



Rally Internazionale dell' Isola d'Elba

24, 25, 26 Settembre 2004

Campionato Europeo Rally Autostoriche

ELBA: IL MITO, IL FASCINO E GLI IMPREVISTI

Patrizio Salerno dall'abitacolo

Per molti, la più bella gara dell'anno in programma in Italia. E noi ci troviamo d'accordo.

Sarà il fascino del nome, che rievoca storici ed epici duelli sulle stradine isolane. Sarà la bellezza del paesaggio, tra monti e mare, che si affaccia, da un lato o dall'altro, praticamente dietro ogni curva, sempre diverso. Sarà il fatto che, specialmente per i piloti del Nord Italia, notoriamente i più forti e dotati di mezzi del lotto, questa gara rappresenta un appuntamento immancabile del calendario, e questo si traduce in un parco partenti ogni anno eccezionale...

Insomma, è il Rally dell'Elba.

Anche quest'anno, allora, c'era grandissima attesa per l'evento, in programma l'ultimo week-end di settembre. E le attese non sono andate deluse. Probabilmente, la più massiccia presenza di macchine "da assoluto" visto in tutta la stagione, e del resto tutte in mano agli equipaggi che hanno monopolizzato gli assoluti 2004 in Italia ed in Europa...

In mezzo a cotanti nomi (cioè i vari Riolo, De Zanche, Muccioli, Guerra, più tutti i più forti piloti stranieri del campionato europeo), a tenere alto l'onore della Scuderia i nostri Salvini-Salerno, con la loro Porsche 911 2.4 gruppo GT, certo non vettura in grado di contrastare i suddetti, ed inoltre inserita in una classe, la GT appunto, tra le più agguerrite del lotto.

L'inizio gara, poi, mette ulteriore pepe a tutto il minestrone: vento, pioggia e cielo nero-nero che non promette nulla di buono. Tra l'altro, le infide stradine dell'isola sono famose proprio per la incredibile mutevolezza del "grip" in base all'esposizione, al tipo di asfalto ed, appunto, all'eventuale pioggia... Per questo, in molti partono guardinghi, ma non tutti (gli spettatori si ricordano l'edizione 2003 con un certo Rosina che dopo due prove bagnate era addirittura primo assoluto...) ed infatti la battaglia si accende subito al calor bianco! I nostri piloti, dopo un ottimo Volterraio, affrontano fiduciosi la prova della Parata, la più veloce e tecnica dell'isola. Ma i problemi attendono i due dietro l'angolo, con la Porsche che lamenta subito temperatura dell'olio alle stelle, costringendo Alberto ad alzare il piede sul finale della PS onde evitare guai peggiori. Ma il calvario, in realtà, era solo agli inizi: in assistenza i buoni Balletti Brothers si dannano l'anima per capire quale sia il guaio, anche perché la vet-

tura veniva da un completo restyling dopo la beffa della rottura del motore all'ultimo tornante del Ciocco. Tutto in regola! Con la mente piena di dubbi, Salvini-Salerno riprendono a galoppare: Monumento all'attacco, ed ottimo crono; poi, Volterraio/2, ed ancora il conforto di un recupero notevole. Ma, poco prima dello start della ripetizione di Parata, il dramma: olio a 150 gradi, motore che all'improvviso si spegne e non dà più segni di vita! Proprio in attesa dello start PS, il povero Patrizio si trova costretto, nuovamente, a fungere da "compagnia della spinta" (da solo!), per consentire all'equipaggio di proseguire la gara...L'operazione di fortuna riesce, ma la lunga prova speciale si trasforma per i nostri in un sofferto trasferimento, tutto in quinta marcia e con un filo di gas, nella speranza di salvare il motore! Risultato: un minuto lasciato per strada in poco meno di nove chilometri, e classifica generale che vede il nostro equipaggio precipitare oltre la venticinquesima piazza assoluta e oltre il terzo di classe! I due, affranti, tornano in assistenza, con propositi di ritiro, e qui, in località Rio nell'Elba, il "giallo" si risolve: come spesso accade, un banalissimo contatto elettrico mandava in tilt alternatore e tutta la strumentazione. In realtà, quindi, non c'era alcun problema di motore...Consiglio dei preparatori: proseguire con tutta la fanaleria accesa, compresi i supplementari, anche in pieno giorno! E va bene: i due riprendono la gara, ed attaccano alla morte negli ultimi due tratti cronometrati, ottenendo due ottimi scratch e risalendo molte posizioni: a fine prima tappa, Salvini-Salerno sono infatti sedicesimi assoluti, molto più avanti di prima, ma certo in posizione non consona alle loro capacità.

La notte, come spesso accade, porta consiglio. Anzi, in questo caso, porta via le nuvole, ed un cielo limpidissimo, in una giornata fredda e ventosa, accoglie i partenti della seconda e decisiva tappa del Rally dell'Elba. Alberto è concentratissimo, con la rabbia in corpo di chi, come troppe volte accaduto nella stagione, ha subito troppi guai tecnici. I risultati non si fanno attendere: tre scratch consecutivi a Volterraio, Parata e Monumento (da segnalare l'incredibile quarta piazza assoluta proprio nella Parata, davanti a tanti mostri sacri, quasi a dimostrare che i tempi del venerdì erano assolutamente falsi...). Poi, il capolavoro sul tortuosissimo Monte Perone, dove la mancanza di cavalli della vettura GT meno si fa sentire: Salvini stacca un tempo vicinissimo a De Zanche e Muc-

7° RALLY PRATO E FIRENZE

13 e 14 Novembre 2004

Validità : Trofeo Nazionale Rallysprint Autostoriche

Nessuno poteva prevedere che una perturbazione artica si muovesse da tanto lontano per assistere al 7° Rally di Prato e Firenze. Dire che c'era vento non fa capire nemmeno il 10% della realtà, roba da triestini e da bora, per intenderci. Questa era l'ambientazione di domenica 14 e questo era quello che passava il convento. Per la Valdelsa Classic all'appuntamento ormai fisso nel calendario un moderno Lorenzo Corsani con il fido *Ciro Vitiello* e la "più che di serie" *Clio 1800 16V* con oltre 100.000km sul groppone e ben 3 storici: *Salvini*, *Capasso* e *Gamberucci*. Presente anche *Rinaldi* come navigatore di *Matteuzzi*. 6 le prove speciali (3 da ripetere) per circa 22km di PS e in totale 140km di gara, giuste misure per un Rallysprint. Mattino superventoso, freddo ma soleggiato e pomeriggio coperto con neve in alto sulla prova di *Mangona* e, a scendere verso *Prato*, acqua ghiacciata e freddo boia. Tutti hanno dato, come sempre, il massimo ed all'arrivo abbiamo parlato con i nostri piloti storici. *Salvini* era molto soddisfatto del 3° assoluto dietro ai "mostri" GTS, *Capasso* con il 6° assoluto con un anno di "astinenza corse", pensava che la ruggine lo avreb-

be ancor più penalizzato. *Gamberucci*, navigato da una delle sue "donne", era in gara come tester di *Marangoni* per una linea di gomme per autostoriche. Si è mostrato sorridente all'arrivo, ma sappiamo benissimo che qualsiasi risultato non avrebbe mai spento la sua allegria. Il buon *Rinaldi* aveva opportunamente saltato colazione e pranzo per "sopportare" le "strambate" del 2300S di *Matteuzzi*. Giudizio sostanzialmente positivo per l'organizzazione, con un unico neo: i tempi lunghi per riaprire il parco chiuso in una piazza spazzata dal vento ed in una zona dove non c'è un locale aperto. Buono il numero totale dei partenti. Adesso ci si prepara per la *Fettunta*, degna chiusura della stagione dove speriamo di rivedere in gara *Landi*, fermo per "tagliando" al quale inviamo sinceri auguri.

Bruno Corsani

Tempi:

<i>Salvini-Tavani</i>	<i>Porsche 911</i>	18.25.7
<i>Capasso-Giannotto</i>	<i>Porsche 911</i>	19.27.3
<i>Gamberucci-Rapezzi</i>	<i>Lancia Fulvia</i>	21.34.2

2° RALLY DEL CORALLO

Alghero, 3 e 4 Settembre 2004 - *Folco Gamberucci* dall'abitacolo...

Il tre e quattro Settembre ha avuto luogo la seconda edizione del Rally del Corallo in quel di *Alghero*: bellissima città in stile spagnolo con splendidi e panoramici bastioni che si affacciano sull'omonimo golfo.

L'organizzazione, curatissima, era affidata all'ente "Enjoy Sardinia" e, per la parte tecnica, al *Culb Sandro Munari*. Sponsor di eccezione le cantine *Sella* e *Mosca* che hanno offerto una splendida cena di gala il giorno della premiazione nella tenuta di proprietà vicino ad *Alghero*.

Passando alla parte sportiva della manifestazione il parco macchine era quanto di più prestigioso si possa desiderare con ben sei *Lancia Stratos*, otto *Lancia 037*, tre *131 Abarth* ex ufficiali ed un altrettanto "contorno" che spaziava dalle varie *Porsche*, alle *Opel GTE* ed un buon numero di *Alpine A 110* e *A 310* venute dalla vicina *Corsica*.

La gara si articolava su due giornate: la prima tappa prevedeva una lunghezza totale di 57 chilometri con una prova nel Kartodromo "Riva del Corallo" dove l'equipaggio *Gamberucci - Rapezzi* sulla fida *Fulvia 1.3 S*, a causa di lievi errori, sono stati provvisoriamente classificati al 6° posto assoluto di Gruppo e 38° nella generale su 58 partenti.

La seconda giornata si articolava su di un percorso di ben 214 chilometri totali e prevedeva due prove speciali molto particolari: il tracciato della nota gara in salita *Alghero - Scala Piccada* e l'evento clou della manifestazione nel nuovissimo Autodromo di *Mores*. Purtroppo per un incidente, come spesso accade nei rally, la prova di *Scala Piccada* veniva annullata e percorsa solo in trasferimento. Veder girare nell'autodromo le vetture che hanno fatto la storia del ralismo italiano e, non solo...dava un senso di ebbrezza particolare e rimanevi affascinato nel gustarti il rombo potente del motore che si avvicinava e spariva a seconda del tracciato. Apripista d'eccezione era *Dario Cerrato* che con la guida spettacolare che tutti conosciamo, portava ovunque al limite la sua bellissima *Porsche RS*. La giornata è stata conclusa brillantemente da un pimpante *Cesare Fiorio*, ospite d'onore della manifestazione. Il nostro equipaggio *Gamberucci - Rapezzi*, nella prova dell'Autodromo è giunto secondo assoluto di Gruppo (su tredici) confermando, alla fine della giornata, il brillante piazzamento nella classifica finale. Per concludere, siccome tutti i salmi finiscono in gloria, non si poteva concludere che con una lauta abbuffata nella tenuta dello sponsor e con l'intrattenimento simpatico e pungente di "Matitaccia" che ha profuso caricature per tutti.

3 STADTE RALLYE

Germania - val idità Mitropa Cup - 22/23 Ott. - by Folco Gamberucci

Nei giorni 22 e 23 ottobre, in Germania ed in particolare nella Baviera (fra l'Austria e la Repubblica Ceca), vicino alla città di Passau, si è svolto il rally internazionale valevole per la Mitropa Cup "3 - STADE RALLYE".

Lo scenario della gara nelle campagne tedesche con brevi ma ripidi saliscendi attraverso i campi coltivati su piccole strade sdruciolevoli e, in alcuni casi, non asfaltate. Il rally aveva una lunghezza complessiva di 315 chilometri di cui 135 di prove speciali (99% su asfalto e 1% su terra).

La spedizione del nostro Club era stata ottimamente organizzata da Andrea Zanovello che aveva pensato proprio a tutto: dall'assistenza molto efficiente all'interprete nonché alla logistica che, devo dire, ha costituito una piacevole sorpresa sia in termini di qualità (buona) che di costo: tre giorni di pernottamento e colazione a solo 58,50 euro...fattura dimostrabile per eventuali scettici. Organizzazione veramente puntuale ed efficiente con distribuzione radar, verifiche sportive e tecniche ad orario personalizzato e predeterminato oltre alla piacevole cena di presentazione del venerdì. Il rally, nella sua semplicità, era molto tecnico ed affascinante e consisteva in una prova di circa otto chilometri da ripetere per tre volte, un breve spostamento di quattordici chilometri (con medie di trasferimento oltre i 70 km/ora!!), una seconda prova di dieci chilometri (da ripetere tre volte) ed in questa trovavi discese, salite, strade di sottobosco umide e sporche, sterrato. Seguiva un altro trasferimento di 50 chilometri ed una corta prova di 7 seguita a breve da una di 10, dopodiché l'arrivo in un grande centro termale dove era stato allestito un gradito rinfresco per i concorrenti. Gli equipaggi storici erano solo nove di cui due Valdelsa classic: Zanovello - Del Zotto su Fiat 128 Rally e Gamberucci - Minozzi sul Lancia Fulvia 1.3 S, tre agguerrite Porsche di equipaggi tedeschi, una HF 1.6 di Italiani, oltre ad una bellissima Austin Haeley; tutte le storiche erano state raggruppate in una sola classe.

Subito dopo la partenza, nel corso della prima speciale, l'equipaggio Gamberucci - Minozzi avverte seri problemi ai freni che vanno in surriscaldamento e la frenata conseguentemente si allunga...l'altro equipaggio Zanovello - Del Zotto, alla fine della prova, precede il Gamberucci di 5 secondi abbondanti e si posiziona subito dietro alle tre Porsche a alla HF 1.6. Nel corso della seconda speciale colpo di scena: la Giulia e l'HF 1.6 effettuano un giro in meno, vengono pertanto penalizzati e ripartono col peggior tempo aumentato di una penalità tanto da ritrovarsi ultimi in classifica. Il buon Zanovello insegue da vicino le Porsche e Folco Gamberucci arranca con i freni in disordine ma non demorde in quanto l'arte di arrangiarsi non gli fa difetto e dopo ogni prova provvede a spurgare i freni fino alla fine; gli spaventati non mancano per arrivi troppo "lunghi" e strage di birilli che richiamava alla mente il gioco delle bocce.

La gara si protrae così prova dopo prova con Zanovello alla caccia delle più potenti Porsche, una delle quali, anche a causa della pressione, esce di strada e si ritira. Folco Gamberucci prosegue incurante del problema ai freni precedendo ancora la Giulia e l'HF 1.6 che però stanno rimontando.

Si arriva così alla penultima prova dove, a causa del taglio di una curva, il 128 di Andrea Zanovello urta il cambio e rompe la campana...gara finita quando virtualmente era sicuro terzo assoluto!! Il resto non ha storia; Folco Gamberucci effettua l'ultima prova speciale con un ottimo tempo e viene complimentato dagli equipaggi della Giulia e della HF 1.6 finendo la gara al quinto posto con l'onore delle armi.

Un rally bellissimo e molto duro dove dei 75 equipaggi moderni partiti giungeranno al termine solo in 48. Esperienza molto bella e sicuramente da ripetere: si arriva in loco il giovedì sera, venerdì le ricognizioni e verifiche, sabato la gara e domenica, con calma, si ritorna a casa.

REGOLAMENTI 2005

Le nostre osservazioni in merito - Relazione di Stefano De Santi

Premesso che nel settore, dopo i continui cambiamenti degli ultimi anni, *c'è un gran bisogno di stabilità* (parere della stragrande maggioranza dei concorrenti) e che invece, anche per il prossimo anno, si profila nuovamente una serie di nuove iniziative, tutto ciò premesso, andiamo con ordine ad analizzare con spirito costruttivo la problematica:

- Condividiamo la reintroduzione delle gare "sprint" in circuito (durata da 30 a 60 minuti)
- Non condividiamo affatto il perdurare dei "bonus" per le vetture dei periodi più antichi in quanto si è dimostrato che non è affatto vero che "contribuiranno a far uscire dalle rimesse le vetture più antiche e prestigiose" come qualcuno fra gli addetti ai lavori sostiene e l'esempio del corrente anno è qui davanti a far giustizia: si sono scontrate per l'assoluto una *Fiat 1100/103* (nemmeno TV...sic) ed una *Ford Anglia* che non sono certo il massimo sia dal punto di vista storico - collezionistico (storia sportiva oltremodo scarsa per entrambe e collezionismo altrettanto) che da punto di vista del puro valore venale (con poche migliaia di euro si possono acquistare entrambe). Pertanto riteniamo oltremodo ingiusto che tali vetture, possano mettere fuori combattimento dei pezzi che veramente hanno contribuito a fare la storia dell'automobilismo "minore" (nel senso "privato") degli anni 60 quali Abarth 850 e 1000, Morris Cooper S...tanto per citarne qualcuna che di pregio e di storia sportiva ne hanno ben donde rispetto all'ANGLIA e al Fiat 1100. Continuando con la ingiusta attribuzione dei bonus di due o un punto si rischia di escludere dalla conquista del titolo abili piloti alla guida di prestigiose vetture. Questo è il nostro pensiero.
- Condividiamo l'abolizione del massimo delle quattro gare nella stessa regione: gli organizzatori coraggiosi debbono essere premiati.
- Condividiamo l'ammissione della classe 700; siamo stati i primi a sostenerlo e ad applicarlo nel Challenge Salita Autostoriche da noi pensato ed attuato in collaborazione con altri organizzatori.
- Condividiamo la istituzione della Coppa CSAI di classe...il Challenge Salita Autostoriche ha fatto effettivamente un po' di paura per avere occupato uno spazio libero e molto sentito dai concorrenti che ora la CSAI, giustamente, fa nuovamente suo...almeno in parte.
- Ci sembrano un po' alte le tasse di iscrizione, comunque è giusto che finalmente vengano considerati gli sforzi degli organizzatori di gare per sole storiche e siamo certi che il migliore servizio offerto rispetto alle gare miste farà accettare i pochi soldi in più spesi dai concorrenti.
- Auspichiamo che veramente ci si adegui all'allegato K e non come oggi che una vettura ad es. corra in Italia in GTS (GT+GTS) e all'estero in GT.
- Siamo nettamente contrari a quanto enunciato al punto b) pag. 15 del Regolamento Tecnico: "Classi di cilindrata...le classi di cilindrata dei diversi periodi saranno accorpate e ridotte"..! Anche se per ora non si enuncia niente di definitivo vogliamo pronunciare il parere dei nostri piloti e di tutti coloro che abbiamo consultato e cioè risulterebbe un vero "falso storico" accorpate classi che all'epoca c'erano e per cui erano state costruite apposite vetture (ma non è stata istituita la classe 700???) si creerebbe una vera e propria ingiustizia sportiva che probabilmente porterebbe seri problemi per molti concorrenti. Se poi addirittura si pensa ad un accorpamento dei periodi storici (ad es. G2 e H1) sarebbe un vero suicidio portando, come conseguenza in gara vetture di periodi e prestazioni diverse (ad es. la Simca R2 con un più modesto 128 Rally o un GT Junior). Siamo sicuri che tutto ciò è in gran parte dovuto alle lamentele degli organizzatori di gare miste che debbono acquistare molte coppe per gli storici che invece sono considerati solo pecore da mungere ai fini del budget.
- Condividiamo infine l'inserimento dei coefficienti per il Campionato dove le gare di sole storiche hanno appunto valore doppio di punteggio: era l'ora.

CAMPIONATO SOCIALE VELOCITA'
CLASSIFICA AL 25/11

Pilota	Vettura	Gare	Punti	P.ti Validi
1° Gino Fanfara	A 112	9	525,92	479,92
2° Fortunato Arrighi	Cooper 1.3	9	471,92	470,92
3° Carlo Falorni	Cooper 1.3	8	461,20	461,20
4° Stefano De Santi	Alpine A 110	7	456,00	456,00
5° Ciro Bertolini	Fiat 850 Coupé	7	453,64	453,64
6° Maurizio Bianchini	Alpine A 110	8	384,96	384,96
7° Andrea Bambi	Giulietta TI	8	378,20	378,20
8° Giovanni Bartalesi	Simca 1200 S	6	370,32	370,32
9° Massimo Aglietti	Fiat 127	7	349,16	349,16
10° Sergio Failli	Alfasud TI	5	332,60	332,60
11° Francesco Rinaldi	Alpine A 110	6	323,72	323,72
12° Boris Gobbi	Abarth 1000	9	307,36	306,36
13° Folco Gamberucci	Fulvia Coupé	5	300,40	300,40
14° Francesco Metozzi	Abarth OT	5	280,80	280,80
15° Massimo Nieri	BMW 2002 Tii	5	240,00	240,00
16° Saverio Gori Savellini	Fiat X 1/9	6	234,12	234,12
17° Franco Ermini	Fiat 128 Coupé	5	233,56	233,56
18° Gastone Boddi	BMW 2002 Tii	6	173,60	173,60
19° Maurizio Bartoloni	Opel Comm.	4	170,72	170,72
20° Amicis Bagnoli	Abarth 695	4	156,00	156,00
21° Andrea Quercioli	Fulvia Coupé	4	153,64	153,64
22° Matteo Arrighi	Fiat 128 Rally	3	135,72	135,72
23° Stefano Bartoloni	Fiat 850 S	3	134,04	134,04
24° Silvano Polato	Abarth 695	2	110,40	110,40
25° Stefano Benedetti	Simca Rally 2	3	101,80	101,80
26° Gabriele Ciabattini	Giannini 590	2	92,00	92,00
27° Paolo Franchi	Fiat X 1/9	6	87,40	87,40
28° Sabatino G. Antinò	A.R. 1.6 GTV	3	87,00	87,00
29° Piero Bagiardì	Fulvia Zagato	1	73,00	73,00
30° Marco Brogi	Fulvia HF 1.6	1	69,40	69,40
31° Guido Guerrini	Mini Cooper	1	57,70	57,70
32° Bruno Corsani	Triumph TR 3	2	55,20	55,20
Alberto Barresi	Gordini 12	2	55,20	55,20
34° Simone Bartali	Simca 1200 S	1	55,00	55,00
35° Alfredo Capasso	Porsche 911	1	54,20	54,20
Gianmarco Bagiardì	Kadett GTE	1	54,20	54,20
37° Andrea Giraldi	A 112 Abarth	1	48,60	48,60
38° Massimo Pucci	Mini Cooper	1	46,60	46,60
39° Damiano Bartali	Fiat 128 Rally	1	46,00	46,00

CAMPIONATO SOCIALE RALLY NAVIGATORI
CLASSIFICA AL 25/11

Navigatoro	Vettura	Gare	Punti	P.ti Validi
1° Patrizio Salerno	Porsche 911	6	148,00	148,00
2° Bruno Corsani	Fiat 2300 S	1	43,00	43,00
3° Francesco Rinaldi	Fiat 2300 S	1	43,00	43,00

Dalla prima pagina...Rally dell'Elba

cioli, che si stanno giocando la vittoria assoluta, ed al riordino i portacolori senesi sono già a ridosso dei top ten...Il pomeriggio riserva altre piacevoli sorprese al nostro equipaggio, che dopo un'Enfolà di conserva (troppo vivo il ricordo della beffa del 2003), attaccano e volano sui rimanenti quattro crono. La rimonta è impressionante: uno via l'altro, Salvini-Salerno saltano tanti avversari per l'assoluta, ed alla fine, sul palco di Marina di Campo, salgono da ottavi assoluti e vincono da dominatori la classe GT, ottenendo l'assoluto di Gruppo, e tra l'altro risultando il primo equipaggio toscano al traguardo!

Sul lungomare, ovviamente, grande è la soddisfazione dei nostri piloti, che ringraziano soprattutto i preparatori, gli ottimi fratelli Balletti con tutta la loro equipe, anche se rimane il rammarico per un problema banale che ha impedito un risultato ancora più clamoroso...L'assoluta la vince De Zanche, dopo l'abbandono di Riolo nella prima tappa, ma questa non è una notizia...

Appuntamento, per tutti, all'anno prossimo. I nostri, ci possiamo scommettere, ci saranno ancora!

Patrizio Salerno

Convivio del 26 Novembre

Nel recente convivio d'autunno, che si è tenuto nella bella cornice del ristorante "Da Pòde" di proprietà del nostro pilota Sergio Failli, si è fra l'altro stabilito che per il prossimo anno, con inizio dal mese di Febbraio, tali riunioni avranno carattere *mensile* e, più precisamente il *primo mercoledì di ogni mese* con preavviso entro il venerdì precedente.

CHALLENGE SALITA PILOTI AUTOSTORICHE

Piloti del Club vincitori del titolo di classe

Ciro Bertolini	Fiat 850 Coupé	TC 850	1° Gr
Andrea Bambi	A.R. Giulietta TI	TC 1300	1° Gr
Carlo Falorni	Cooper 1300	T 1300	2° Gr
Gino Fanfara	A 112	T 1000	2° Gr
Massimo Aglietti	Fiat 127	TC 1150	3° Gr
Giovanni Bartalesi	Simca 1200 S	GTS 1300	2° Gr
Francesco Metozzi	Abarth OT 1000	GTS 1000	2° Gr

La premiazione avrà luogo in occasione della mostra di autostoriche di Arezzo; tutti i piloti premiati saranno comunque regolarmente avvertiti.

CAMPIONATO SOCIALE RALLY PILOTI
CLASSIFICA AL 25/11

Pilota	Vettura	Gare	Punti	P.ti Validi
1° Alberto Salvini	Porsche 911	5	191,00	191,00
2° Andrea Zanovello	Fiat 128 R.	4	188,00	188,00
3° Massimo Landi	Porsche 911	3	131,00	131,00
4° Folco Gamberucci	Fulvia Coupé	2	100,00	100,00
5° Andrea Quercioli	Fulvia Coupé	2	86,00	86,00
6° Paolo Gargani	Fiat 124 Ab.	1	43,00	43,00
7° Alfredo Capasso	Porsche 911	1	37,00	37,00

Hanno collaborato a questo numero: Bruno Corsani, Stefano De Santi, Andrea Zanovello Patrizio Salerno, Folco Gamberucci

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