

Trofeo italiano rally / Una nutrita pattuglia di equipaggi locali all'appuntamento

Appennino, l'eredità di Trava

Molti i pretendenti alla vittoria nella difficile corsa emiliana vinta negli ultimi sei anni dal campio

Gli assenti hanno sempre torto... o quasi. Nicola Caldani, che non sarà presente sulle strade dell'Appennino Reggiano, conquista infatti in pratica, grazie al contemporaneo forfait di Claudio De Cacco, il Trofeo italiano rally. Ma la sua vittoria rimane ancora non aritmetica per la presenza nella classifica generale, sebbene al momento quasi virtuale, di Franco Cunico, il vicentino, numeri alla mano, potrebbe infatti ancora sorpassare l'attuale leader con due vittorie nel rally del Molise e nel rally di Messina, gare peraltro non al momento inserite nel suo programma. Ed è così che una vittoria, per quanto ormai certa, non può

essere festeggiata e può essere per il momento accantonata. La cosa, fortunatamente, consente di dare il giusto risalto a chi invece si batterà sportivamente sulle strade del rally di domani, uno tra i più difficili del rallyismo tricolore. E in corsa saranno in tanti. Ben 138 equipaggi si sono infatti iscritti alla classica reggiana. Tra questi, come da tradizione, una folta pattuglia di piloti locali pronti a dare il massimo sulle strade di casa. Proprio uno di questi, Marco Gatti, parte con il ruolo di favorito. Il reggiano, sicuramente pilota di valore assoluto, è al debutto sulla Subaru Impreza Wrc del team Procar. Una prima volta non certo facile per un



Nicola Caldani leader della classifica del rally

driver che però conosce palmo a palmo le speciali di gara. Ma la lotta per il successo riguarderà almeno altri quattro sfidanti. Tobia Cavallini, anche lui con una Impreza del team Procar, vorrà confermare le prestazioni del recente rally di San Martino di Castrozza, nel quale ha concluso in terza posizione assoluta. A una prova di rilievo punta anche Francesco Pozzi. Il pilota di Borgomanero, se non verrà ancora tradito dalla sua Ford Escort Wrc (nelle ultime due gare una volta non è partito e l'altra si è fermato dopo la seconda prova) potrebbe essere un brutto cliente per

tutti. Da non sottovalutare anche le possibilità di Daniele Bandieri, in gara con una Subaru Impreza gruppo A della Db Motorsport. A sua disposizione un modello sicuramente meno evoluto delle Wrc di Gatti e Cavallini, ma che gli ha sempre consentito di realizzare ottime prestazioni. Ancora un nome infine per la vittoria, quello dell'esperto Franco Leoni in gara con una Toyota Corolla Wrc. Scorrendo l'elenco degli iscritti si capisce subito che lo spettacolo non mancherà. Quasi impossibile infatti fare l'elenco degli outsider, di coloro che punteranno ad infilarsi

nelle prime dieci posizioni. Tra questi Filippo Salvarani, Subaru Impreza Wrc della Europa Corse, Giuseppe Gazzetti, Peugeot 306 Maxi della Racing Lions, Antonio Rusca, con un'altra Peugeot Maxi, e i migliori tra le Fiat Punto Kit. In particolare Andrea Navarra, sempre più lanciato verso la conquista del monarca dedicato a queste vetture, Luca Pedersoli, il suo più diretto avversario, Andrea Maselli, David Odrati, Giandomenico Basso e Alex Bruschetta. Bella e molto importante ai fini dell'assegnazione del gruppo N sarà la lotta tra Fabrizio

Ratiglia, Mitsubishi RalliArt Italy, e Furio Giacomelli, Mitsubishi della Gima, con Manuel Scossella, sempre con una "Mitsu" a fare da terzo incomodo. Per quanto riguarda il gruppo N due ruote motrici il pronostico è particolarmente incerto. Tra i venticinque equipaggi che correranno nella classe regina della categoria, quella fino a 2000 cc, molti sono infatti i "piedi" noti. Tra questi spiccano su tutti quelli di Davide Gatti e Marcello Gaetti, entrambi piloti di casa e entrambi su Opel Astra Opc. Con la stessa vettura sarà della partita anche Andrea Perego, attuale leader della categoria. Contro di loro la Rover 200 di Roberto Sordi, la Renault Clio Williams della Gip Racing di Gabriele Tognazzi e Peugeot 306 di Walter Lamonato.

La corsa è valida per i maggiori trofei monarca. Tra questi il già citato Fiat, quello Opel Astra Opc, i trofei Mg Rover e i trofei Peugeot 106 N e gruppo A. Anche in questo caso tutti i migliori saranno al via, pronti a regalare all'appassionato pubblico reggiano uno spettacolo di primissimo ordine. Anche questa volta, insomma, gli assenti avranno avuto torto.



La Peugeot 106 di Maurizio Medici



Alan Sordani sulla Rover 200

LA PROVA DESCRITTA DA DAVIDE GATTI

"Si deciderà tutto nelle speciali di Cavola e Castello"

Davide Gatti, trent'anni di Reggio Emilia, è alla sua decima partecipazione nel rally Appennino Reggiano. Per lui e per la sua famiglia il fratello maggiore Marco è uno dei favoriti con l'Impreza Wrc del team Procar. L'appuntamento con la corsa di casa rappresenta il momento più importante dell'intera stagione. Su queste strade, infatti, prima come spettatori e poi come attori protagonisti, è nata e si è rafforzata la loro passione e su queste strade sono arrivate le prime soddisfazioni importanti e i successi. "Avevo quattordici anni - ri-

corda Davide - e con i miei amici aspettavamo la gara lungo la discesa della prova di Castello, un tratto che oggi non si percorre più. Il rally si correva tutto di notte ed erano i tempi della Lancia 037 e delle Porsche. Ripensandoci, rinvio ancora quelle emozioni, i rumori che si facevano via via più vicini e i fasci di luce che tagliavano il buio con la gente che urlava impazzita al passaggio dei concorrenti".

Da spettatore a protagonista il salto è stato quindi naturale.

In effetti ho solamente seguito le orme

di mio fratello Marco che già aveva iniziato a correre. Nel 1990, quando lui era in gara con la Lancia Delta gruppo A del team Astra, io ho esordito con una Peugeot 205 gruppo N seguita da Ivano Barbolini, lo stesso preparatore che oggi si occupa della mia Opel Astra Opc. Di quella gara ricordo soprattutto il grande aiuto che seppi darmi il mio navigatore Daniele Cianci. Lui era già un professionista e riuscì a farmi vincere l'emozione dell'esordio. Arrivammo quarti di classe e fu sicuramente un ottimo risultato. Ricordo il tutto con particolare emozione anche perché Daniele oggi non c'è più: è infatti scomparso qualche tempo fa, assediato dalle esaltazioni di una stufa. Una sorte ben strana per chi ha sfidato il destino tante volte lungo le strade del rally.

Dieci edizioni della corsa. Quali il tuo ricordo più bello e quello più brutto? "Due i momenti belli. Il primo risale al 1996; con l'Opel Astra Gsi riuscimmo a vincere dopo una bella battaglia. Nell'occasione prendemmo i punti che poi si rivelarono decisivi per la conquista del titolo di gruppo N. Lo scorso anno invece abbiamo vinto il gruppo con la nuova Opel Astra Opc. È stato il primo successo per questa vettura, che ha dimostrato di essere estremamente competitiva. Il ricordo più brutto è invece legato alla mia partecipazione nel 1997. Ero al via con una Renault Clio gruppo

A, un'auto che poteva consentirmi di lottare anche per la vittoria. Purtroppo già nella prima prova fui costretto al ritiro per la rottura del serbatoio".

Cosa pensi della gara di casa tua? "Il rally Appennino Reggiano è sicuramente uno degli appuntamenti più difficili del Trofeo italiano rally. Una gara insidiosa, che ha spesso tradito anche campioni illustri e che, alla fine, ha premiato sempre il migliore pilota in gara. Sarà forse per questo che nelle ultime sei stagioni a vincere è stato sempre Renato Travaglia, il più forte pilota italiano con le due ruote motrici".

Diamo insieme un'occhiata al percorso? "La corsa si snoda in due zone ben delimitate e con caratteristiche completamente diverse. La prima è intorno al fiume Enza, dove si svolgono le prove di San Polo, Vetto e Cal Tassobbo. Sono speciali belle, veloci, con un fondo molto abrasivo che, in particolare con il caldo, può mandare in crisi i pneumatici. La seconda zona è quella intorno al fiume Secchia. I tratti cronometrati di Cavola e Castello sono forse i più difficili. Il loro percorso è infatti molto veloce e il fondo particolarmente sconnesso. La vettura salta quindi in continuazione, con reazioni brusche non sempre intuibili. Chi conosce bene queste prove è sicuramente avvantaggiato rispetto agli altri e può tentare qui di vincere".

LA TRADIZIONE AUTOMOBILISTICA DI REGGIO EMILIA

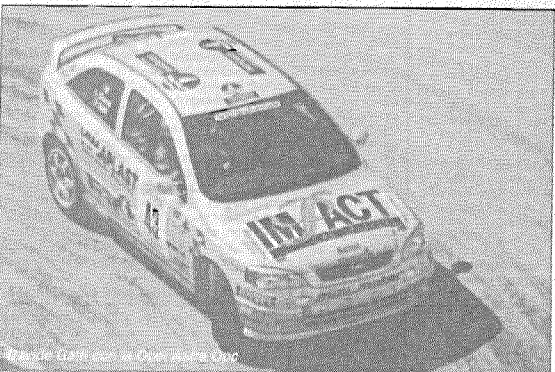
La lunga storia di una passione

L'automobilismo in provincia di Reggio Emilia ha radici molto profonde. La prima corsa automobilistica risale al 1926; la formula era quella del "mezzo chilometro lanciato". La gara, che contava 17 partenti, alcuni dei quali futuri dirigenti del Ac provinciale, venne vinta dall'Italia di Tassi che, su uno stradone non asfaltato, raggiunse la considerevole velocità di 121,400 Km/h. Anche nel dopoguerra l'Ac provinciale non mancò mai di appoggiare le nascenti competizioni sportive: l'attività, anno dopo anno, assunse infatti dimensioni importanti. Nell'ottobre del 1959 un nutrito gruppo di piloti reggiani creò la Scuderia Tricolore, diretta emanazione dell'Ac Reggiano, l'ente che ha poi segnato le sorti dell'automobilismo reggiano fino ai nostri giorni. Nel gennaio 1968 in Jugoslavia, a Skopje, morì in corsa Luciano Lombardini, uno dei principali ispiratori dell'automobilismo sportivo della città. Fu così, in ricordo di questo personaggio, che gli appassionati vollero dedicargli una gara: il Rally dell'Appennino Reggiano - Trofeo Luciano Lombardini. La prima edizione prese il via il 19 maggio 1968. Ben 122 i partenti, messi in riga dalla Renault Gordini di Bruno Benetti, portacolori della Scuderia del Grifone. La nuova formula ebbe successo. La regolarità prese infatti il sopravvento sulla velocità in salita e la gara iniziò un'ascesa costante. A promuoverla, la ricchezza del patrimonio sportivo reggiano, inteso sia come piloti e navigatori ma anche come ufficiali di gara, preparatori e appassionati. La corsa, tuttavia, dopo la sua terza edizione conobbe un periodo di stasi. Molti furono i piloti costretti ad "emigrare" e a tentare l'av-

ventura in pista. Ma ben presto arrivò la ripresa per mano della commissione sportiva dell'Ac provinciale. Nell'autunno 1979 si svolse la quarta edizione del Rally Appennino Reggiano - Vi Trofeo Luciano Lombardini, che andò ad affiancarsi a competizioni più vecchie e blasonate come il Vally Piacentino, il Colline di Romagna, il Modena. Dalla metà degli anni Ottanta, l'Appennino ha poi seguito tutta l'evoluzione della specialità. Si apriva quella dei team, e con essi la gestione manageriale delle corse e dell'attività dei piloti. Nel 1980 vinsero Ragastar-Padimatteo al volante dell'invincibile Lancia Stratos. L'anno successivo la manifestazione entrò a far parte del Trofeo rally nazionali raggiungendo, anno dopo anno, il massimo coefficiente di validità. La storia recente è legata alle fortune del Campionato due ruote motrici e alla sua evoluzione più recente, il Trofeo italiano rally, che riporterà sulle strade del Reggiano i potenti mostri turbo a trazione integrale.



Fabrizio Ratiglia sulla Mitsubishi RalliArt



Davide Gatti sulla Renault Clio

PERFORMANCE VINCENTE
PER Valentino ROSSI
SU HONDA
NEL GP 500 DI GRAN BRETAGNA

E tu, hai dei pneumatici o dei Michelin?

LE MIGLIORI PERFORMANCE SONO QUELLE CHE DURANO.



www.michelinrally.it