

# Road Book

*Mensile della Valdelsa Classic Motor Club*

## COPPA DELLA CONSUMA

27 - 28 Maggio 2006

**Validità:** Challenge Salita Piloti Autostoriche, Campionato Italiano della Montagna, Trofeo CSAI della Montagna, Coppa CSAI della Montagna, Challenge FISA

**Percorso:** Veloce assai impegnativo con un notevole dislivello dove la potenza del mezzo e la perfetta conoscenza fanno la differenza - lung.12.100 m

**Piloti partenti:** 153 piloti (lo scorso anno furono 133) - si colloca al 2° posto come numero di partenti dopo "Camucia"

**Tempo:** Caldo e asciutto sia il sabato che la domenica

Nessuno dei nostri piloti, o quasi, ha voluto mancare l'appuntamento con una delle gare più antiche, famose e più dure a livello nazionale. Il percorso, veloce e con pendenze notevoli, impegna oltre ogni limite la meccanica; infatti è una delle gare dove i ritiri per rotture sono assai numerosi. Inoltre è molto difficile da memorizzare data la lunghezza e il fatto che si svolge, in buona parte nel bosco. Quest'anno era stata oltretutto inserita una variante (strettina) che noi abbiamo considerato completamente inutile e che, sempre secondo il nostro modesto parere, ha fatto perdere ai piloti dai cinque ai sei secondi. Forse è stata inserita solo perché in quel punto lo scorso anno vennero fatti dei rilevamenti con l'autovelox e qualcuno, salvo errori, passò ad oltre 230 chilometri all'ora!!! Resta tuttavia la completa inutilità della variante (in quel punto) dato che le curve successive vengono affrontate al solito regime di giri in quanto assai distanti dalla variante medesima. Dicevamo della durezza del percorso...su ventitre nostri alla partenza ben sei si

sono dovuti ritirare per guasto meccanico! veramente una bella media...però quelli che sono arrivati si sono rifatti con gli interessi portando i nostri colori ai vertici



Gabriele Ciabattini in gara su Gianni 650 NP

delle classifiche nelle varie classi. Il risultato più eclatante che salta agli occhi è quello ottenuto dal nostro portacolori Gabriele Ciabattini che ha portato la sua Gianni 650 NP al vertice della classe più numerosa in assoluto infliggendo un distacco siderale al secondo e consolidando così la sua posizione di leader assoluto nel Trofeo CSAI che siamo sicuri non gli sfuggerà se farà un nu-

mero sufficiente di gare. Parlando sempre dei nostri partenti dal primo gruppo nella classe TC 1300, perentoria affermazione di Vito Porciatti che ha portato al gradino più

Campionato Italiano. Concludiamo il primo gruppo con il ritiro in prova per surriscaldamento della sua Alpine A 110 di Stefano De Santi.

Nel secondo Gruppo, in una classe dove oramai dettiamo legge: la TC 1300, bellissima la lotta fra i nostri che alla fine hanno occupato tutti e tre i gradini del podio con al vertice Giovanni Bartalesi su Simca Rally 2 seguito a sette secondi da un sempre più veloce e convincente Sandro Colapicchioni su Fiat 128 Rally a sua volta seguito a due secondi da Carlo Falorni su una Alfasud TI autoperparata. Bella gara anche di Gastone Boddi, alla sua seconda esperienza con la Simca 1200 S (ex Bartalesi) che ha ottenuto un buon secondo di classe con un tempo veramente notevole. Bella gara, bella vittoria e ottimo tempo anche quello di Maurizio Bartoloni alla guida della grossa Opel Commodore dipinta nei colori del Club.

Un'altra prestazione da mettere in assoluta evidenza è quella fornita da Fortunato Arrighi che ci ha messo veramente molto di suo per portare la sua Innocenti Mini Cooper al secondo di classe dietro una imprevedibile Simca in una salita dove la potenza conta enormemente e davanti a vetture più performanti...anche qui vale lo stesso discorso del Ciabattini: siamo certi che potrebbe conquistare l'assoluto se facesse un numero "congruo" di gare...nella stessa classe registriamo il quinto posto di Roberto Innocenti (Simca Rally 2) la cui vettura ha veramente bisogno di una seria cura ricostituente.

### Interno:

Pag. 2 34° Orvieto	Pag. 4 Maggiolino Cup
Pag. 2 34° Spino	Pag. 5 Trofeo Bettega
Pag. 2 2° Montepaone	Pag. 5 Targa Florio
Pag. 2 5° Rocche Aquilane	Pag. 5 Rally del Corallo
Pag. 2 23° Volterra	Pag. 6 Class. Sociali
Pag. 3 56° Trento/Bondone	Pag. 6 Class. Consuma
Pag. 3 Campionati...	Pag. 6 Class. Spino
Pag. 3 41° Rieti/Terminillo	Pag. 6 Class. Trento
Pag. 3 2° Castello di Venere	Pag. 6 Gara di Go - Kart
Pag. 3 Notizie da Radio Box	
Pag. 4 Ricordo di Piero Albani	

alto del podio il Renault 8 Gordini conquistando inoltre un ottimo settimo assoluto di Raggruppamento. Boris Gobbini (Abarth 1000 TC) ha vinto in scioltezza la classe con un buon tempo dimostrando che quando non ci sono problemi meccanici non ce n'è per nessuno. Vittoria sofferta di Piero Bagiardi che, nonostante problemi meccanici alla sua Fulvia Zagato ha meritatamente vinto la classe. Bruno Corsani (Triumph TR 3), come sempre veloce e pimpante in questa gara che ama moltissimo, ha vinto la classe con un buon tempo per il tipo di vettura. Bella vittoria anche di Guido Guerrini (Innocenti Mini Cooper) che guida attualmente la classe 1000 nel

segue dalla 1<sup>a</sup> pagina ...CONSUMA

Per concludere il secondo Gruppo...o "Raggruppamento" come si è tornati a chiamarlo un buon terzo posto di classe per il nostro pilota Francesco Rinaldi su Alpine A 110.

I ritiri anche in questo raggruppamento sono stati numerosi: Gino Fanfara (A 112 70 HP), Franco Ermini (Fiat 128 Coupé), Enrico Lazzeroni (Lancia Fulvia HF 1.6) e Amicis Bagnoli con la sua Giannini 650 NP; tutti con problemi meccanici di varia natura.

Passiamo al terzo Raggruppamento dove, come sempre troviamo, autore di una bella gara, vincitore di classe, sesto assoluto, dopo cinque sport e davanti alla settima Sergio Failli alla guida della veloce Alfasud Ti. Nella classe TC 1150, sul gradino più basso del podio Massimo Aglietti alla guida della Fiat 127, secondo noi, bisognosa di aggiornamenti. Riccardo Da Frassini ha portato al terzo di classe, dopo una gara tutta d'attacco, la Fiat 700 Silhouette, anche lei in fase di "cure ricostituenti". Stefano Bartoloni non ha purtroppo potuto portare al traguardo la sua A 112 e si è dovuto fermare per guasto meccanico.

La giornata si è conclusa con la premiazione all'arrivo. *Class. A pag. 6*

**34<sup>a</sup> Castellana - Orvieto  
6 - 7 Maggio 2006  
Salita "mista" senza validità**

Ciascuno di noi ha, giustamente, le sue preferenze e, Maurizio Bianchini non rinuncerebbe per nessuna cosa al mondo a prendere la partenza alla "Cronoscalata della Castellana" in quel di Orvieto accompagnato di buon grado dal "compagno di merende", scherzi a parte, Saverio Gori Savellini.

Entrambi si sono comportati ottimamente, vincendo la rispettiva classe con Saverio che ha ottenuto anche il secondo assoluto di Raggruppamento. Maurizio Bianchini era alla guida della nuova vettura che ha da poco acquistato: Opel Kadet GTE preparata da Carenini ed è stato autore di un ottimo tempo alla sua seconda gara dopo Camucia. Saverio era alla guida della nota Fiat X 1/9 - 1300 preparata dalla Giardini Racing.

Classifica e Tempi dei nostri piloti

M. Bianchini	Opel	1°	8'21"
S. G. Savellini	X 1/9	1°	8'31"

**34<sup>a</sup> Pieve S. Stefano - Passo dello Spino**

12, 13, 14 Maggio 2006

Gara in salita "mista" senza validità per i titoli nazionali

Un percorso valido e una buona organizzazione...oltre al fatto che la gara si trova in Toscana, fanno sì che sia probabilmente la più numerosa non titolata dal punto di vista della partecipazione di autostoriche.

E così anche i nostri non hanno scherzato: presenti in sette allo start, si sono dati battaglia sui 6940 metri (da ripetere due volte) che da Pieve S. Stefano portano a Montalone. Nel primo raggruppamento Boris Gobbin conquista il gradino più alto del podio con un buon crono; nel secondo buona prova di Maurizio Bartoloni che

la classe con la sua Opel Commodore. Bella gara di Sandro Colapicchioni (Fiat 128 R.) dominatore alla grande della classe TC1300 confermando quanto di buono si era visto finora. Bella anche la gara di Francesco Metzozzi che porta al primo posto di classe la bella Abarth OT 1000. Lotta in famiglia...con terzo incomodo nella classe TC 1150 del terzo raggruppamento fra i nostri Massimo Aglietti su Fiat 127 giunto secondo e Stefano Bartoloni su A 112 giunto terzo di classe. Chiudiamo con Riccardo Da Frassini (Fiat 700) vincitore alla grande della Sil.700.



Sandro Colapicchioni su Fiat 128 Rally in gara

**23<sup>a</sup> Coppa Città di Volterra**

10 - 11 Giugno 2006

Gara in salita "mista" senza validità per i titoli nazionali

*Un solo pilota della Valdelsa Classic era presente alla gara, ma, siamo sicuri che il risultato sportivo non sarebbe mancato data la bravura, l'esperienza e le potenzialità della vettura del nostro portacolori. Stiamo parlando di Sergio Failli che, da tempo, stupisce tutti con gli ottimi tempi ottenuti con la sua Alfasud Ti preparata da Aldo Bigazzi. Non sempre però le cose si mettono come previsto ed il nostro pilota, complice l'asfalto nuovo, è uscito di strada in una curva ad alta velocità urtando rovinosamente contro un terrapieno.*

*Fin qui niente di particolare; a molti di noi è capitata qualche "divagazione" più o meno cruenta; il problema in tutta la sua dramma-*

*icità è sorto in seguito quando la vettura non era in sicurezza ed il nostro pilota aveva riportato ferite ed era uscito a stento dalla stessa mentre le macchine in gara continuavano tranquillamente a passare e dei soccorsi (ambulanza e carro attrezzi) nemmeno l'ombra. Si sono contate una trentina di macchine prima che qualcuno, che non era il commissario, (si era qualificato come organizzatore UISP) in qualche modo comunicasse alla partenza l'incidente, la gara fosse finalmente fermata e l'ambulanza potesse raggiungere in nostro pilota ferito. Appare evidente che non vi erano comunicazioni fra il luogo dell'incidente e la direzione gara!! E la cosa era già successa qualche anno fa*

**2<sup>a</sup> Montepaone - Montaurò  
3 - 4 Giugno 2006**

Solo Storiche - Val. TIM e COP

La gara si svolgeva nella Calabria Jonica nelle vicinanze di Soverato. Alla lunga trasferta ha aderito solamente Sandro Colapicchioni con la sua Fiat 128 Rally a caccia di punti per il Trofeo.

Purtroppo la fortuna non è stata dalla sua in quanto si è dovuto ritirare per incidente a causa di olio sulla pista non segnalato riportando danni alla vettura; una gara decisamente da dimenticare.

**5<sup>a</sup> Rocche Aquilane**

24 - 25 Giugno 2006

Salita "mista" senza validità

Prima gara dell'anno di una nostra vecchia conoscenza Sabatino Giannantonio che ha portato alla guida della sua bella Alfa Romeo 1600 GTV colore Rosso Alfa con cui ha vinto la classe TC 1600 del periodo G1...anche se gli organizzatori, che probabilmente di storiche non ne capiscono un gran che, lo avevano messo insieme ai Cortina Lotus del periodo F.

Era presente in gara...per stare in "allenamento" anche Sandro Colapicchioni con una vettura moderna (Renault Clio???) con cui si è onorevolmente battuto con gli altri concorrenti dimostrando che si può competere anche con le moderne.

*do era direttore di gara Piero Albani che si trovò in grandissima difficoltà in quanto dalla partenza non si sentivano diverse postazioni e, solo all'ultimo, con collegamenti estemporanei, si riuscì a risolvere provvisoriamente il problema. Non sappiamo esattamente come siano andati i fatti se c'erano i collegamenti o meno, se il "commissario" era o no un "vero" commissario il fatto certo è che il nostro pilota ferito (costole rotte e una gamba slogata) ha dovuto veder passare una trentina di macchine prima che venisse soccorso!!! E se la cosa fosse stata, più seria??? Cari signori, non si può derogare sulla sicurezza ed è bene che certe cose la CSAI le conosca nella loro gravi-*

## 56^ Trento - Bondone

1 - 2 Luglio 2006

Validità: Campionato Italiano, Trofeo e Coppa - Europeo Montagna  
 Percorso: Il più lungo 17.300 m - lento, impegnativo e difficile  
 Piloti partenti: 90 davvero notevole; lo scorso anno furono 75  
 Tempo: caldo e asciutto sia il sabato che la domenica

Due soli piloti del Club affrontano la lunga trasferta per raggiungere il percorso di gara. Bisogna dire che il richiamo ed il fascino è notevole; si tratta infatti di una delle più famose gare di velocità in salita a livello Europeo che, dal corrente anno, ha ottenuto la validità, oltre che per i titoli Italiani, anche per quello Europeo. Il percorso è, per lo meno come fatica fisica e come sforzo di memoria, il più impegnativo a livello nazionale con i suoi 17.300 metri di lunghezza e con un dislivello di 1350 metri fra partenza ed arrivo dove si devono percorrere, fra l'altro, quaranta tornanti. Anche la meccanica subisce un notevole stress e, all'arrivo è una vera escalation di vapori che escono dai radiatori. I nostri piloti, entrambi impegnati nella scalata ai titoli nazionali, hanno affrontato la trasferta consapevoli

dell'importanza di un risultato favorevole. Purtroppo non sempre le cose prendono l'avvio positivo sperato; Boris Gobbini che ci aveva oramai abituato ai successi in serie con la sua bella Abarth 1000 TC è arrivato lungo e, forse un po' deconcentrato su un tornante concludendo la prova ufficiale contro il Guard-rail e compromettendo irrimediabilmente la partecipazione alla gara. Quello che invece non ha avuto problemi e ha condotto alla vittoria la sua Giannini 650 NP ottimamente preparata dalla Calosi Racing è stato Gabriele Ciabattini che ha, ancora una volta dimostrato ciò che vale. Quello che più impressiona del nostro pilota, che al momento conduce la classifica assoluta del "Trofeo CSAI", sono i distacchi abissali che infligge ai concorrenti...anche in questo caso ben 21" al campione in

## Campionato, Trofeo, Coppa, Challenge

Siamo giunti circa alla metà della stagione agonistica 2006 e riteniamo sia utile fare il punto della situazione. Per l'assegnazione dei titoli del CIM, TIM, COP occorre aver partecipato al 50% + 1, arrotondato per eccesso delle gare effettuate; pertanto il minimo per il:

CIM: è di sette gare se tutte quelle in calendario verranno effettuate

TIM: è di otto gare " " " " " " " "

COP: è di otto gare " " " " " " " "

CSPA: è di cinque gare facendo tutte le gare c'è un bonus del 30%

Ricordiamo inoltre che le gare valevoli per i titoli di sole autostoriche hanno coefficiente 2, mentre quelle "miste" valevoli per l'Europeo 1,5



Maurizio Bartoloni in gara su Opel Commodore Coupé

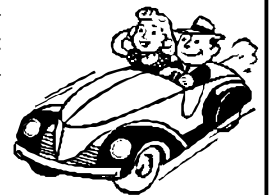
## 41^ Rieti - Terminillo 8 - 9 Luglio 2006 Salita "mista" senza validità

E' la gara di casa del nostro pilota Sandro Colapicchioni che, invano, ha cercato di convincere qualcuno dei nostri a partecipare. Il periodo sfavorevole data la discreta concentrazione di gare titolate e i brutti ricordi dello scorso anno di Boris Gobbini e Sabatino Giannantonio che ebbero tutti e due la macchina sequestrata dalla polizia mentre si recavano dall'albergo verso la partenza hanno fatto sì che i nostri, a torto, abbiano disertato una gara che, a parte le lunghe attese, dato l'alto numero dei partenti, offre uno dei percorsi più belli in assoluto. Ci ha comunque ben pensato Sandro Colapicchioni a tenere alto l'onore della scuderia portando il suo 128 Rally alla vittoria di classe, di Raggruppamento nonché addirittura al quarto posto assoluto preceduto da due sport e da una silhouette. Complimenti sinceri da tutti gli amici del Club.



Boris Gobbini su Fiat Abarth 1000 TC

Ultimissime da "Radio Box" e...dintorni; sembra che il nostro pilota, nonché speranza del Club **Roberto Innocenti** abbia deciso di mettere fine al celibato! Gli indizi si erano avvertiti da tempo: dimagrimento fino al rischio di anoressia (si fa per dire), cambio di look con baffetti etc. Infine la ricerca di una cabriolet e il disinteresse per quella da corsa.



## 2^ Salita al Castello di Venere Salita Solo Autostoriche 15 - 16 Luglio 2006

Validità: CSPA, CIM, TIM, COP  
 Piloti partenti 103 un vero record per una gara alla sua seconda edizione

Gara riservata alle autostoriche...con giallo finale!!!  
 Cominciamo dal principio; diversi piloti dovevano affrontare la lunga trasferta siciliana per effettuare le due gare a distanza di una settimana prendendo l'occasione per una bella vacanza nella terra degli aranci anche invogliati dalle proposte vantaggiose dei "pacchetti" of-

ferti dagli organizzatori. Così non è andata; ..."se non viene lui non vengo neppure io" e così via, tanto per cambiare. Morale della favola solamente Maurizio Bartoloni con la sua Opel Commodore giallo - blu ha affrontato il viaggio ed ha conquistato il gradino più alto del podio, nella classe T oltre 2500 con un tempo di tutto rispetto.

A parte questa bella notizia ne è arrivata un'altra che, se fosse confermata, avrebbe davvero dell'incredibile. I fatti in breve: sembra che sia stato visto un pilota mentre "armeggiava", con fare sospetto, con le mani nel cofano aperto di una vettura concorrente che, poi si è fermata con il cavo della bobina staccato...ogni commento è superfluo!!!

## Lorenzo Corsani

### Esperienza di un rallysta un giorno in pista con il Maggiolino Fun Cup

Quando la vedi per la prima volta, da vicino, sembra un enorme kart fatto in casa e tenuto insieme da un quantitativo non irrilevante di fili di ferro. Le giri intorno, scruti l'alettone posteriore, osservi il motore dietro al plexiglass, apri la portiera. Impossibile resistere alla tentazione, subito dentro al sedile per provare l'emozione della guida centrale. Qui capisci che è una vera auto da corsa, con gli strumenti alla rinfusa su un pannello di lamiera, la pedaliera in alluminio, il roll bar che ti circonda e la leva del cambio nuda e cruda che, da fermo, sembra poco amichevole. Il Maggiolino Fun Cup si presenta proprio così, con un'aria spartana e un po' irriverente, con le "ferite" di chi prima di te ha provato a domarlo. Vicino alla portiera i nomi dei piloti e lo stemma di EVO mi ricordano che il sogno si sta avverando, la macchina bianca e nera che sto esplorando sarà quella che mi vedrà al debutto in una gara in pista. Dopo anni di rallysprint, cronoscalate, track day in pista e tanti chilometri passati in giro per le colline toscane adesso siamo al dunque. Stavolta l'asfalto va aggredito con un occhio al cronometro e l'altro agli avversari. Insieme a me corrono altri tre simpaticissimi ragazzi, con i quali da subito nasce un bellissimo feeling. Il buon Federico di EVO si comporta da team manager, anche se la voglia di scherzare e ridere rende tutto molto difficile. Ancor più complesso resistere alle coccole della ospitalità Uniroyal, dove tra un piatto di pasta ed una bibita si conoscono gli altri concorrenti, si sentono i primi commenti sulla pista e sul comportamento della macchina, e dove possiamo ringraziare anche Alberto Bergamaschi per tutto ciò che sta accadendo. Passiamo il venerdì ad osservare la preparazione delle auto e a guardare le prove libere dalle reti, con una attenzione speciale per traiettorie ed il comportamento del mezzo. La regola principe è quella di tenere giù, non perdere tempo in traversi e sfruttare le scie, ma è già chiaro che sarà dannatamente difficile mettere in pratica tutto questo. Il misto di eccitazione e preoccupazione che sento mi carica in vista delle prove, primo contatto vero con la macchina e con l'asfalto di Vallelunga, che conosco solo per qualche camera car e qualche giro libero nel tracciato corto. Chiedo Consigli a tutti, soprattutto per la parte nuova di cui ancora si sa poco: hanno tolto il punto probabilmente più coraggioso, la trincea, sostituendolo con un allungamento del tracciato ed una bastardissima curva secca a sinistra. I pensieri corrono mentre indossato tuta, casco e guanti, seguendo un rituale ben noto,

ma che si svolge per la prima volta dentro un box di un autodromo: la macchina è già in pista con Alfonso, abbiamo solo 5 giri per farci una idea in vista della gara, già sicuri di partire a metà schieramento, grazie alla geniale estrazione a sorte delle posizioni. E' il mio turno, mi infilo in macchina e sistemo al volo il sedile, i meccanici mi legano le cinture, mi sento uno di quelli veri, entro in pista: controllo i freni, controllo lo sterzo, il cambio risponde bene ma chiede precisione. Sono già alla prima staccata e il gas è stato sempre a fondo corsa, segno che i 130Cv a disposizione non mi creano nessun timore reverenziale. I 5 giri volano in un attimo ma ho tempo di fare interminabili traversi, dovuti alla natura dell'auto, alle staccate piuttosto lunghe ed alla mia incorreggibile voglia di buttare giù troppo presto. Nonostante i pochi minuti di guida sono esausto e già dolorante alla mano sinistra. Lo sterzo è davvero molto pesante, del tutto simile ad un kart anche nella reattività ed in molti casi sono costretto a guidare con una mano per lavorare sul cambio. Scendo dall'auto fisicamente debilitato dal caldo, inizierà qui per me un recupero a suon di Sali minerali e litri d'acqua in vista del lungo turno di gara. Alla fine delle prove siamo orgogliosamente ultimi, come da copione, a quasi 8 secondi dal primo: ci scambiamo pareri ai box, la macchina va ovunque anche alle alte velocità e non è facile farla scorrere per non perdere preziosi decimi in uscita di curva. Siamo tutti raggianti, stanchissimi e per ore parliamo solo di staccate, traversi, gomme fumanti e tempi sul giro, persino a cena a Trastevere insieme agli altri del campionato in un clima assolutamente goliardico e davvero piacevole. Ma la gara incombe, la macchina subisce una modifica determinante ai fini della prestazione, l'aggiunta di una presa d'aria in più per i piloti!

Si decide la strategia di gara: Michele, da buon pistaiolo partirà per primo, Alfonso correrà il secondo turno mettendo a frutto le sue qualità di istruttore di guida, io farò il terzo turno e Alexander prenderà la bandiera a scacchi. Prima del via posiamo per le foto di rito, con temperature africane, tanta voglia di scherzare e una gioia incontenibile: siamo piloti veri, con una fantastica organizzazione alle spalle, meccanici bravissimi, una pista da aggredire ed un giornalista team manager che pensa solo a fare il filo alle standiste!

L'obiettivo è divertirsi, il cronometro in macchina segnerà ogni tempo sul giro, ci saranno 3 ore per dare l'anima: Michele non si risparmi e dopo la partenza lanciata mantiene la

siamo già eccitati come se fosse l'ultimo giro, peccato che dopo poco tempo lo scarico inizi a dare problemi. Prime soste, primi incidenti in pista, in una gara così lunga c'è sempre modo di recuperare, soprattutto se hai dei meccanici come quelli del Fun Cup pronti a bruciarsi le mani pur di rimettere insieme macchine semidistrutte. Attendo il mio turno con un crescendo di tensione e concentrazione, mi preparo bagnando sottocasco e guanti; quando vedo la macchina rientrare con Alfonso molto stanco ma felice per il buon ritmo ho già la testa alla prima staccata. Mi tuffo dentro e parto, cercando di capire prima possibile cosa è "rimasto" della macchina dopo metà gara: la tenuta è sempre la stessa, cioè bassa, sovrasterzante e incostante, il pedale del freno tocca il pavimento più volte prima di avere una qualsiasi utilità, il cambio non gradisce alcune manovre brusche e mi restituisce la terza più volte quando la richiedo: ok, è come me l'aspettavo!

Prendo confidenza con la pista e lascio sfilare i primi al doppiaggio, seguo per quanto possibile i concorrenti più bravi per capire come gestiscono il Maggiolino e apprendo il segreto della curva Campagnano, la secca sinistra dove in prova avevo fatto il rallysta e che termina sul cordolo della vecchia Trincea. Subito un testacoda per ricordarmi che le gomme stradali non fanno miracoli, poi il display interno inizia a darmi ottime notizie e limo decimi su decimi. Faccio una gran fatica con lo sterzo, durante il giro devo tenere la terza dentro con la mano in un paio di punti, sforzando tantissimo il braccio sinistro. Dopo pochi giri crolla anche l'ultimo tabù e vado in pieno per tutto il primo tratto fino ai Cimini, con l'auto che tocca i 5800 giri in quinta, oscillando con il posteriore nel curvone, una emozione che da sola vale il giro in giostra; in scia ad un altro concorrente riesco a prendere 6000 giri alla staccata, quindi vicino ai 200 orari, sono momenti in cui la mia licenza CSAI ha finalmente senso di esistere.... Dopo oltre mezz'ora di guida inizio ad apprezzare i generosi spifferi che in quinta aumentano l'apporto d'aria in abitacolo, sul dritto devo riposare la mano sinistra e controllare le temperature del motore. In un giro particolarmente pulito segno il mio miglior tempo, 2.11.8, ben tre secondi in meno rispetto alle prove e ad un onorevole distacco di 5 secondi dal primo, ma soprattutto riesco a migliorare costantemente il tempo e girare in progressione: sono felicissimo, la

versi degni di una prova speciale su terra persino in quarta marcia, ma il piacere di guida ha ormai superato il timore e l'indecisione, tocco qualche cordolo e sorrido come un ebete dentro al casco. Ormai mi sembra persino normale dare qualche pompata di sinistro sul dritto per trovare un po' di forza frenante alle staccate. Federico, dal muretto, mi ricorda che il turno è terminato e tiro fino all'ultimo centimetro d'asfalto prima del limite di velocità in corsia box, mi tirano fuori dall'auto di peso. Il cuore e la testa sono ancora alla staccata della Campagnano dove ho fatto il mio primo sorpasso VERO, ma il fisico ha gettato la spugna e tutto d'un colpo mi trovo a pezzi. Passiamo gli ultimi minuti al muretto aspettando Alexander, la classifica ci vede incredibilmente al decimo posto, vuoi per gli ingressi della safety car, vuoi per i litri di sudore e passione che scorrono in quella benedetta macchina numero 9! La gioia della squadra e dei "nostri" tifosi, è incontenibile, chiediamo in coro al team manager Federico una nuova occasione, ormai siamo stati colti dal virus. Del resto a volte i sogni si avverano e questo week end ne è la dimostrazione. GRAZIE!

Lorenzo Corsani

### PIERO ALBANI Ci ha lasciato

Il quattro di luglio ci ha lasciato Piero Albani da tempo ammalato.

Tutti conoscevamo Piero fino dal periodo in cui era stato direttore dell'Autodromo del Mugello, per poi vederlo spesso Direttore di Gara in molti rally della zona.

E' stato, fino a poco tempo fa, delegato CSAI per la Toscana con cui il nostro Club spesso si è trovato in contrapposizione per il suo non eccezionale interesse sulle storiche (amava in particolare i rally). Non ostante ciò lo ricordiamo con rispetto e porgiamo le nostre più sentite condoglianze ai familiari.

Stefano De Santi

# RALLY...RALLY...RALLY...RALLY...RALLY

## 22° Trofeo A. Bettega

2 - 3 Giugno 2006 - Validità CIR e TIR



Alberto Salvini - Patrizio Salerno su Porsche 911 2.4 S

Ancora una volta l'equipaggio costituito da Alberto Salvini e Patrizio Salerno ha dominato la Classe oltre che la Categoria piazzandosi inoltre al quarto posto assoluto in uno dei rally più famosi e frequentati a livello nazionale.

Il risultato poteva essere anche migliore dato l'esiguo distacco fra il nostro equipaggio ed il vincitore assoluto ma è quasi impossibile correre sempre oltre il limite con una vettura di classe inferiore (GT di serie 2400 cc contro le 3000 preparate) senza commettere il minimo errore.

Il nostro equipaggio sta attraversando un periodo di forma eccezionale e corre senza soggezione nei confronti di nessuno, indipendentemente dal nome e dal blasone che rappresenti.

Siamo certi che se, come sembra, entreranno in possesso di un "mezzo adeguato", dopo un breve periodo di "acclimatazione" sarà dura per tutti, noti e meno noti per la vittoria assoluta.

Attendiamo con impazienza le prossime gare cui sarà impegnato il nostro equipaggio...magari una gara di "rodaggio" per provare il nuovo mezzo e cominciare a prenderci confidenza in attesa di impegni superiori e di esaltanti risultati.



Folco Gamberucci su Fulvia Rally S 1300

*E' certo oramai l'acquisto di una Porsche 3000 RSR da parte del nostro pilota Alberto Salvini.*

*Si tratta della nota vettura (debitamente rialzata) ex Riolo che ha conquistato diversi titoli Italiani ed ha vinto, assai spesso, l'assoluto nei rally più prestigiosi a livello Europeo.*

*La vettura sarà curata, come già in precedenza, dalla Officina Balletti che seguirà, a livello di assistenza professionale, il nostro equipaggio su tutti i campi di gara.*

*Siamo più che sicuri che non perderà le "buone abitudini".*

## Rally Targa Florio Autostoriche

3 - 4 Giugno 2006 - Rally Internazionale

Il nostro Campione Rally Centro Europa in carica Folco Gamberucci ha affrontato la lunga trasferta per poter partecipare ad una delle gare più famose ed esaltanti a livello mondiale: il "Targa Florio".

Dopo il lungo viaggio e le estenuanti ricognizioni per prendere visione dello storico percorso oltre che per re-

digere con precisione le relative "note" da usare in gara. Espletate tutte le formalità, finalmente la partenza per l'avventura in terra siciliana. E qui la classica "beffa"; infatti dopo pochi chilometri di trasferimento, senza preavviso alcuno, la vettura si è fermata per guasto meccanico lasciando a piedi il nostro pilota con vero disappunto.

## 4° Rally del Corallo

23 - 24 Giugno 2006

veste di pilota e da Saverio Gori Savellini in quella di navigatore.

Per l'esattezza, già lo scorso anno vi furono un paio di esperienze una con l'Alpine A 110 di Maurizio al "Mugello" e l'altra con una Ascona in prestito al "Valpantena". Quest'anno, con una nuova vettura: una Opel Kadett GTE, si sono nuovamente gettati nella mischia partecipando a quello che si avvia ad essere un ve-



Maurizio Bianchini - Saverio G. Savellini su Opel Kadett

Un altro equipaggio, da poco formatosi, di due velocisti passati di recente ai rally, (non a tempo pieno), è senza dubbio quello composto da Maurizio Bianchini, nella

rofenomeno di costume: i "rally di vetture ex rally". Erano presenti tutti i migliori piloti e le vetture anni 70/80. I nostri eroi hanno terminato con un bel sesto di classe.

CAMPIONATO SOCIALE VELOCITA' AL 20/7

Pilota	Vettura	Gare	Punti
1° Gabriele Ciabattini	Giannini 650 NP	4	304,00
2° Sandro Colapicchioni	Fiat 128 Rally	6	265,80
3° Fortunato Arrighi	Cooper 1300	3	215,80
4° Maurizio Bartoloni	Opel Commodore	4	198,60
5° Massimo Aglietti	Fiat 127	4	195,04
6° Sergio Failli	Alfasud TI	4	171,20
7° Bruno Corsani	Triumph TR 3	3	170,20
8° Boris Gobbini	Abarth 1000 TC	5	169,20
9° Piero Bagiardi	Fulvia Sport Zagato	3	167,16
10° Guido Guerrini	Mini Cooper 1000	3	164,88
11° Riccardo Da Frassini	Giannini 700	3	151,80
12° Francesco Metozzi	Abarth OT 1000	3	144,40
13° Stefano De Santi	Alpine A 110	3	132,20
Carlo Falorni	Alfasud TI	3	132,20
Giovanni Bartalesi	Simca Rally 2	3	132,20
16° Vito Porciatti	Renault 8 Gordini	2	123,60
17° Franco Ermini	Morris Cooper S	3	118,52
18° Francesco Rinaldi	Alpine A 110	2	110,68
19° Marcello Callaioli	Fiat 850 Special	2	108,40
20° Gastone Boddi	Simca 1200 S	2	99,28
21° Roberto Innocenti	Simca Rally 2	3	94,20
22° Saverio Gori Savellini	Fiat X 1/9 - 1300	2	90,20
23° Maurizio Bianchini	Opel Kadett GTE	2	90,20
24° Ciro Bertolini	Fiat 850 C.S.	1	55,72
25° Gino Fanfara	A 112 Abarth	2	50,64
26° Sabatino Giannantonio	Alfa Romeo 1.6 GTV	1	36,00
27° Stefano Bartoloni	Autobianchi A 112	3	34,50
28° Amicis Bagnoli	Giannini 650 NP	3	18,20
29° Matteo Arrighi	Fiat 128 Rally	1	16,20
30° Gianni Falorni	Cooper 1.3	1	12,40
31° Paolo Franchi	Fiat X 1/9 - 1600	1	1,00
32° Enrico Lazzeroni	Fulvia HF 1600	1	1,00

CAMPIONATO SOCIALE RALLY PILOTI AL 20/7

Pilota	Vettura	Gare	Punti
1° Alberto Salvini	Porsche 911 S 2.4	2	152,00
2° Folco Gamberucci	Fulvia Coupé	3	66,00
3° Maurizio Bianchini	Opel Kadett GTE	1	29,00

CAMPIONATO SOCIALE RALLY NAVIGATORI AL 20/7

Navigatore	Vettura	Gare	Punti
1° Patrizio Salerno	Porsche 911 2.4 S	2	152,00
2° Saverio Gori Savellini	Opel Kadett GTE	1	29,00

[www.valdelsaclassic.it](http://www.valdelsaclassic.it) il sito web più seguito delle autostoriche  
[info@valdelsaclassic.it](mailto:info@valdelsaclassic.it) la nostra casella postale

Road Book - supplemento mensile a "Gialloblu" collezione. Non è in libera vendita, è offerto gratuitamente ai simpatizzanti del Club, alle scuderie automobilistiche e alle associazioni di autostoriche.

Hanno collaborato a questo numero: Bruno Corsani, Stefano De Santi, Folco Gamberucci, Maurizio Bianchini, Roberto Innocenti, Lorenzo Corsani

Classifica, tempi e medie dei nostri piloti alla "Consuma"

Pilota	Vettura	Class.	Tempo	Media
Failli Sergio	Alfasud TI	1°	7'01"7	104,3
Bartalesi Giovanni	Simca Rally 2	1°	7'03"4	104,0
Colapicchioni Sandro	Fiat 128 Rally	2°	7'10"2	102,3
Falorni Carlo	Alfasud TI	3°	7'12"3	101,8
Boddi Gastone	Simca 1200 S	2°	7'19"2	100,2
Porciatti Vito	R. Gordini 8	1°	7'30"4	97,7
Ciabattini Gabriele	Giannini 650	1°	7'32"4	97,3
Bartoloni Maurizio	Opel Comm.	1°	7'36"3	96,4
Aglietti Massimo	Fiat 127 Sport	3°	7'37"3	96,2
Da Frassini Riccardo	Giannini 650	3°	7'43"6	94,9
Gobbini Boris	Abarth 1000 TC	1°	7'46"3	94,4
Arrighi Fortunato	Cooper 1300	2°	7'54"8	92,7
Rinaldi Francesco	Alpine A 110	3°	7'55"4	92,6
Bagiardi Piero	Fulvia Zagato	1°	8'10"1	89,8
Corsani Bruno	Triumph TR3	1°	8'21"5	87,7
Guerrini Guido	Cooper 1000	1°	8'29"7	86,3
Innocenti Roberto	Simca Rally 2	5°	8'35"9	85,3
De Santi Stefano	Alpine A 110	Retirato		
Fanfara Gino	A 112 Abarth	Retirato		
Ermini Franco	Fiat 128 Coupé	Retirato		
Lazzeroni Enrico	Fulvia HF 1.6	Retirato		
Bagnoli Amicis	Giannini 650	Retirato		
Bartoloni Stefano	A 112	Retirato		

Classifiche, tempi e medie dei nostri piloti allo "Spino"

Pilota	Vettura	Class.	Tempo	Media
Colapicchioni Sandro	Fiat 128 Rally	1°	8'53"2	93,7
Da Frassini Riccardo	Giannini 650	1°	8'56"4	93,1
Bartoloni Maurizio	Opel Comm.	1°	9'13"0	90,3
Aglietti Massimo	Fiat 127 S.	2°	9'13"1	90,3
Gobbini Boris	Abarth 1000 TC	1°	9'27"5	88,0
Bartoloni Stefano	A 112	3°	9'33"8	87,0
Metozzi Francesco	Abarth OT 1000	1°	9'42"0	85,8

Classifiche, tempi e medie dei nostri piloti alla Trento - Bondone

Pilota	Vettura	Class.	Tempo	Media
Ciabattini Gabriele	Giannini 650	1°	14'23"6	72,1
Gobbini Boris	Abarth 1000	Retirato		

**Gara Sociale di GO - KART**

Pista Internazionale di Siena 13 Luglio 2006

Una bella iniziativa pensata da Silvano Polato fino dallo scorso inverno quando si decise di realizzarla. Gli accordi con i proprietari della pista sono stati presi da Gastone Boddi, sono state realizzate tre coppe e, con una serie di telefonate da parte di Roberto Innocenti e vari passa parola, una trentina fra soci piloti, familiari ed amici vari si sono ritrovati alle venti e trenta alla pista di Siena. Il programma prevedeva un turno di prove di 15 minuti, poi pausa, quindi una batteria di 10 minuti, nuova pausa per effettuare quindi una finale di dieci minuti che avrebbe fornito la classifica finale...poi tutti a cena con premiazione!!!

A dirlo sembra facile ma a farlo è stato diverso e la fatica ha fatto illustri vittime.

Si sono visti, dopo 4 o 5 giri, kart che portavano a giro piloti inerti che si piegavano al contrario del dovuto...scene strazianti di piloti "famosi" che non reggevano il ritmo e si ritiravano impietosamente. Scherzi a parte è stata una bella iniziativa da ripetere sicuramente dopo il Chianti. Per la cronaca ha vinto un "professionista" (Gianni Giardini) ma il vero vincitore è stato Alberto Salvini seguito da Gabriele Ciabattini e Folco Gamberucci. Bene si sono pure comportati Mauro Pizzetti, Matteo Arrighi e Michele Bianchini.