



Informazione pubblicitaria a cura di ACISPORT e RCS Pubblicità

Trofeo Italiano rally / Tutto è pronto per la 21ª edizione del San Martino di Castrozza e Primiero

Nicola Caldani scala le Dolomiti

Il pilota toscano della Subaru, iscritto a sorpresa, tenta l'affondo decisivo per la conquista della serie

Tattiche, manovre a sorpresa, annunci clamorosi subito smentiti. In vista degli ultimi appuntamenti della stagione tutti i sistemi sono buoni per "imbrogliare" la concorrenza e per raggiungere gli obiettivi prefissati. Ed è così che l'annuncio a clamorosa assenza di Nicola Caldani

sione d'oro per gli attuali leader del Tir e per la Subaru Procar, di chiudere definitivamente i conti. Per il settimo dei suoi dieci appuntamenti il circus del Trofeo Italiano rally si sposta quindi sulle Dolomiti, al gran completo con il toscano che, reduce da tre successi consecutivi, si pre-

te e poi decidere eventuali altre partecipazioni. Dopo le tre vittorie consecutive ottenute in Valle d'Aosta, al Marca Trevigiana e a Genova, siamo molto vicini alla conquista del trofeo. Proprio per questo attaccheremo sin dal via, senza tattiche e senza stare a vedere cosa fa-

feo, il fatto che Nicola sia presente non cambia comunque il mio obiettivo: voglio provare a vincere. Un mio successo è infatti l'unico risultato che può tenere ancora aperto il campionato. Negli ultimi appuntamenti la sfortuna, e qualche piccolo errore, hanno penalizzato le grandi potenzialità della mia Toyota Corolla Wrc. Ora spero che la debbata si vulti un po' dalla nostra parte".

"All'Appennino Ligure sono arrivato secondo", dichiara Claudio De Cecco, pilota del team Euromotor - ma non sono comunque rimasto soddisfatto al cento per cento di come sono andate le cose. Credo che questo rally sia adatto ai miei mezzi e a quelli della mia Ford Focus Wrc. Sono convinto di poter fare bene. Per tenermi in allenamento la scorsa settimana ho preso parte al Castrol Rally in Austria. Corrovo con una Mitsubishi e mi sono piazzato secondo di gruppo N. Un ottimo risultato, che mi ha for-

tamente motivato". Dopo la battuta a vuoto dell'Appennino Ligure, si ripropone anche Tobia Cavallini, nuovamente in coppia con l'esperto Flavio Zanella sulla seconda Subaru Impreza del team Procar. "L'uscita di strada in Liguria", dice Cavallini, "è stata un duro colpo, soprattutto dal punto di vista del morale. A mente fredda, nei giorni dopo la gara, mi sono convinto che dovevo reagire. Sono in grado di fare bene, anche perché il feeling con la Impreza sta migliorando. Avere poi accanto un grande copilota come Flavio Zanella mi consente di

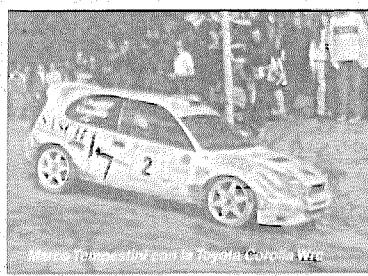


Nicola Caldani con la Subaru Impreza Wrc

tentare la conquista di un posto sul podio". La lotta per il primo posto non è comunque l'unico motivo di interesse del rally di San Martino di Castrozza e Primiero. Nel gruppo N quattro

ruote motrici. Fabrizio Rattig, Mitsubishi Ralliart Italy, tenterà di bissare il successo ottenuto a Genova e conquistare quindi la testa della classifica. Tra le due ruote motrici la battaglia nei vari raggruppamenti si intersecherà con quella nei vari monomarca. La corsa ha infatti validità anche per il Trofeo Fiat Punto Kit, il Trofeo Rover, Opel e Peugeot oltre che per il campionato triveneto e il Challenge delle Polizie europee. Questo in breve il programma della due giorni dolomitica. Nella mattinata di oggi si ter-

ranno le verifiche tecnico-sportive a San Martino di Castrozza. Il prologo del rally scatterà alle ore 21.01. Sempre questa sera verrà disputata la prima prova speciale, quella spettacolare, quella spettacolare, nel piazzale degli impianti di risalita Rosalpina: la prima vettura prenderà il via alle 21.04. Domani alle ore 08.01 partirà la lunga giornata di gara. In programma 13 prove speciali pari a 129,50 km. In totale i concorrenti dovranno percorrere 497.090 chilometri. L'arrivo è previsto alle ore 21.59 nel centro di San Martino di Castrozza.



Claudio De Cecco con la Toyota Corolla WRC

dani e Max Chiapponi nel rally di San Martino di Castrozza e Primiero si tramuta in un'iscrizione dell'ultima ora. Nel giro di pochi giorni la corsa, che doveva rilanciare le possibilità degli avversari e in particolare quella di Marco Tempestini, diventa l'occa-

senta nel ruolo di primo favorito. "La mia partecipazione", spiega Caldani, "non era prevista. Il budget non era infatti sufficiente, ma la Procar ha deciso di iscrivermi. L'obiettivo è quello di raccogliere quanti più punti possibili prima dell'esta-

ranno gli altri". "La presenza di Caldani non mi sorprende assolutamente", afferma Tempestini - anche perché l'assenza dal San Martino, annunciata dalla sua squadra nelle settimane passate, rappresentava l'unico modo per fargli perdere il tro-

IL RACCONTO DI PIERO LONGHI, VINCITORE NEL 2000

"Determinante la scelta dei pneumatici"

Il Rally di San Martino evoca dolci ricordi a Piero Longhi. Da queste parti infatti, nella passata stagione, il pilota di Borgomanero riuscì a cogliere un successo molto importante che bloccò la fuga di Paolo Andreucci, allora con la Subaru, verso il tricolore.

"In effetti", afferma Longhi, "fu una vittoria pesante. In pratica invertì la tendenza del campionato e fu la prima di una serie che mi consentì di vincere poi il tricolore. Dopo quella gara ho vinto infatti consecutivamente la Targa Florio, l'Alpi Orientali e il Messina".

Quali sono le caratteristiche salienti di questa corsa?

Contrariamente a quanto si possa pensare, il San Martino non è la classica gara di montagna con strade strette, molto guidate e senza nemmeno un metro di allungo. Le prove in generale sono infatti molto veloci e con lunghi tratti a carreggiata larga. Alcune, come la Gorbiera, potrebbero benissimo essere usate come percorso per una prova di velocità in salita. Ci sono naturalmente anche tratti stretti e più tecnici. È un rally quindi completo che mette in realtà le capacità del pilota.

Qualche precauzione da prendere o qualche cosa da tenere sempre d'occhio?

"Io credo che il caldo e l'altitudine

del fondo stradale potrebbero giocare un brutto scherzo ai pneumatici. Occorrerà quindi scegliere le coperture con estrema cautela. Ogni sbaglio, in una corsa di un solo giorno, può essere fatale".

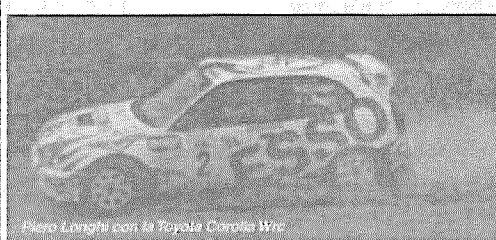
Quali altre caratteristiche rendono questo rally in montagna un evento particolare?

"Innanzitutto lo scenario in cui si corre. Spesso, durante le ricognizioni, mi sono anche soffermato a guardare quello che mi circonda. Lo spettacolo delle Pale, di tutta la valle di Primiero e dei monti che la circondano è infatti unico. Ma c'è anche un altro fattore importante. Qui i rally sono amati, non sopportati. La gente, anche nelle ricognizioni, è sempre gentile, ospitale e non ti fa mai sentire un intruso. È l'altro è anche una delle manifestazioni organizzate nel modo migliore. Io non farei nulla dell'astolito anche se capisco che la presenza di troppa gente importante in un ristretto territorio fa sì che spesso questa si danneggi a vicenda".

Ricordi qualche particolare aneddoto legato a questo rally?

"Il San Martino mi ha sempre portato fortuna. Negli ultimi due anni sono arrivato una volta secondo e, come detto, una volta primo. Nel 1999 mi ricordo che Renata Travaglia con la Peugeot 306 Maxi, a io, con la Renault Mégane dell'Auto-

rel, arrivammo all'ultima prova, quella spettacolare nel piazzale degli impianti di risalita, divisi da soli due secondi. Per noi e per il pubblico fu tutto molto avvincente. Ottenemmo quasi lo stesso tempo e quella volta vinse Travaglia. Lo scorso anno, invece, per tutta la prima tappa io e Andreucci da lei siamo stati di santa ragione. Il di-



Piero Longhi con la Toyota Corolla WRC

stacco tra noi era minimo ma Paolo sbaglia la scelta dei pneumatici da utilizzare nella prima speciale del secondo giorno. Parti con le gomme slick proprio mentre sulla strada si stava scatenando un vero e proprio diluvio. A questo proposito vi voglio svelare un segreto. A circa metà speciale c'era mio padre e quando iniziò a piovere mi telefonò subito. Ero ancora in assistenza e cambiò subito i pneumatici montando i rain. In quella pro-

va sono riuscito a mettere tra me e Paolo un distacco che lui non ha più recuperato. Spesso la vittoria e la sconfitta sono legate a fattori del tutto imprevedibili".

Un tuo pronostico?

"Credo che sarà una gara combattuta fino in fondo. Quest'anno non c'è la prova del Manghen che, a mio avviso, era senz'altro la più

IL PRIMO APPUNTAMENTO RALLISTICO NEGLI ANNI '60

La storia infinita passa tra le vallate

La prima edizione del rally di San Martino di Castrozza risale al 1964. L'idea di organizzare una manifestazione automobilistica con epicentro San Martino era scaturita, qualche anno prima, dall'incontro di due appassionati: l'avvocato Luigi Stochino e il conte Pietro Bovio, presidente della locale azienda autonoma. L'intento era quello di rivitalizzare la stagione estiva sammartinese e, allo stesso tempo, introdurre una specialità che all'epoca in Italia era quasi inesistente. Il primo percorso prevedeva 1600 chilometri nella suggestiva cornice delle Dolomiti, tutto su strade sterrate. Per ben quattro volte la gara attraversava il centro turistico in provincia di Trento.

Sessantaquattro gli equipaggi partecipanti. 34 quelli che arrivarono alla fine. A vincere furono Cavallini e Munari su Alfa GT. Giorgio Tauber, 59 anni, fa parte a tutti gli effetti della storia di questa corsa che lo ha visto sempre protagonista, prima come pilota e ora come presidente del comitato organizzatore.

Quante volte ha preso parte alla gara?

"Dalle quattordici edizioni del 'vecchio' rally ne ho disputate ben dodici. Tutte con la Porsche, la mia fedelissima compagna di ventuno anni di corse".

Quali erano le caratteristiche che fecero grande il San Martino?

"Sicuramente le difficoltà del percorso, sempre molto selettivo e lungo. Il chilometraggio variava dai 1300 ai 1600 chilometri e la corsa abbracciava una zona ampia che andava dall'altopiano di Asiago a tutte le Dolomiti del Garda, del Friuli fino all'Alto Adige. Ora, purtroppo, i rally sono diversi, troppo concentrati".

Le edizioni della manifestazione si susseguirono ininterrottamente fino alla 14ª, nel 1976. La manifestazione sciolse tutti i gradi di validità internazionale raggiungendo prima quella per campionato europeo, poi quella per il campionato mondiale conduttori. Nel 1977, però, il rally si fermò.

Quali furono i motivi che bloccarono la corsa?

"Le autorità locali, soprat-

tutto il Prefetto di Trento, ci negarono il permesso di passaggio in gran parte delle prove. C'erano problemi gravi, erano gli anni degli attentati in Alto Adige, e le misure di sicurezza richieste ci impedirono di mettere insieme una gara degna della tradizione del rally. Purtroppo quella che doveva essere una sospensione momentanea si è poi protratta per diciassette anni".

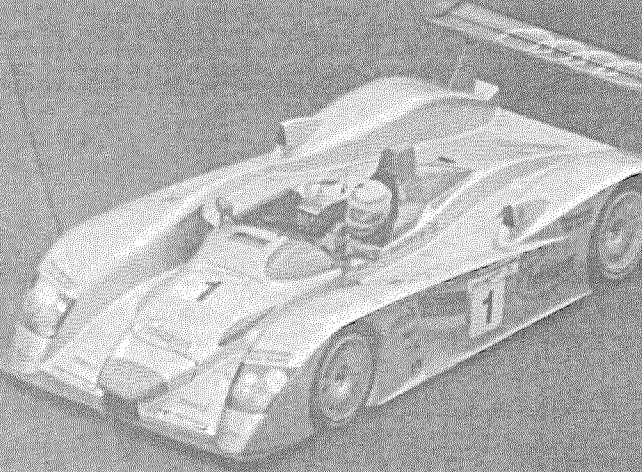
Il sonno della corsa è durato fino al 1995. Grazie alla San Martino Corse la competizione è infatti rinata, passando in pochi anni dalla validità per la Coppa Italia, a quella nel 1999 per il Campionato Italiano 2 litri, nel 2000 per il Campionato italiano assoluto, e infine, in questa stagione, alla validità per il Trofeo italiano rally.

Come siete riusciti a ri-proporre la gara?

"Soprattutto grazie alla grande volontà di alcuni giovani imprenditori locali. Sono i figli di quelli che avevano fatto grande il San Martino dei tempi d'oro. Grandi appassionati ma, soprattutto, persone che comprendono l'importanza del rally come veicolo di forte richiamo turistico. Allora come oggi la manifestazione allunga la stagione, dando pubblicità e guadagno a tutta la valle".

I rally sono un modo di famiglia che ha contagiato un po' tutti in casa Tauber...

"Ho avuto dei nipoti e dei cugini che hanno corso. Due anni fa, poi, ha debuttato anche mio figlio Matteo come navigatore. Ora si sta laureando in economia e commercio. Per fortuna al momento non pensa a correre, ma ho paura che prima o poi..."



PERFORMANCE VINCENTE
PER AUDI R8S
NELLA 24h DI LE MANS

E tu, hai dei pneumatici o dei Michelin?

LE MIGLIORI PERFORMANCE SONO QUELLE CHE DURANO.

