è quindi passata ad Aigner che ha chiuso in testa la prima giornata prima di cedere lo scettro a Lappi nel primo parziale del secondo giorno. Il giovane Finlandese ha approfittato del

secondo giro sulle prove speciali per staccare l'Austriaco ed aumentare gradualmente il suo vantaggio, mentre Breen in rimonta veniva penalizzato dalla rottura del servosterzo dopo un taglio. Lappi diventa quindi il settimo vincitore diverso nell'ERC 2013; l'incidente di Aigner a metà della tappa conclusiva consegna la seconda piazza a Burri, mentre lo stop di Gryzin a due PS dal traguardo permette a Breen di salire sul podio dopo una bella rimonta.

Quarta piazza per Ancian autore di un bel recupero ma ritardato da una foratura nell'ultima prova della mattina di sabato. Orsák al rientro nell'ERC dopo due gare di assenza ed al debutto con la S2000 chiude quinto davanti ad Althaus e Gonon (che si aggiudica il Produzione). Chiudono la top ten Perroud, Michel (vincitore in 2RM) e Salinas.

La cronaca

Per i 68 verificati, la gara inizia nella mattina soleggiata di giovedì con lo shakedown sul tracciato della PS "Les Casernes" percorso in senso di marcia inverso rispetto a quello della gara. Il più veloce è Lappi, che precede Gryazin, Ancian, Aigner e Breen. Il rally parte nel primo pomeriggio di Giovedì (3 PS - 31 km) sotto un caldo sole con il fondo delle prove speciali prevalentemente asciutto ma con tratti umidi e scivolosi. Il primo parziale vede i compagni di squadra nella Peugeot Rally Academy Breen ed Ancian primeggiare ex aequo davanti ad Aigner ed Hotz. Lappi perde oltre 18" per un testacoda. Nonostante sia partito in prova in ritardo dopo aver perso tempo nel trasferimento per un cantiere stradale, Breen si aggiudica il secondo tratto su Ancian e Lappi rimanendo in solitario in vetta alla provvisoria davanti ad Ancian ed Aigner. Lappi vince l'ultimo impegno di giornata davanti ad Orsák ed Aigner. Consani fora l'anteriore destra verso la fine della prova. Breen ed Ancian concludono la tappa nelle prime due posizioni divisi da soli 0.2" ma vengono poi penalizzati per aver timbrato in anticipo scendendo rispettivamente 16° e 28°. La classifica dopo il primo giorno di gara vede quindi Aigner in testa (e leader in Produzione) davanti a Lappi e Burri. Gryazin ai piedi del podio precede Hotz e Carron. Settima piazza per Althaus, chiudono la top ten Orsák, Gonon e Consani.

Seconda giornata di gara Venerdì (7 PS - 111 km). Si parte




Olivier Burri

Craig Breen

in una mattina soleggiata e calda. L'ordine di partenza dopo la prima tappa vede come da tradizione i prioritari posizionati in ordine inverso di classifica, quindi con Orsák ad aprire i transiti davanti ad Althaus, Carron, Hotz, Gryazin, Burri, Lappi, Aigner, Ancian, Breen seguiti dagli altri. Hotz esce in ritardo dal primo parco assistenza per un problema al motore. Ancian si impone nel primo parziale su Lappi ed Aigner, con il giovane finlandese che passa a condurre su Aigner e Burri. Breen tocca in un taglio poco dopo metà prova rompendo il servosterzo e perdendo 40". Va peggio a Consani fermato in prova dalla rottura delle colonnette della ruota anteriore sinistra. Ancian vince il secondo impegno davanti a Lappi ed Aigner divisi da solo 0.4" (!) mentre Breen concede altri 50". Ancian è il più veloce nella PS 6 su Aigner e Gryazin. Hotz in rimonta dopo i problemi del mattino rientra nella top ten provvisoria, mentre si ferma Carron per uscita di strada. Dopo l'assistenza i piloti affrontano la ripetizione delle prove speciali mattutine, con il fondo delle PS che va asciugandosi. Lappi vince la settima prova davanti a Breen (che ritrova una vettura funzionante) ed Ancian. Aigner concede oltre 20". Si ferma Tlusták per problemi al motore, con Breen che rientra tra i primi dieci. L'ottavo impegno vede ancora Lappi più veloce su Ancian e Breen; quest'ultimo guadagna una posizione nella provvisoria ai danni di Hotz, il quale si ritira poi nel trasferimento dopo la prova. Ancian si aggiudica il nono parziale su Lappi e Breen

appaiati in seconda piazza, mentre Perroud fa il suo ingresso nella top ten. L'ultimo impegno di giornata vede Orsák primeggiare su Breen e Lappi;

Laurent Reuche (Renault Clio R3, vincitore assoluto delle ultime due edizioni della gara e Campione Svizzero nel 2011) che fora l'anteriore destra. La tappa si chiude con Lappi in testa davanti ad Aigner e Burri. Gryazin è quarto e precede Althaus ed Orsák. Ancian (al quale viene inflitta una ulteriore penalità di 1' per essere entrato in parco chiuso alla fine della prima giornata con gomme non punzonate) in settima piazza precede Breen, chiudono la top ten Gonon e Perroud.

L'ultima giornata di gara Sabato (8 PS - 146 km) si apre sotto un cielo nuvoloso dopo le piogge della notte. L'ordine di partenza vede Perroud scattare per primo davanti a Gonon, Orsák, Althaus, Breen, Gryazin, Burri, Aigner, Lappi, Ancian e gli altri a seguire. La prima prova si corre su fondo bagnato con diversi piloti che montano pneumatici da neve. Breen precede di misura (0.4") Ancian con Lappi terzo. Sylvain Michel (Citroen DS3 R3T), che si è aggiudicato il Citroen Swiss Trophy 2013 con i punti presi nelle prime due tappe del rally, scavalca Perroud (penalizzato dall'aprire i transiti con l'acqua presente sul percorso) salendo in decima piazza provvisoria. Nel secondo impegno nuovo successo di Breen (che ha temuto di aver forato dopo un tratto su terra) su Ancian ed Aigner; Lappi fa un dritto in un incrocio e deve inserire la retromarcia, foratura all'anteriore destra per Gryazin che perde 30", mentre Perroud riprende la



Andreas Aigner



Vasily Gryazin



Stéphane Lefebvre



Laurent Reuche



Ekaterina Stratieva



László Vizin



Antonin Tlusták



Robert Consani

decima moneta a Michel. Il terzo parziale va ad Ancian (nonostante una toccatina contro un albero) su Breen e Lappi. Il pilota francese guadagna una posizione salendo quinto. La prova viene sospesa dopo il passaggio di dieci concorrenti per consentire di soccorrere uno spettatore vittima di un malore, e viene effettuata in trasferimento dagli equipaggi successivi. L'ultimo tratto del primo giro è la lunghissima prova di Les Cols, di oltre 37 km. Breen precede Lappi di quasi 30" con Burri terzo. Si ferma Aigner che sbatte poco dopo la partenza su un ponte in legno staccando l'anteriore destra e bloccando le partenze. L'interruzione fa sì che arrivi la pioggia per i concorrenti fermi allo start.

Ancian fora perdendo oltre 3'. Reuche scavalca Michel strappandogli la decima piazza provvisoria e la leadership tra le 2RM. Si riparte dopo l'assistenza per l'ultimo giro di speciali, con il sole ed un fondo che si va asciugando. Nella prova 15 Breen precede di misura (0.4") Ancian con Burri in terza piazza. Si ferma Gryazin per rottura meccanica lasciando a Breen il terzo gradino del podio provvisorio. Orsák passa Althaus salendo in quarta piazza provvisoria mentre Ancian strappa a Gonon la sesta moneta e Michel ritorna nei primi dieci. Il sedicesimo parziale vede Lappi staccare di oltre 20" Ancian e Breen. Burri lamenta un calo di potenza del motore. Il penultimo impegno vede Ancian precedere di misura (0.1") su Lappi con Breen in terza. Reu-

che ha problemi al motore che gira su tre cilindri dopo la rottura del collettore, va peggio a Perroud che tocca e perde oltre un minuto e due posizioni scendendo decimo. L'ultima prova va a Lappi davanti a Breen ed Ancian. Il pilota francese guadagna due posizioni, chiudendo ai piedi del podio. Lappi si aggiudica il Rallye du Valais davanti a Burri e Breen. Ancian è quarto davanti ad Orsák ed Althaus. Settima piazza per Gonon (vincitore in Produzione) che precede Perroud, chiudono la top ten Michel (primo tra le 2RM in extremis) e Salinas, mentre Reuche causa la rottura del collettore deve salutare il primato tra le 2RM ed un posto nei dieci chiudendo dodicesimo. Le prestazioni messe in mostra durante la gara (rimonta dal 28° al 4° posto e vittoria di sette PS) valgono ad Ancian il Colin McRae ERC Flat Out Trophy.

I CONCORRENTI ITALIANI

Loirs Papa – Thomas Toniolo su Citroen DS3 R1B hanno portato a termine la gara come da obiettivo.

Questo quanto dichiaratoci da Loris Papa: “E' stata una gara difficilissima, non avrei mai pensato che fosse così difficile. Il fondo misto asfalto-terra, le strade strette, le discese molto veloci, tutto molto difficile. A 61 anni, mi piace fare sempre qualcosa di nuovo (!) Siamo venuti a correre qui ed abbiamo vinto il trofeo Citroen DS3 R1 in gara, saremmo stati secondi in campionato ma non abbiamo fatto il numero minimo di partecipazioni. Il mio bilancio della gara, nonostante le difficoltà, è molto positivo. Vorrei ringraziare particolarmente il mio copilota che mi ha aiutato tantissimo”



Loris Papa



Hanno detto:



Esapekka Lappi: "Sono state due settimane ottime. Non avrei mai creduto di potere vincere qui ed è fantastico, la mia prima vera vittoria su asfalto. La gara non è stata semplice, ci siamo girati due volte ma non abbiamo avuto problemi ed abbiamo sempre fatto le scelte di gomme giuste. E' ottimo finire la stagione in questo modo, una buona gara sotto multi punti di vista. Stiamo migliorando sull'asfalto e ciò è di buon auspicio per la prossima stagione"



Olivier Burri: "Il bilancio è positivo. Finire secondi è buono, specie guardando il livello degli avversari, penso che abbiamo avuto alcune circostanze favorevoli. Era importante non fare errori, rimanere concentrati e guidare puliti. Con i problemi al motore non so se avremmo concluso, se ci fosse stata un'altra prova. Sono contento di avere ancora il passo, mi manca un pizzico di follia rispetto ai giovani"



Craig Breen: "L'ultimo giro non è andato male. Siamo al traguardo e sul podio, il che non è poi male dopo tutti i problemi. Il terzo posto non è quello che volevo alla partenza, ma tutti possono sbagliare. Non possiamo sapere come sarebbe andata ma abbiamo fatto vedere un buon passo e tutto sommato non è stato un cattivo weekend"



Jeremi Ancian: "Sono contentissimo di questo premio. La gara è stata un po' complicata, con le penalità all'inizio. Abbiamo provato a risalire ma abbiamo forato sulla PS più lunga, non avrei mai pensato di potere chiudere quarto. Sono contento di aver dimostrato un buon passo e di avere concluso con questo importante riconoscimento"





1° ERC



Esapekka Lappi/Janne Ferm
Škoda Fabia S2000

2° ERC



Olivier Burri/Andre Saucy
Ford Fiesta S2000





3° ERC



Craig Breen/Lara Vanneste
Peugeot 207 S2000

4° ERC



Jérémi Ancian/Olivier Vitrani
Peugeot 207 S2000





5° ERC



Jaroslav Orsák/Lukáš Kostka
Škoda Fabia S2000

6° ERC



Nicolas Althaus/Alain Ioset
Peugeot 207 S2000





7° ERC



Florian Gonon/Michel Horgnies
Subaru Impreza Sti R4

8° ERC



Pascal Perroud/Quentin Marchand
Peugeot 207 S2000





9° ERC



Sylvain Michel/Sandra Arlettaz
Citroën Ds3 R3T

10° ERC



Romain Salinas/Benjamin Micheli
Renault Megane Rs



54. Rally du Valais 2013

Classifica assoluta

Pos	Num	Equipaggio	Vettura	Tempo	Distacco
1	3	Esapekka Lappi/Janne Ferm	Škoda Fabia S2000	3:13:42,8	+0:00:00,0
2	8	Olivier Burri/Andre Saucy	Ford Fiesta S2000	3:17:11,0	+0:03:28,2
3	1	Craig Breen/Lara Vanneste	Peugeot 207 S2000	3:17:19,0	+0:03:36,2
4	5	Jérémi Ancian/Olivier Vitrani	Peugeot 207 S2000	3:20:03,9	+0:06:21,1
5	4	Jaroslav Orsák/Lukáš Kostka	Škoda Fabia S2000	3:20:09,5	+0:06:26,7
6	9	Nicolas Althaus/Alain Isoet	Peugeot 207 S2000	3:20:25,7	+0:06:42,9
7	18	Florian Gonon/Michel Horgnies	Subaru Impreza Sti R4	3:21:40,5	+0:07:57,7
8	12	Pascal Perroud/Quentin Marchand	Peugeot 207 S2000	3:26:58,7	+0:13:15,9
9	27	Sylvain Michel/Sandra Arlettaz	Citroën Ds3 R3T	3:27:00,5	+0:13:17,7
10	16	Romain Salinas/Benjamin Micheli	Renault Megane Rs	3:27:55,2	+0:14:12,4
11	17	Urs Hunziker/Mélanie Wahl	Subaru Impreza Sti	3:28:14,4	+0:14:31,6
12	22	Laurent Reuche/Jean Deriaz	Renault Clio R3	3:28:25,5	+0:14:42,7
13	43	Aurélien Devanthery/Benoit Antille	Citroën C2 R2 Max	3:32:34,3	+0:18:51,5
14	44	Thibault Radoux/Jean-Louis Hottelet	Ford Fiesta R2	3:35:15,4	+0:21:32,6
15	41	Nicolas Lathion/Claude Bestazzoni	Citroën C2 R2 Max	3:35:18,3	+0:21:35,5
16	20	William Winiger/Sophie Barras	Subaru Impreza Sti	3:35:33,0	+0:21:50,2
17	25	Thomas Joris/Stéphane Fellay	Renault Twingo R2	3:37:12,4	+0:23:29,6
18	26	Laurent Berard/Julien Grosjean	Honda Civic Type R	3:37:37,6	+0:23:54,8
19	36	Cédric Althaus/Michael Legeret	Renault Clio R3	3:37:42,5	+0:23:59,7
20	51	Michaël Moulin/Aurélie Val	Peugeot 208 R2	3:37:52,1	+0:24:09,3
21	46	Sébastien Racine/Liliana El Fen	Ford Fiesta R2	3:37:59,3	+0:24:16,5
22	21	Philippe Roux/Mélanie Roux	Mitsubishi Lancer Evo Ix	3:38:01,1	+0:24:18,3
23	34	Joël Grand/Gaëtan Lathion	Renault Clio R3	3:39:00,9	+0:25:18,1
24	49	Michaël Burri/Stéphane Rey	Ford Fiesta R2	3:39:07,7	+0:25:24,9
25	28	Pascal Bron/Isabelle Rey	Citroën Ds3 R3T	3:39:15,2	+0:25:32,4
26	19	László Vizin/Gábor Zsiros	Subaru Impreza Sti R4	3:40:24,1	+0:26:41,3
27	45	Sylvain Droxler/Christiane Nicolet	Ford Fiesta R2	3:41:19,0	+0:27:36,2
28	57	Ismaël Vuistiner/Jean-Phili Zuber	Renault Clio Sport	3:41:30,8	+0:27:48,0
29	31	Casa Federico Della/Rebecca Monn	Citroën Ds3 R3T	3:41:49,7	+0:28:06,9
30	55	Joël Pitteloud/Sébastien Volluz	Renault Clio Sport	3:42:02,5	+0:28:19,7
31	30	Laurent Vukasovic/Steve Groux	Citroën Ds3 R3T	3:45:34,5	+0:31:51,7
32	59	Anaël Frossard/Aurélie Bonny	Renault Clio Sport	3:45:38,2	+0:31:55,4
33	40	Grégoire Mugnier/Didier Rappo	Citroën C2 R2 Max	3:48:09,5	+0:34:26,7
34	48	Jérôme Geiser/Pascal Delapraz	Ford Fiesta R2	3:51:01,8	+0:37:19,0
35	67	Thierry Krummenacher/Jessica Bayard	Renault Twingo R1	3:52:00,1	+0:38:17,3
36	66	Simon Rossel/Thibaud Rossel	Renault Twingo R1	3:52:02,8	+0:38:20,0
37	33	Beat Wyssen/Janine Wyssen	Fiat 500 Abarth R3T	3:54:42,3	+0:40:59,5
38	63	Kim Daldini/Giorgia Gaspari	Renault Twingo R1	3:54:50,7	+0:41:07,9
39	69	Bastien Lugon/Colin Ballestraz	Renault Twingo R1	3:55:22,1	+0:41:39,3
40	38	Ekaterina Stratieva/Carmen Poenaru	Citroën C2 R2 Max	3:57:53,9	+0:44:11,1
41	62	Sébastien Praz/Pierre-Ma Praz	Ford Fiesta R1	3:59:28,4	+0:45:45,6
42	60	Valentin Blanc/Mélanie Brülhart	Renault Clio Sport	3:59:48,0	+0:46:05,2
43	52	Didier Torrent/Dominique Robyr	Renault Twingo R2	4:00:09,5	+0:46:26,7
44	53	Marco Tognali/Patric Schär	Peugeot 206 Xs	4:06:10,0	+0:52:27,2
45	72	Vicente Rubin/Jonathan Morard	Suzuki Swift Sport	4:14:08,6	+1:00:25,8
46	56	Cyrille Albrecht/Katja Totschnig	Renault Clio Sport	4:15:32,5	+1:01:49,7
47	70	Bryan Kaltenrieder/Laurent Durussel	Renault Twingo R1	4:18:27,0	+1:04:44,2
48	68	Sébastien Studer/Maude Studer	Renault Twingo R1	4:20:16,8	+1:06:34,0
49	61	Loris Antonio Papa/Thomas Toniolo	Citroën Ds3 R1	4:52:32,1	+1:38:49,3

Classifica assoluta (ritirati)

Pos	Num	Equipaggio	Vettura	Tempo	Distacco
RET	2	Andreas Aigner/Barbara Watzl	Subaru Impreza Sti R4		
RET	6	Antonín Tlusták/Ladislav Kučera	Škoda Fabia S2000		
RET	7	Vasily Gryazin/Dmitry Chumak	Ford Fiesta S2000		
RET	10	Grégoire Hotz/Pietro Ravasi	Peugeot 207 S2000		
RET	11	Sébastien Carron/Lucien Revaz	Peugeot 207 S2000		
RET	15	Robert Consani/Vincent Landais	Renault Megane RS		
RET	23	Xavier Tornay/Geoffrey Tornay	Renault Clio S1600		
RET	24	Stéphane Lefebvre/Thomas Dubois	Peugeot 208 R2		
RET	29	Mike Coppens/Christophe Roux	Citroën DS3 R3T		
RET	35	Alain Blaser/Patrick Denis	Renault Clio R3		
RET	37	Xavier Craviolini/Yannick Micheloud	Honda Civic Type R3		
RET	42	Max Langenegger/Tim Kränzlein	Citroën C2 R2 Max		
RET	47	Sylvain Cornuz/Frédéric Jeanmonod	Ford Fiesta R2		
RET	50	Christian Hickethier/Johannes Fries	Ford Fiesta R2		
RET	54	Patrick Bagnoud/Véronique Bizeau	Peugeot 206 XS		
RET	58	Marc Hafner/Michel Parisod	Renault Clio Sport		
RET	64	Mathias Kaufmann/Colin Lonfat	Renault Twingo R1		
RET	65	Mathias Rossetti/Mathieu Wyttenbach	Renault Twingo R1		
RET	71	Léo Lamon/Alain Corsini	Citroën Saxo VTS		



Classifica Produzione

Pos	Num	Equipaggio	Vettura	Tempo	Distacco
1	18	Florian Gonon/Michel Horgnies	Subaru Impreza Sti R4	3:21:40,5	+0:00:00,0
2	16	Romain Salinas/Benjamin Micheli	Renault Megane Rs	3:27:55,2	+0:06:14,7
3	17	Urs Hunziker/Mélanie Wahl	Subaru Impreza Sti	3:28:14,4	+0:06:33,9
4	20	William Winiger/Sophie Barras	Subaru Impreza Sti	3:35:33,0	+0:13:52,5
5	21	Philippe Roux/Mélanie Roux	Mitsubishi Lancer Evo Ix	3:38:01,1	+0:16:20,6
6	19	László Vizin/Gábor Zsiros	Subaru Impreza Sti R4	3:40:24,1	+0:18:43,6

54. Rally du Valais 2013

Classifica 2WD

Pos	Num	Equipaggio	Vettura	Tempo	Distacco
1	27	Sylvain Michel/Sandra Arlettaz	Citroën Ds3 R3T	3:27:00,5	+0:00:00,0
2	22	Laurent Reuche/Jean Deriaz	Renault Clio R3	3:28:25,5	+0:01:25,0
3	43	Aurélien Devanthery/Benoit Antille	Citroën C2 R2 Max	3:32:34,3	+0:05:33,8
4	44	Thibault Radoux/Jean-Louis Hottelet	Ford Fiesta R2	3:35:15,4	+0:08:14,9
5	41	Nicolas Lathion/Claude Bestazzoni	Citroën C2 R2 Max	3:35:18,3	+0:08:17,8
6	25	Thomas Joris/Stéphane Fellay	Renault Twingo R2	3:37:12,4	+0:10:11,9
7	26	Laurent Berard/Julien Grosjean	Honda Civic Type R	3:37:37,6	+0:10:37,1
8	36	Cédric Althaus/Michael Legeret	Renault Clio R3	3:37:42,5	+0:10:42,0
9	51	Michaël Moulin/Aurélie Val	Peugeot 208 R2	3:37:52,1	+0:10:51,6
10	46	Sébastien Racine/Liliana El Fen	Ford Fiesta R2	3:37:59,3	+0:10:58,8
11	34	Joël Grand/Gaëtan Lathion	Renault Clio R3	3:39:00,9	+0:12:00,4
12	49	Michaël Burri/Stéphane Rey	Ford Fiesta R2	3:39:07,7	+0:12:07,2
13	28	Pascal Bron/Isabelle Rey	Citroën Ds3 R3T	3:39:15,2	+0:12:14,7
14	45	Sylvain Droxler/Christiane Nicolet	Ford Fiesta R2	3:41:19,0	+0:14:18,5
15	57	Ismaël Vuistiner/Jean-Phili Zuber	Renault Clio Sport	3:41:30,8	+0:14:30,3
16	31	Casa Federico Della/Rebecca Monn	Citroën Ds3 R3T	3:41:49,7	+0:14:49,2
17	55	Joël Pitteloud/Sébastien Volluz	Renault Clio Sport	3:42:02,5	+0:15:02,0
18	30	Laurent Vukasovic/Steve Groux	Citroën Ds3 R3T	3:45:34,5	+0:18:34,0



Pos	Num	Equipaggio	Vettura	Tempo	Distacco
19	59	Anaël Frossard/Aurélie Bonny	Renault Clio Sport	3:45:38,2	+0:18:37,7
20	40	Grégoire Mugnier/Didier Rappo	Citroën C2 R2 Max	3:48:09,5	+0:21:09,0
21	48	Jérôme Geiser/Pascal Delapraz	Ford Fiesta R2	3:51:01,8	+0:24:01,3
22	67	Thierry Krummenacher/Jessica Bayard	Renault Twingo R1	3:52:00,1	+0:24:59,6
23	66	Simon Rossel/Thibaud Rossel	Renault Twingo R1	3:52:02,8	+0:25:02,3
24	33	Beat Wyssen/Janine Wyssen	Fiat 500 Abarth R3T	3:54:42,3	+0:27:41,8
25	63	Kim Daldini/Giorgia Gaspari	Renault Twingo R1	3:54:50,7	+0:27:50,2
26	69	Bastien Lugon/Colin Ballestraz	Renault Twingo R1	3:55:22,1	+0:28:21,6
27	38	Ekaterina Stratieva/Carmen Poenaru	Citroën C2 R2 Max	3:57:53,9	+0:30:53,4
28	62	Sébastien Praz/Pierre-Ma Praz	Ford Fiesta R1	3:59:28,4	+0:32:27,9
29	60	Valentin Blanc/Mélanie Brülhart	Renault Clio Sport	3:59:48,0	+0:32:47,5
30	52	Didier Torrent/Dominique Robyr	Renault Twingo R2	4:00:09,5	+0:33:09,0
31	53	Marco Tognali/Patric Schär	Peugeot 206 Xs	4:06:10,0	+0:39:09,5
32	72	Vicente Rubín/Jonathan Morard	Suzuki Swift Sport	4:14:08,6	+0:47:08,1
33	56	Cyrille Albrecht/Katja Totschnig	Renault Clio Sport	4:15:32,5	+0:48:32,0
34	70	Bryan Kaltenrieder/Laurent Durussel	Renault Twingo R1	4:18:27,0	+0:51:26,5
35	68	Sébastien Studer/Maude Studer	Renault Twingo R1	4:20:16,8	+0:53:16,3
36	61	Loris Antonio Papa/Thomas Toniolo	Citroën Ds3 R1	4:52:32,1	+1:25:31,6



D-Max Racing: alla conquista dell'Est

Foto di Massimo Barzaghi

Alla conquista dell'Est

Cronaca di una lunga e intensa stagione che ha regalato a D-Max racing e alla loro Citroen Xsara il campionato Ungherese.

Quando la federazione Magiara ha riaperto il campionato alle vecchie WRC molti piloti locali si sono guardati attorno per cercare la vettura che avrebbe dato loro la possibilità di portarsi a casa l'ambito titolo nazionale 2013, ed è a questo punto che il campione 2012 mi chiede se posso dare una mano per cercare di trovare l'auto che faccia al caso loro, ovviamente do l'ok, e dopo aver organizzato le visite guidate dai vari preparatori italiani, la scelta ricade sulla Xsara D-Max.

Giusto il tempo di organizzare un minitest sulla pista di Castelletto di Branduzzo per capire cosa si avra' per le mani nel corso del campionato e poi via pronti per la prima gara.

Il team e l'equipaggio

Pronto a rimettere in palio il titolo conquistato nel 2012 come pilota a bordo della sua Mitsubishi R4 e nel 2009 come navigatore con la Mitsubi-



shi ex GG Galli, Kazár Miki quest'anno si affidera' alle note del nuovo (per lui) navigatore Szöke Tamás, avra' come al solito il suo team che coordinera' tutte le operazioni il Maximun Racing Team, oltre all'appoggio di Pirelli per tutta la stagione, la vettura sara' come dicevamo la Xsara WRC D-Max racing ex Loeb

Il campionato

Previsto su sette gare di cui due su terra, la serie per problemi ecologisti ha lascia-

to per strada una gara su terra, e' sicuramente uno dei campionati piu' veloci d'Europa, prove veloci e sporche, un classico da queste parti.

Si parte con il rally di Eger, valido oltre che per il campionato nazionale, anche per il campionato Slovacco e per la zona est Fia, gara insidiosa per il fondo umido, per il freddo e per le prove speciali particolarmente "rotte"

Per la seconda gara ci si porta a Miskolc, citta' mineraria nel nord-est ungherese, altri 140 km particolarmente veloci e sporchi, con tantissimo pubblico sulle prove; la terza gara sara' invece su una terra similgreca nelle vicinanze del lago Balaton, che mettera' a dura prova anche a



La rincorsa al titolo

Per la prima gara il D-Max racing si presenta con due vetture, la prima per Kazár, mentre l'altra auto è una C4 portata in gara dai fratelli Melicharek, e che punterà al campionato slovacco pertanto sarà gara nella gara!

Sin dalla partenza il nostro equipaggio si mette nella condizione di guardare tutti dall'alto vincendo prove a ripetizione, dando l'impressione di non patire il salto da una vettura R4 ad una WRC, comunque senza troppi patemi l'obiettivo viene centrato e i primi 25 punti messi in cascina, Miki dice a fine gara di non aver spinto, e di aver corso con un buon margine di sicurezza! la vettura ha funzionato alla perfezione, i ragazzi D-Max anche loro...se il buon giorno si vede dal mattino!

Il mese successivo si corre a Miskolc, gara di casa per Kazár.

causa del caldo auto e piloti.

Per la quarta gara si renderà il favore agli Slovacchi andando a correre da loro in un'altra bellissima gara, il rally di Kosice, gara di oltre 150 km con prove molto varie, dallo stretto guidato, al veloce da paura, anche questa gara sarà valida per i due campionati nazionali oltre alla zona Fia.

Per le ultime due gare si torna in Ungheria, con il rinato rally di Budapest come prima gara e poi con il classico del Mecsek rally a Pécs, valido due anni fa per il vecchio IRC.

Per il nuovo rally di Budapest, oltre alla splendida location si è optato per delle prove inedite a nord della città, prove davvero interessanti un mix di tutto quello che si è trovato finora veloce, tecnico, sporco, insomma per tutti i gusti, mentre per l'ultima gara (che alla fine sarà decisiva) si va su un percorso ormai col-

laudato e che i piloti conoscono bene, definito un paio d'anni fa da gente che ora bazzica altri lidi (Neuville, Mikkelsen, Kopecky, ecc.) una gara per folli per via delle velocità che si raggiungono in prova. Tra l'altro alla gara del campionato ungherese viene abbinata l'ultima prova dell'europeo storiche, e che vedrà al via molti equipaggi italiani.





Anche qui stesso copione, vittoria assoluta, macchina perfetta, non il benche minimo problema, pieno di punti e vantaggio sul secondo in campionato che lascia ben sperare.

Siamo a Luglio e si va sulla terra, caldo pazzesco, prima del via solito test per deliberare l'auto, tutto perfetto, sabato mattina l'auto esce dal service e si avvia verso la prima prova della giornata, ad un certo punto il silenzio, per un motivo che ancora oggi non si e' capito la centralina va in tilt, problema che nessuno aveva preventivato, pertanto si riparte l'indomani con il super rally per salvare il salvabile.

Il secondo giorno si riparte, si vincono tutte le prove ma il distacco accumulato il primo giorno non permette di conquistare punti, tranne quelli della power stage, a

questo punto il vantaggio che si aveva in classifica viene quasi azzerato, rimangono pochi punti da gestire con ancora tre gare da disputarsi, praticamente si riparte da zero.

Siamo ai primi di Settembre e siamo al giro di boa del campionato, la gara e' in Slovacchia dove oltre ai soliti avversari ritroviamo anche l'altra auto D-Max con i fratelli Melicharek.

Si parte con il "terrore" che possa risuccedere quello successo alla gara precedente, ma dopo le prime prove la paura svanisce e si pensa soltanto a rimettere spazio in classifica tra i due sfidanti.

La gara termina con una doppietta Focus WRC con le due Citroen a ridosso, i punti di vantaggio tornano ad essere sei, da qui in avanti si correrà cercando di controllare gli avversari e di puntare dritti al campionato.

Un gelo inconsueto per Budapest ad ottobre accoglie i partecipanti al rally della capitale, le prove nuove per tutti (piu o meno) mettono tutti gli equipaggi nelle stesse condizioni, le gomme fanno fatica ad entrare in temperatura e le ultime prove corse con il buio complicano ulteriormente la situazione, nonostante tutto questo il duo Maximun Dmax mette ulteriore spazio tra la propria vettura e la Skoda ufficiale Ungheria arrivando cosi' all'ultima gara con nove punti di vantaggio.

Ultima trasferta per i ragazzi D-Max, massima concentrazione per cercare di non lasciarsi sfuggire il titolo inseguito tutto l'anno, le Xsara sulla bisarca sono due, oltre alla solita c'e' anche l'auto di scorta! un modo come un'altro per mettere il pilota nelle condizioni migliori!

I calcoli dicono che basta ottenere un sesto posto per assicurarsi il campionato, ma Miki non si accontenta e vuole comunque dimostrare di meritarsi il titolo, pertanto dopo la prima tappa si e' in testa con una decina di secondi di vantaggio sull'avversario principale, di seguito altre WRC.

Il secondo giorno la parola d'ordine e' controllare, percio' si decide di correre con del margine, i ragazzi rimettono in sesto l'auto si pianifica il da farsi e si va a dormire pronti per l'ultimo e decisivo sforzo. Una temperatura quasi pri-



avvicinarsi, voglio ringraziare Tomi, ha svolto un lavoro egregio per tutta la stagione, ringrazio il mio team che come sempre mi asseconda in modo perfetto, ringrazio Pirelli che mi ha seguito e supportato per tutto il campionato ed infine voglio ringraziare Max Beltrami, Daniele Madron, Jona, Gerard, Nicholas, Corrado, Christian e i ragazzi che si sono alternati volta per volta.

Il campionato Ungherese e' un campionato difficile, le gare sono molto complicate, veloci, sporche, basta un attimo per combinare dei disastri, la competizione e la rivalita' vanno oltre le semplici gare, gli avversari sono davvero forti, ci sono piloti che nel WRC e nell'europeo sono spesso a punti, comunque a parte questo grazie ancora a tutti, ora voglio festeggiare.

maverile (anche in questo caso strana per essere a novembre) mette di buon umore, sapendo comunque che non bisogna assolutamente abbassare la guardia, nel frattempo si parte, le prove passano senza grossi problemi e si arriva allo start dell'ultima, e come nelle trame dei migliori film il colpo di scena!

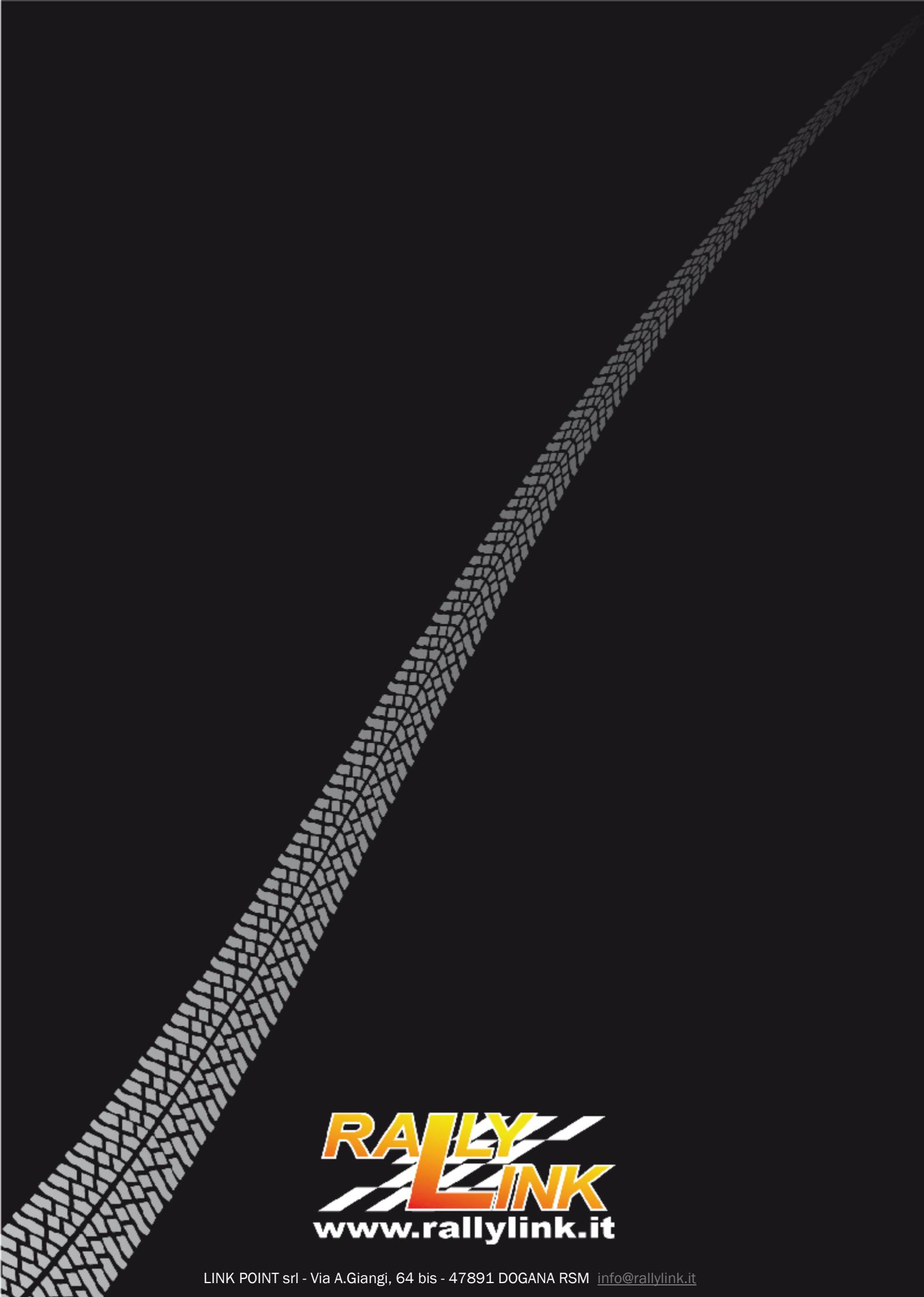
Un temporale imprevisto scarica sulla prova secchiate d'acqua che allagano letteralmente la prova, il tempo per sostituire le gomme non c'e' (stampo intagliate che sono nell'auto) pertanto si parte con le stampo per questi ultimi 28 km di prova, questi 28 km sembrano 280 non finiscono mai, ma alla fine la liberazione... campioni!

Le prime parole di Miki Kazár dopo l'arrivo sono per il

team e i ragazzi D-Max che hanno fatto il massimo per metterlo in condizioni di vincere.

Siamo felici e' stato un anno strano, all'inizio sembrava tutto semplice siamo partiti fortissimo, ma poi siamo stati "costretti a controllare" dando la possibilita' agli avversari di





**RALLY
LINK**
www.rallylink.it