

Road Book

Mensile della Valdelsa Classic Motor Club

2 ORE DI MAGIONE - 5° TROFEO A. BARTOLI

3 - 4 - 5 Dicembre 2004

E' forse l'unica gara di sole storiche in circuito e sicuramente la più numerosa, vuoi per il periodo in cui ormai i giochi dei Campionati sono fatti e quindi si può "rischiare" la vettura due ore in pista, vuoi per la dislocazione dell'autodromo di Magione particolarmente vicino alle terre Toscane che permette ai piloti, nella maggior parte dei casi, di provare al sabato e quindi tornare alla domenica per la gara senza pernottamenti.

La formula poi della neutralizzazione per il rifornimento, ideata da Ezio Sisti & Co. ci sembra veramente molto azzeccata tanto da togliere ogni ansia...e pericolo di un eventuale rifornimento al box. Per finire il costo, che non può dirsi particolarmente "popolare" (662 euro IVA compresa), è in parte compensato dalla equa divisione fra i due piloti e, secondo noi, non sarebbe male poter prevedere anche il terzo pilota.

Eravamo abituati, dato il periodo, ad una stagione particolarmente fredda, tanto che qualcuno dei nostri si preoccupava che, partendo alle 9,30 c'era la possibilità di trovare tratti ghiacciati in fondo al rettilineo...invece quest'anno il freddo non c'era, in compenso c'era una noiosissima pioggia che non ha mai cessato durante le due ore di gara.

I nostri colori erano, come sempre, predominanti con otto vetture alla partenza e quindici piloti desiderosi di misurarsi in una specialità che, salvo per pochi, non è consueta dato che quasi tutti svolgono la propria attività sui tornanti delle gare in salita.

Iniziamo dalle prove ufficiali dove la coppia Ermini Franco e Niccolò stabiliscono, nel primo turno, il miglior tempo alla guida della rossa 128 Coupé ottimamente preparata dalla Giardini Racing; purtroppo una innoqua uscita all'ultimo giro ha reso la vettura inservibile per la gara a causa di una pietra che ha fatto uscire la cinghia di distribuzione e ha rovinato le valvole. Un altro che non ha potuto prendere la partenza è stato Michael Tolaini (Abarth OT 1000) alla prima gara dell'anno che ha dovuto fermarsi, durante le prove, per problemi meccanici. La gara è iniziata puntualmente alle 9,30 con una partenza piuttosto movimentata per la pioggia

ma senza particolari problemi ed i nostri hanno iniziato la lunga maratona sotto, come già detto, una pioggia insistente.

Da segnalare, durante le prime fasi della gara, la lotta in famiglia fra Arrighi padre, alla guida di una fulvia HF 1.6 che proprio non ne voleva sapere di stare dietro al figlio alla guida di una Fiat 128 Rally; alla fine, purtroppo una innocua toccata ha messo fuori combattimento Matteo Arrighi per la rottura dello spinterogeno; un vero peccato in quanto in prova, la coppia Matteo Arrighi e Marco Brogi avevano il miglior tempo dei nostri dopo l'Ermini ed erano veramente partiti col piede giusto. Le disavventure sulla Fulvia non sono finite qui in quanto, quando era alla guida Sergio Failli, ha dovuto percorrere un intero giro con una ruota allentata che vibrava pericolosamente (si sentiva dai box) e che ha dovuto sostituire perdendo preziose posizioni e dovendosi accontentare della vittoria di classe.

Bella gara sotto la pioggia della sperimentata coppia Tropeano - Sisti che, dopo una lunga assenza dalle gare, hanno portato ad una prestigiosa sesta posizione il Morris Cooper S preparato da Pasquale; contiamo, per l'anno che va a incominciare, di vederli più spesso sui campi di gara.

Parlando di Cooper, anche se Innocenti troviamo ad un brillante decimo posto assoluto, oltre che primo nella classe T 1300 del periodo H1, la coppia (fratelli) Carlo e Gianni Falorni autori fra l'altro di un bel duello vittorioso con un'altra vettura della stessa classe.

Gino Fanfara, con Stefano Benedetti, hanno portato al successo di classe una A 112 Abarth 70 HP con una guida sempre al limite penalizzati da una erronea scelta di gomme che ne hanno sicuramente limitato le prestazioni impedendogli di sfruttare appieno le doti della vettura. Sempre alla guida di una A 112 Abarth 58 HP ha fatto una delle sue rare ma vincenti apparizioni Andrea Giraldi in coppia con Giuseppe Aiello che hanno condotto una gara sempre tirata conquistando, alla fine, oltre la vittoria nella classe T 1150 del periodo H1 anche un buon undicesimo assoluto.

8° Rally Storico della Fettunta

Successo dell'equipaggio gialloblu SALVINI - SALERNO

11 e 12 Dicembre 2004 di Folco Gamberucci

Devo per forza iniziare con una ferma critica, per quanto concerne le storiche, agli organizzatori che, a torto o a ragione, hanno operato maldestramente allontanando sempre di più le auto storiche da questo evento per una più o meno manifesta indifferenza se non proprio ostilità. Tutto ciò ha portato, nel tempo, alla perdita della validità CSAI ed ad un sempre minore numero di partecipanti; e dire che è stato il primo Rallysprint cui furono ammesse le storiche e che per alcuni anni ha sfiorato i quaranta partenti. Pertanto ritengo che ne debbano prendere atto (gli organizzatori) ed abbiano il coraggio o di affossarlo definitivamente o di rilanciarlo escogitando qualcosa che possa nuovamente attirare i concorrenti storici oppure cali l'oblio su tale evento quasi sempre uguale nelle prove e circondato di indifferenza e sufficienza con noi "storici".

Detto questo, passo alla cronaca della gara dove, su nove equipaggi partenti, due correvano coi colori del Club e più precisamente *Gamberucci - Minozzi* su Fulvia 1300 S nella classe GT 1300 periodo G1 e *Salvini - Salerno* su Porsche 911 S nella classe GT 2500 periodo H1.

Alberto Salvini ha imposto fino dalla prima prova la sua legge distanziando l'unico veramente temibile avversario: Russo, alla guida di una potente Porsche 911 2.7. La gara per il nostro equipaggio non ha avuto storia in quanto, dopo il distacco inflitto all'avversario nella prima prova, il Russo, nella foga di recuperare, usciva rovinosamente di strada dando

via libera al Salvini, se mai ce ne fosse stato bisogno, che è andato a vincere meritatamente conquistando il gradino più alto del podio ed iscrivendo in modo indelebile il proprio nome nella storia della gara.

Tornando a noi (Gamberucci - Minozzi) posso affermare di aver fatto una bella gara lottando per tutta la durata con l'altra Fulvia di Ammannati - Neri inserita nella classe TC 1300 che aveva prestazioni assai superiori dovute alla maggiore preparazione permessa dal regolamento.

Durante la gara abbiamo approfittato di un testa - coda dell'Ammannati per condurre con un discreto margine gran parte del tempo fino alla ultima P.S. dove, per un eccesso di foga (l'altro pilota era in rimonta) ho restituito il "piacere" andando ad urtare una rotoballa in una chicane e perdendo il confronto con l'altra Fulvia per 9/10 di secondo!!

Concludo il servizio parlando del nostro equipaggio "moderno" *Lorenzo Corsani - Ciro Vitiello* che hanno condotto una bella gara alla guida di una poco più che stradale Clio Williams con circa centomila chilometri sulle spalle; il fatto stesso di aver concluso degnamente la gara deve ritenersi senz'altro un ottimo risultato.

Classifiche e tempi dei nostri piloti

Salvini - Salerno	Porsche 911 S	Primi Assoluti	14'06"4
Gamberucci - Minozzi	Fulvia 1.3 S	Primi di Classe	16'25"8

COMUNICAZIONE URGENTE A TUTTI I PILOTI

In vista della pubblicazione del biennale "GIALLOBLUCOLLECTION 2003 - 2004" tutti i piloti sono vivamente pregati di inviare via e-mail, posta o consegnandole direttamente alla sede della scuderia **due - tre foto** della/e vettura/e in gara negli anni **2003 - 2004** entro e non oltre il **15 gennaio 2005**. In mancanza ci vedremo costretti a pubblicare nuovamente quelle a nostre mani. Data la complessità e l'onerosità dell'opera siete tutti pregati di collaborare inviando inoltre pezzi, articoli o quant'altro da pubblicare.

TITOLI INTERNAZIONALI E NAZIONALI VINTI DAI NOSTRI PILOTI NEL 2004

Campionato Europeo della Montagna

Stefano De Santi Alpine A 110 2° assoluto

Campionato Italiano della Montagna

Ciro Bertolini Fiat 850 C. 1° Classe TC 850 Periodo F

Andrea Bambi Giulietta TI 1° " TC 1300 " E

Trofeo Italiano della Montagna

Gino Fanfara A 112 1° Classe T 1000 Periodo G2

Carlo Falorni Mini Cooper 1° " T 1300 " H1

Giovanni Bartalesi Simca 1200 S 1° "GTS 1300 " G2

Challenge Salita Autostoriche

Ciro Bertolini Fiat 850 C. 1° Classe TC 850 Periodo F

Andrea Bambi Giulietta TI 1° " TC 1300 " E

Carlo Falorni Mini Cooper 1° " T 1300 " H1

Gino Fanfara A 112 1° " T 1000 " G2

Massimo Aglietti Fiat 127 1° " TC 1300 " I

Giovanni Bartalesi Simca 1200 S 1° " GTS 1300 " G2

Francesco Metozzi Abarth OT 1° " GTS 1000 " G2

L'appuntamento per la cena sociale, probabilmente, il 26/2/05... provvederemo ad avvertirvi per tempo...auguri a tutti...

CAMPIONATO E TROFEO ITALIANO DELLA MONTAGNA

ALCUNE NUOVE REGOLE E CALENDARIO 2005

Pensando di fare cosa gradita a tutti gli amici del club e agli appassionati in genere, di seguito pubblichiamo il calendario delle gare valevoli per il CIM e il TIM ed alcune regole nuove e indispensabili per fare un piano:

Nel prossimo anno non è più valida la norma del massimo di 4 gare valide nella stessa regione; valgono tutte.

Per l'assegnazione del titolo (CIM o TIM) vanno effettuate la metà + 1 delle gare a calendario arrotondate per eccesso. Ad es. per il CIM sono valide 12 gare occorre farne pertanto almeno 7 (6+1)

Le gare di sole storiche hanno punteggio doppio rispetto alle miste

Viene istituito ufficialmente il titolo di classe da parte della CSAI nel CIM con relativa premiazione.

Calendario delle gare valevoli per un titolo CSAI della Montagna

•	20/3	Radicondoli	CIM - TIM	Solo Storiche	Coeff. 2
•	3/4	Camucia	CIM - TIM	Solo Storiche	Coeff. 2
•	1/5	Caprino Spiazzi	TIM	Mista	
•	8/5	Monte Erice	TIM	Mista	
•	15/5	Consuma	CIM - TIM	Solo Storiche	Coeff. 2
•	22/5	Verzegnis	TIM	Solo Storiche	Coeff. 2
•	24/6	Vallecamonica	CIM - TIM (E)	Mista	
•	17/7	Trento Bondone	CIM - TIM	Mista	
•	24/7	Montecampione	CIM - TIM	Solo Storiche	Coeff. 2
•	21/8	Gubbio	CIM - TIM (E)	Mista	
•	3/9	Scarperia	CIM - TIM	Solo Storiche	Coeff. 2
•	18/9	Cimino	CIM - TIM	Solo Storiche	Coeff. 2
•	25/9	Nissena	CIM - TIM (E)	Solo Storiche ?	Coeff. 2 ?
•	2/10	Chianti	CIM - TIM (E)	Solo Storiche	Coeff. 2
•	9/10	Civiale	CIM - TIM	Mista	

(E) = Gara valevole per il Campionato Europeo della Montagna

Quanto sopra esposto è da considerarsi ancora "ufficioso" in quanto verrà definitivamente discusso ed approvato il 15/1 dalla CSAI.

Sempre in merito ai nuovi regolamenti...la riunione di Porrena (AR)

Lo scorso **12 dicembre** si è svolta una riunione informale a Porrena (AR) nel bel complesso residenziale "Il Palazzo" di proprietà del pilota Franco Naldini dove sono intervenuti molti piloti, alcuni organizzatori e responsabili di scuderie. Oltre alle molte domande dei vari piloti su argomenti specifici cui Alessandro Bartoli e chi scrive hanno bonariamente cercato di rispondere; sono emersi in particolare due argomenti che hanno polarizzato l'attenzione generale: l'accorpamento delle vetture appartenenti ai periodi G2 ed H1 in un unico gruppo H e i bonus di uno o due punti, oltre il punteggio standard stabilito per tutti gli altri, da attribuire ai piloti che gareggiano nel Campionato Italiano della Montagna con vetture dei periodi D (+ 2 punti) ed E (+ 1 punto). Riportiamo do seguito, sinteticamente, quello che è emerso dalla discussione generale.

Quanto al punto uno: accorpamento dei periodi G2 e H1, tutti si sono pronunciati fermamente contrari ritenendo che tale decisione sia palesemente ingiusta da un punto di vista sportivo e porti inevitabilmente alla scomparsa, nel turismo di serie, per mancanza di competitività di alcune vetture che attualmente sono fra le più numerose nelle gare fino alla possibilità di portare alcune classi a veri e propri probabili "monomarca".

Facciamo alcuni esempi: nel turismo di serie fino a 1000 cc spariranno certamente tutte le A 112 e le Innocenti Mini Cooper Mk3 (una delle classi attualmente più numerose) che niente hanno a che fare con le più performanti Abarth 58 HP; analoga situazione nel turismo di serie fino a 1300 cc dove, come successe all'epoca, spariranno probabilmente tutti i GT Junior e Fiat 128 Rally per assoluta mancanza di competitività verso la Simca Rally 2 che probabilmente darà vita ad un altro "monomarca". Pure a rischio sono le Alpine Renault A 110 - 1300 cc (nella GTS 1300) che dovranno vedersela con una serie di Fiat X 1/9 progettualmente posteriori e tecnicamente assai più avanzate. E tutto questo per cosa??? **forse per far risparmiare qualche coppa nelle premiazioni** ma secondo noi **non rispetta assolutamente lo spirito ed i periodi reali delle vetture che, all'epoca, hanno fatto la storia dell'automobilismo sportivo in Italia**. Passando al punto due: bonus aggiuntivi per le vetture dei periodi D ed E, appurata la infondatezza di tale principio (neanche nel Campionato Europeo viene applicato: vi è infatti la perfetta uguaglianza di punteggio fra tutti i periodi e solo in caso di parità si preferisce la vettura più anziana) che ha portato nel corrente anno ad una lotta fra due vetture che di storia sportiva non ne avevano proprio, erano piuttosto delle oneste vetture da famiglia utili per la gita fuori porta.

Stiamo parlando, per chi non avesse ancora capito, di una **Fiat 1100/103** e di una **Ford Anglia** che hanno "dominato" il campionato 2004 a spese di vetture che di storia ne avevano e come essendo nate per correre (Abarth, Morris Cooper S, Merlyn, Lotus Elan...). Tutto il gruppo dei presenti ha dimostrato di condividere appieno la ingiustizia di base contenuta nella assegnazione dei "Bonus"; basta leggere la classifica assoluta per vedere l'effetto dei "bonus" stessi:

1°	De Angelis Angelo	Fiat 1100/103	Fruitore di bonus
2°	Angelo Giovanni	Ford Anglia	Fruitore di bonus
3°	Belli Guido	Mini Cooper 997	Fruitore di bonus
4°	Scagliarini Alessandro	Lotus Elite	Fruitore di bonus
5°	Pagliarello Gianni	Siata Sport	Fruitore di bonus
6°	Dellea Carmine	Giulietta Sprint	Fruitore di bonus
7°	Bertolini Ciro	Fiat 850 Coupé	Primo non fruitore di bonus che quando ha visto che non era possibile vincere, causa "bonus", ha mollato e non ha disputato altre corse
11°	Rebasti Luciano	Abarth 850	Vale più o meno lo stesso discorso del Bertolini

Da questo specchietto appare evidente la non coerenza dei bonus che, come conseguenza, non portano assolutamente **un aumento di vetture nei periodi D ed E** (ce n'erano assai di più prima...al tempo del Sordi...); tanto per portare un esempio nel periodo D **vi è una sola vettura che ha percorso il numero di gare necessario per l'assegnazione del titolo**. Pertanto, perdurando questo stato di cose, si avrà sicuramente una diminuzione del numero di gare effettuate dai piloti del periodo F, dove vi sono vetture cariche di storia, che partecipano alla conquista del titolo ed una stabilità assoluta dei periodi D ed E salvo l'incremento (dato il basso costo e la reperibilità) di familiari Fiat 1100/103 (magari con scudiero...tranquillo al seguito per aumentare il punteggio conseguito); questa secondo noi è la regola cui si va incontro con questo tipo di normativa.

Sarebbe molto più giusto applicare per tutti gli stessi punteggi e, in caso di parità, privilegiare la vettura più anziana...come si fa in Europa...ma noi si sa, non ostante le continue dichiarazioni di adeguarci a quanto disposto a livello FIA...siamo sempre un po' speciali.

Dalla generale condivisione di quanto sopra da parte di tutti i presenti, si è fermamente dissociato Alessandro Bartoli che ha continuato a dire che le vetture più prestigiose vanno premiate, quando si è dimostrato che il presente regolamento non ha portato a nessun incremento se non, come già detto, Fiat 1100/103 e Anglia.

Nell'occasione ha presentato ufficialmente la sua candidatura alla elezione quale rappresentante dei piloti in seno alla CSAI. Con tutta la stima che nutriamo per Alessandro non condividiamo, almeno per quanto riguarda il nostro Club, una sua elezione in quanto, secondo noi è un po' incompatibile per la sua figura di organizzatore di una delle gare più note del campionato e pertanto difficilmente considerabile "al di sopra delle parti".

Non ci è piaciuta poi la sua presa di posizione rispetto ai "bonus" che danneggiano il novanta per cento dei piloti (condivisa dai presenti) favorendone una piccola parte...anche questo **non ci pare un buon inizio per uno che vuole stare dalla parte dei piloti**...anche se il secondo classificato quest'anno ha utilizzato una vettura acquistata proprio dal Bartoli...salvo errori.

Terminiamo comunicando a tutti gli amici del Club e a tutti gli interessati che siamo intenzionati a supportare la candidatura di **Marco Poponi** a rappresentare i piloti dato che ci sembra, senza togliere niente a nessuno, che di esperienza, anche per gli incarichi attualmente svolti in seno alla CSAI, ne abbia a dismisura, oltre ad una indiscussa competenza e allo spirito indipendente ed altruista che tutti conosciamo...ne riparleremo fra poco ma siamo sicuri che il buon Marco sia l'ideale per rappresentare degnamente tutti noi piloti.

Non possiamo terminare senza ringraziare Franco Naldini che ci ha messo gratuitamente a disposizione uno splendido locale che, secondo noi, si presta in modo eccellente a riunioni e meeting di questo tipo e...non solo.

CAMPIONATO SOCIALE VELOCITA'
CLASSIFICA FINALE 2004

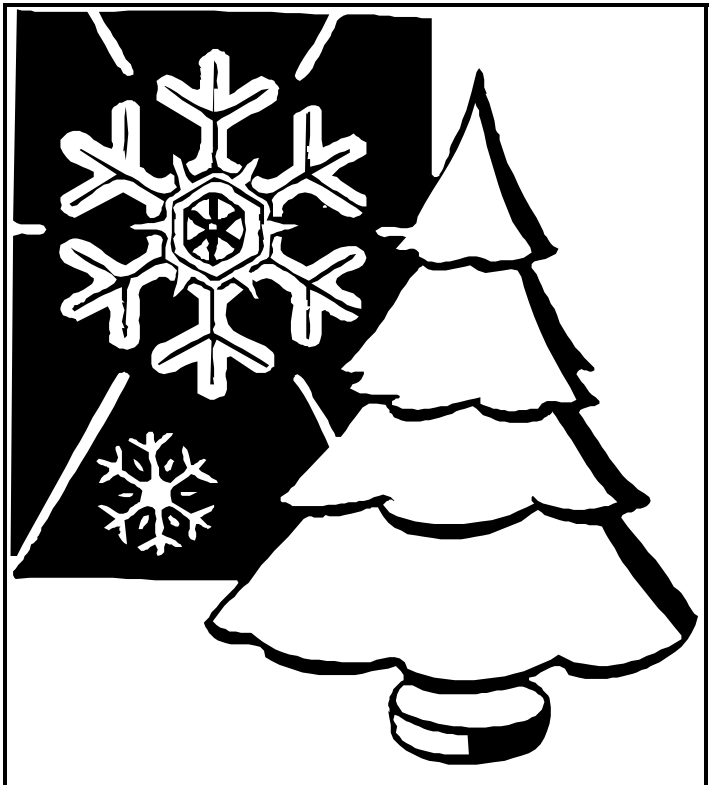
Pilota	Vettura	Gare	Punti	P.ti Validi
1° Carlo Falorni	Cooper 1.3	9	523,00	522,00
2° Fortunato Arrighi	Cooper 1.3	10	526,12	489,12
3° Gino Fanfara	A 112	10	580,12	482,72
4° Stefano De Santi	Alpine A 110	7	456,00	456,00
5° Ciro Bertolini	Fiat 850 Coupé	7	453,64	453,64
6° Sergio Failli	Alfasud TI	6	386,80	386,80
7° Maurizio Bianchini	Alpine A 110	8	384,96	384,96
8° Andrea Bambi	Giulietta TI	8	378,20	378,20
9° Giovanni Bartalesi	Simca 1200 S	6	370,32	370,32
10° Massimo Aglietti	Fiat 127	7	349,16	349,16
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° Franco Ermini	Fiat 128 Coupé	6	234,56	234,56
17° Saverio Gori Savellini	Fiat X 1/9	6	234,12	234,12
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° Stefano Benedetti	Simca R 2	4	156,00	156,00
22° Andrea Quercioli	Fulvia Coupé	4	153,64	153,64
23° Matteo Arrighi	Fiat 128 Rally	4	136,72	136,72
24° Stefano Bartoloni	Fiat 850 S	3	134,04	134,04
25° Silvano Polato	Abarth 695	2	110,40	110,40
26° Andrea Giraldi	A 112 Abarth	2	102,80	102,80
27° Gabriele Ciabattini	Giannini 590	2	92,00	92,00
28° Paolo Franchi	Fiat X 1/9	6	87,40	87,40
29° Sabatino G. Antinò	A.R. 1.6 GTV	3	87,00	87,00
30° Piero Bagiardi	Fulvia Zagato	1	73,00	73,00
31° Marco Brogi	Fulvia HF 1.6	1	69,40	69,40
32° Gianni Falorni	Cooper 1.3	1	61,80	61,80
33° Guido Guerrini	Mini Cooper	1	57,70	57,70
34° Bruno Corsani	Triumph TR 3	2	55,20	55,20
35° Alberto Barresi	Gordini 12	2	55,20	55,20
36° Simone Bartali	Simca 1200 S	1	55,00	55,00
37° Alfredo Capasso	Porsche 911	1	54,20	54,20
Gianmarco Bagiardi	Kadett GTE	1	54,20	54,20
Aiello Giuseppe	A 112 Abarth	1	54,20	54,20
Tropeano Giuseppe	Morris Cooper	1	54,20	54,20
Sisti Giuseppe	Morris Cooper	1	54,20	54,20
42° Massimo Pucci	Mini Cooper	1	46,60	46,60
43° Damiano Bartali	Fiat 128 Rally	1	46,00	46,00
44° Niccolò Ermini	Fiat 128 Coupé	1	1,00	1,00
45° Michael Tolaini	Abarth OTS	1	1,00	1,00

CAMPIONATO SOCIALE RALLY PILOTI
CLASSIFICA FINALE 2004

Pilota	Vettura	Gare	Punti	P.ti Validi
1° Alberto Salvini	Porsche 911	6	227,00	227,00
2° Andrea Zanovello	Fiat 128 R.	4	188,00	188,00
3° Folco Gamberucci	Fulvia Coupé	3	136,00	136,00
4° Massimo Landi	Porsche 911	3	131,00	131,00
5° Andrea Quercioli	Fulvia Coupé	3	122,00	122,00
6° Paolo Gargani	Fiat 124 Ab.	1	43,00	43,00
7° Alfredo Capasso	Porsche 911	1	37,00	37,00

CAMPIONATO SOCIALE RALLY NAVIGATORI
CLASSIFICA FINALE 2004

Navigatore	Vettura	Gare	Punti	P.ti Validi
1° Patrizio Salerno	Porsche 911	7	184,00	184,00
2° Francesco Rinaldi	Fiat 2300 S	2	79,00	79,00
3° Bruno Corsani	Fiat 2300 S	1	43,00	43,00
4° Mauro Grazi	A 112	1	43,00	43,00



La redazione di ROAD BOOK
augura a tutti gli sportivi
BUONE FESTE e FELICE AN-
NO NUOVO

CHALLENGE SALITA PILOTI AUTOSTORICHE

Come già preannunciato nel numero di novembre si fa presente a tutti gli appassionati del settore che la premiazione avverrà durante un party il 15 Gennaio alle ore 16,30 nei locali della mostra scambio di autostoriche ad Arezzo.

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.