

# Privato

**Con una Punto del Team D'Ambra, Giandomenico Basso va a vincere davanti a Renato Travaglia, passato alla 207, e ad un tonico Tobia Cavallini. I tre hanno animato una gara condizionata dal maltempo.**

**S**e al Ciocco, mancando gli ufficiali venne fuori una gara, pur a senso unico, piacevole, al 1000 Miglia è venuta fuori una due giorni avvincente. È bastato aggiungere Basso a Travaglia ed il gioco si è fatto incandescente. In più mettemoci la convinzione di chi sa di dover sfruttare al massimo le opportunità che si presentano ed ecco che il cerchio si chiude, lasciando da parte la polemica e le frasi al vetriolo sulla presenza di Basso e su Travaglia salito stavolta su una Peugeot, la gara bresciana, pur a scartamento

ridotto, ha saputo offrire nuovi ed interessanti spunti tecnici. Che sono quelli che contano, in un periodo di marasma economico e politico dei nostri rally.

## Lotta a tre

Una gara che ha girato intorno a tre piloti: Basso, il vincitore, Travaglia e Cavallini. Sono stati loro tre ad avvicinarsi al comando e se per i primi due era logico aspettarselo, per il toscano si è trattato non di una bella sorpresa, ma di una conferma di doti rimaste soffocate per troppo tempo.

Difficile dire che fisionomia avrebbe potuto avere un 1000 Miglia con tutti dentro, ma a parte i primi due, abituati all'attico della classifica, un Cavallini così pimpante ed in forma psicologica davvero olimpica avrebbe potuto fare bene comunque. Cinque prove speciali, quasi la metà di quelle in programma, non si vincono per grazia ricevuta e soprattutto non si passa al comando perché si ha la bacchetta magica, soprattutto se si lotta con calibri come Basso e Travaglia. E siccome gli assenti hanno sempre torto, questo è quanto.

# di lusso



Glandomenico Basso e Mitia Dotta escono da un inizio di stagione non troppo positivo e portano a casa una vittoria molto importante per il morale e, magari, per il titolo europeo.



## Meteo giudice

La gara è stata condizionata dal maltempo, troppo spesso dalle scelte di gomme ed anche da qualche magagna tecnica (Travaglia con le bizze del freno a mano, Cavallini e Basso con una foratura con il trevigiano anche afflitto dalla rottura del tirante della barra posteriore nella seconda tappa). Tutti hanno un ricognitore, anche se non è legale averlo, pure l'ultimo dei mo- hicanici ha un fedele servitore che transita sulle prove a dare indicazioni su ciò che si troverà, ma stavolta la lontananza delle prove dal Parco assistenza, quindi con almeno due ore di spazio temporale, ha giocato un ruolo determinante sulle decisioni delle calzature da adottare. E tra esperienze vere maturate, un sapere forse più millantato che reale, tra vere e proprie roulette e decisioni forse troppo affrettate del tipo "o la va o la spacca", la terza uscita del tricolore ha divertito e tenuto tutti con il fiato sospeso fino all'ultimo. Insomma, la materia prima per proporre un bello spettacolo c'è.

## Basso europeo

Tornando a Basso, c'è poco da dire: avuta la certezza di poter partecipare con la vettura di D'Ambra con lo scopo di testare sull'asfalto l'X-Trac ha poi cercato di raggranellare punti pesanti per la serie continentale che potrebbero tornare comodi se magari - toccando ferro - ad un certo punto l'Irc, con il bendiddio che la concorrenza propone, andasse male. Travaglia continua a dire che vive alla giornata, ma ha lasciato intendere che in Trinacria, grazie anche agli aiuti della locale Island Motorsport, la sua scuderia, è molto, ma molto facile che ci sia. Magari con una Skoda della Gass Racing.



Luca Betti. Per lui un nono posto con qualche rimpianto.





PHOTO 4

Lasciata la Punto, Renato Travaglia trova la 207 S2000 e con essa un buon secondo posto.

## ■ COSTRUTTORI

# Rivincita torinese

Finora due successi per la Punto ed uno per la 207. Le novità sembrano rivitalizzare la vettura italiana.

Un altro dato interessante scaturito nella prima triade di gare tricolori è il 2-1 di Abarth nei confronti di Peugeot. Un dato che può lasciare il tempo che trova ma in un quasi... monomarca della Casa del Leone, che vinca la vettura definita da molti la più difficile del lotto delle S2000 e, forse anche la più fragile, lascia pensare. A parte le vittorie di Travaglia al Ciocco e di Basso in questa occasione, anche quella privata dell'HRT affidata a Marco Signor ha mostrato la sua affidabilità. Certamente più modaiola la 207, acquistata in gran numero

benché arrivata dopo (in Italia ce ne sono 25 a fronte di 22 Punto), la francese sfrutta bene la politica del Costruttore volta ai clienti sportivi con un dialogo costruttivo, quello che invece lamentano di non avere coloro che hanno in casa una 2 Litri torinese, visto che in Abarth sembra che prima si pensi alla squadra ufficiale e poi al resto. Siamo davanti alla conferma che nulla, nei rally, è scontato e sicuramente le novità introdotte sulla Punto, dal cambio all'assetto, gioveranno. Perché a Torino non si è secondi a nessuno.



In questo modo è finita la gara di Christian Manzini sulla PS7.



ROSSI

## Tempi

### PS1 CITTÀ DI DESENZANO (km 3,87)

1. Basso-Dotta (Fiat Punto Super 2000) in 3'42"8; 2. Travaglia-Granal (Peugeot 207 Super 2000) a 3"7; 3. Dallavilla-Rocco (Peugeot 207 Super 2000) a 7"5; 4. Di Benedetto-Giordano (Peugeot 207 Super 2000) a 10"5; 5. Signor-Barone (Fiat Punto Super 2000) a 10"7.

### PS2 CAPOVALLE (km 14,30)

1. Cavallini-Famocchia (Peugeot 207 Super 2000) in 9'24"6; 2. Di Benedetto-Michelet (Peugeot 207 Super 2000) a 1"5; 3. Travaglia a 3"4; 4. Signor a 3"7; 5. Dallavilla a 5"1.

### PS3 TREMOSINE (km 18,76)

1. Cavallini in 12'48"9; 2. Basso a 7"5; 3. Travaglia a 10"2; 4. Michelini-Perna e Signor (Peugeot 207 Super 2000) a 11"9.

### PS4 CONVENTINO (km 11,30)

1. Cavallini in 7'55"7; 2. Basso a 2"3; 3. Manzini-Lucchi (Peugeot 207 Super 2000) a 3"7; 4. Travaglia a 4"3; 5. A. Di Benedetto a 5"9.

### PS5 CAPOVALLE 2

1. Basso in 9'10"8; 2. Travaglia a 2"3; 3. Perico-Carrara (Peugeot 207 Super 2000) a 6"2; 4. Signor a 6"5; 5. Michelini a 7"5.

### PS6 TREMOSINE 2

1. Travaglia in 12'43"7; 2. Perico a 8"9; 3. Basso a 12"5; 4. Michelini a 14"4; 5. Signor a 17"8.

### PS7 CONVENTINO 2

1. Basso in 7'41"9; 2. Travaglia a 5"6; 3. Signor a 8"2; 4. Cavallini a 8"3; 5. Michelini a 9"7.

### PS8 IRMA (km 18,57)

1. Basso in 13'41"1; 2. Travaglia a 11"5; 3. A. Di Benedetto a 13"6; 4. Perico a 13"9; 5. Antonelli-Botticini (Peugeot 207 Super 2000) a 19"3.

### PS9 PERTICHE (km 25,08)

1. Cavallini in 18'34"5; 2. Perico a 2"6; 3. Basso a 7"3; 4. A. Di Benedetto a 8"7; 5. D. Di Benedetto a 19"3.

### PS10 CAVALLINO (km 12,87)

1. Cavallini in 11'20"8; 2. Michelini a 8"4; 3. Basso a 12"2; 4. Betti-Bernacchini (Peugeot 207 Super 2000) a 16"9; 5. Signor a 18"7.

### PS11 IRMA 2

1. Travaglia in 13'51"5; 2. Cavallini a 15"0; 3. Perico a 18"7; 4. Michelini a 19"3; 5. Antonelli a 25"7.

### PS12 PERTICHE 2

1. Basso in 18'45"3; 2. Travaglia a 6"7; 3. Perico a 25"1; 4. Cavallini a 26"2; 5. Michelini a 30"6.

### PS13 CAVALLINO 2

1. Travaglia e Perico in 11'32"6; 2. Cavallini a 2"0; 3. Basso a 2"3; 4. Donchev-Yordanov (Peugeot 207 Super 2000) a 7"7; 5. Betti a 11"1.



CIR

1000 MIGLIA



## GLI ALTRI PROTAGONISTI

# Tobia, un gigante

Cavallini, che è stato anche al comando, si è piazzato terzo in una gara che lo ha visto protagonista. Il bilancio dei privati di lusso.

FOTO 4

Un rally, quello bresciano, che ha elevato ancora la seconda fascia, quelli che già a metà anno non hanno i conti che tornano o forse non li hanno neppure adesso. Cavallini alla Targa Florio salirà sulla 207 Gruppo R-Trofeo ufficiale sacrificandosi per la ragion di stato chiesta da Peugeot (leggiamola anche come un premio per quanto sta facendo), per far capire anche una certa fedeltà al marchio. Il toscano è in forma, quelle conferme che cercava le ha avute e per il futuro non fa proclami, vorrebbe solo trovare i soldi per proseguire la parabola positiva, adesso che è ancora al secondo posto nell'assoluta.

### Perico, sì e no

Bene, nel male, anche Alex Perico. Il bergamasco cercava anche lui il risultato d'effetto

dopo un avvio stagionale non proprio roseo. Ha toppato costantemente le gomme, quindi male, e neppure l'aver Alex Fiorio come coperta di Linus gli è servito. Se non altro alle difficoltà che gli si sono presentate ha reagito con lucidità esprimendosi bene, bene davvero anche con il cronometro. Dovrà adesso dare la continuità a questa prestazione, anche se con molta probabilità lo vedremo solo sul catrame, visto che la terra proprio non la digerisce.

### Rudy, gran debutto

Il risultato migliore fra tutti è quello di Rudy Michelini. Quinto assoluto con una notevole costanza di rendimento alla terza gara con la 207 e soprattutto al debutto al 1000 Miglia, corsa che tutti coloro che sono entrati nella

top ten conoscevano assai bene. Un rally che ti guarda in faccia come questo, correrlo a spada tratta come ha fatto il pilota di Pescia delinea grandi qualità, peccato che anche lui rientri in quella fascia di piloti che devono fare i salti mortali per correre e con la franchigia stampata bene a mente. Tre gare e tre grandi prestazioni anche per Marco Signor. Bravo davvero, il trevigiano, che ha letto bene le difficoltà del 1000 Miglia. Anche per lui problemi sulle scelte di gomme ma con il cronometro ha comunque sempre convinto, a fine anno lo si aspetta davvero in alto. Da rivedere Alfonso di Benedetto, incappato in un nuovo errore e come lui anche il fratello Davide, che sembra voglia puntare all'Europeo. Vanno entrambi forte, ma non serve farlo per poi non arrivare.



Ha anche assaggiato il sapore della leadership ma alla fine Tobia Cavallini, assieme a Sauro Farnocchia, porta a casa un comune positivo terzo posto assoluto.



ROSSI

Bene Rudy Michelin all'esordio sulle strade bresciane: conclude al quinto posto assoluto.



PHOTO 4

Michal Solowow è ottavo.



PHOTO 4

Marco Signor. Il sesto posto è un premio per lui.



Alex Perico riscatta un inizio di stagione sottotono e chiude ai piedi del podio assoluto.

ROSSI



■ I PILOTI DI CASA

# “Dalla”, poca gloria

Il campione bresciano picchia subito, bravo Antonelli che chiude al settimo posto. E la Bmw di Ricci continua a crescere.

ROSSI



Grande gara di Giampietro Antonelli che chiude la sua fatica al settimo posto.

PHOTO 4



Così si è ridotta la 207 di Dallavilla.

Ci sono quelli per cui la gara brescana è di casa. Come Andrea Dallavilla, partito ventre a terra nel tentativo di rinverdire i fasti davanti al pubblico amico che lo acclama ancora tanto. È durata tre prove, la sua gara, prima di appiccicare la 207 contro un cordolo staccando l'anteriore sinistra. Ha detto che comunque lo rivedremo. Grande è stato Giampietro Antonelli, uno che in Lombardia ha il nome che parla da solo. Ha sempre veleggiato nell'attico della classifica senza timori reverenziali verso i big del tricolore ed anzi, se le gomme lo avessero permesso, avrebbe potuto fare davvero di più che non il settimo posto finale.

I piemontesi Lombardi-Urban portano a casa il primato tra le Super 1600. A sinistra Corrado Fontana, decimo.



PHOTO 4



Gigi Ricci vince la classe N3 con la sua Bmw 120d.

Grande risultato per Gigi Ricci, primo delle due ruote motrici di serie con la sua Bmw 120d a gasolio, con la quale adesso guarda anche alla classifica delle tuttavanti di serie del Cir visto che Dall'Ara ha picchiato e che Crugnola ha rotto il motore. Concreto e veloce come sempre, il bresciano ha proseguito a testare la vettura con una nuova trasmissione, dimostrando che la scommessa con la bavarese la sta vincendo. Prima bene e poi male per Cristiano Manzini, fermatosi al termine della prima giornata anche lui per aver toccato una ruota, dopo avere lasciato la propria firma in qualche bel riscontro cronometrico.

### I PIÙ

▲ Rudy Michelini. Il toscano era al debutto al 1000 Miglia eppure ha viaggiato sui tempi di chi lo aveva corso e ricorso in più occasioni. Peccato che disputi poche gare del tricolore.

### I MENO

▼ I partecipanti all'Euroally. A partire da Fontana, per proseguire con Solowow, Iliev, Donchev ed anche Betti, hanno mostrato davvero poca consistenza. Tra tutti quello che ha offerto spunti migliori con le lancette è stato comunque Betti.

## In cerca del Mondiale

Il 1000 Miglia era la prima delle tre gare di qualificazione per i piloti centro-europei del Pirelli Star Driver, la seconda edizione del trofeo che porterà i vincitori a disputare il Mondiale Produzione nel 2010, dopo la selezione autunnale in Austria. Per arrivarci, bisogna innanzitutto iscriversi al trofeo ed occorre avere avuto meno di 27 anni il primo gennaio di quest'anno. Il meccanismo di qualificazione è cervellotico: prevede una classifica speciale per speciale dove vengono assegnati 5-4-3-2-1 punti ai primi cinque di ogni PS. Ma attenzione, sia per le 4 ruote motrici sia per le 2 ruote motrici, pur però confluendo tutti in un'unica classifica finale. Stavolta ha avuto la meglio Marco Signor su Torlasco ed Albertini. Potrebbe essere un'idea, per il trevigiano, proseguire, non si sa mai. Croazia e Bulgaria le altre due gare disponibili, sempre facenti parte del torneo continentale.

## ■ GLI ASSENTI

# Riposo forzato

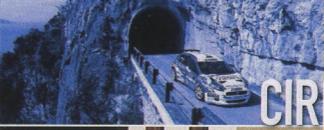
Sono mancati, per motivi diversi, Campedelli, Medici e Scorcioni. Tre che avrebbero potuto dire la loro per la top ten.

A parte che pareva dovesse esserci Andrea Aghini con la Skoda Fabia di Butti, idea nata bene e morta praticamente l'ultimo giorno utile per inviare le iscrizioni perché mancavano diversi presupposti, al 1000 Miglia si sono registrate altre tre defezioni di rilievo. Procediamo per ordine alfabetico: Simone Campedelli, in conseguenza al capitombolo dell'Adriatico non ha potuto risalire sulla Lancer perché indietro nel ripristino, Davide Medici ha rotto il motore (che forse ha sofferto nell'elettronica) della 207-Twister poco dopo lo shakedown e quando

aveva deciso di ripartire con un motore nuovo prestatato dalla Racing Lions si è visto comunicare che sarebbe incorso in una penalità di 2' inflitta appunto per la sostituzione del propulsore. I commissari sportivi hanno applicato a modo loro la regola valida per il Mondiale, facendo uno "sconto" al reggiano: invece di 5', essendo gara europea, si è scesi a due. Al che il reggiano ha preferito non partire perché non avrebbe avuto senso farlo. Scorcioni invece ha prodotto certificato medico per influenza. Più di quella fisica è parsa invece economica: i due ritiri di Ciocco ed Adriatico ed un budget come al solito risicato lo hanno tenuto a casa ed è facile che la sua stagione possa proseguire nel Trofeo Evo Cup.



PHOTO 4



CIR

1000 MIGLIA



Positivo rientro di Stefano Bizzarri, vincitore del Gruppo R.

ROSSI

## GRUPPO R

# Avversari cercasi

Raschi, pur a fatica, ha incamerato punti preziosi. E Ghegin, ad inizio stagione sfidante annunciato, è sempre più lontano...

Con l'arrivo del monomarca Renault era chiaro che si rimescolassero un poco le carte della corsa al Gruppo R. Pur con una gara incolore dovuta a problemi elettrici (tre motorini di avviamento rotti) ed una gomma stallonata, Alex Raschi ha tenuto botta ed ha conquistato altri punti pesanti per la classifica. Anche perché con l'assenza di Ghegin (il suo più accreditato avversario) il sammarinese ha ora quindici punti di vantaggio sul veneto. Difficile dire chi saranno gli altri che potranno contrastare Raschi per il titolo, i partecipanti al trofeo Clio li ritroverà solo a Sanremo quando i

giochi potrebbero anche essere fatti, per cui per adesso rimane il favorito numero uno per lo scudetto. Ha vinto Bizzarri, che nonostante un anno di ruggine e due stagioni senza guidare una tuttoavanti ha fatto vedere che l'esperienza ha il suo peso. In crisi di adattamento nelle fasi iniziali, il toscano quando c'è stato da darci dentro con il piede destro e con la malizia di un'esperienza ventennale, non ha avuto problemi a emergere. Anche se comunque ha avuto il suo daffare con Torlasco, Albertini e Broccoli. Quelli che avrà come avversari nel monomarca della Régie.



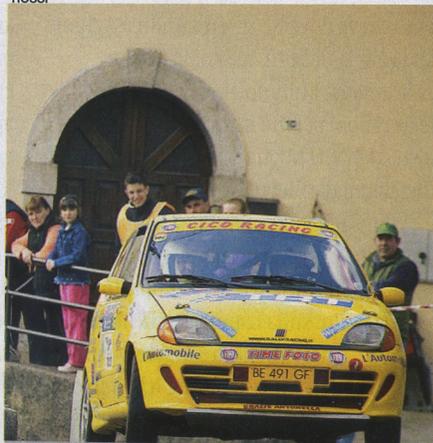
Alex Broccoli ha segnato il passo.

PHOTO 4



Reccagni-Filini vincono la N2.

ROSSI



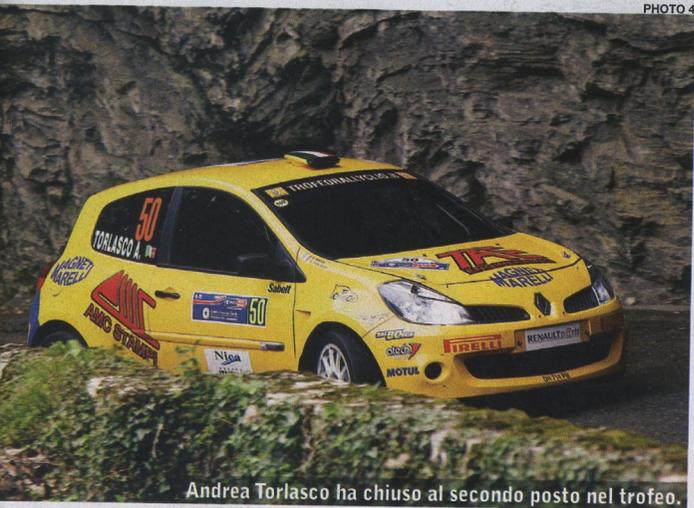
A Girardi-Mantovani la classe A0.

PHOTO 4



La Micra di Bronkart s'aggiudica la N1.

PHOTO 4



Andrea Torlasco ha chiuso al secondo posto nel trofeo.

■ TROFEO RENAULT CLIO TOP

# Il ritorno del "Bizzo"

Dopo un anno di inattività il toscano rientra alla sua maniera. Torlasco ed Albertini occupano le altre due posizioni sul podio.

Grande equilibrio e battaglia serrata. In due parole ecco la definizione della prima uscita stagionale del Trofeo Renault Clio Top 2009. Tra i ben 21 partenti, sinonimo di un grande favore incontrato dalla due litri francese e dal suo monomarca, ha vinto l'esperto Stefano Bizzarri in coppia con Emanuele Inglesi, con l'esemplare di Munaretto. Il toscano, al rientro dopo un anno di pausa, è stato il pilota che meglio ha saputo interpretare il potenziale e soprattutto le insidie di una gara ruvida come quella bresciana. Sulla sua strada ha comunque incontrato avversari di valore come Andrea Torlasco (team Balbosca) e Stefano Albertini (Gima) staccati dal vincitore rispettivamente di 53"2 e 1'34"0. Da dire che l'alessandrino, come al solito veloce e sicuro, ha forato sulla terza speciale, il primo giro di Tremosine, e sulla prova successiva ha dovuto montare una scelta da pioggia sul posteriore con gli inevitabili conseguenti problemi di stabilità essendo la strada asciutta. Dalla sesta speciale in poi Bizzarri è passato al comando senza più lasciarlo riuscendo a rintuzzare gli attacchi di Albertini, che correva in casa, e dello stesso Torlasco, che sul finire è passato al secondo posto. Male i primi assalti di Broccoli (foratura e poi incidente) e di Tosini (incidente). Bene a metà Raschi e bene Bendotti, uno da tenere d'occhio per la stagione.

## Classifica

1. Bizzarri-Inglesi in 2.39'55"4; 2. Torlasco-Brega a 53"2; 3. Albertini-Pogliano a 1'34"0; 4. Raschi-Lamonato a 6'41"4; 5. Bendotti-Fenoli a 7'25"5; 6. Storace-Zanardi a 10'40"5; 7. Cukurova-Alakoc a 12'12"9; 8. Bossi-D'Amore a 19'42"1; 9. Nobile-Brunetti a 21'56"2.

**Trofeo Renault Clio R3 Top** (dopo 1 di 7 gare): 1. Bizzarri p.ti 110; 2. Torlasco 105; 3. Albertini 100; 4. Raschi 85; 5. Bendotti 65; 6. Storace 55; 7. Cukurova a 45; 8. Bossi 35; 9. Nobile 25.

## Classifica

Montichiari (BS), 16-18 aprile 2009  
33° Rally 1000 Miglia - 3ª prova del Campionato Italiano Rally

### ASSOLUTA

1	Basso-Dotta	Fiat Punto Super 2000	N	in 2.32'39"6
2	Travaglia-Granai	Peugeot 207 Super 2000	N	2.33'12"6
3	Cavallini-Farnocchia	Peugeot 207 Super 2000	N	2.33'36"1
4	Perico-Carrara	Peugeot 207 Super 2000	N	2.33'52"5
5	Michelini-Perna	Peugeot 207 Super 2000	N	2.34'47"3
6	Signor-Barone	Fiat Punto Super 2000	N	2.34'56"4
7	Antonelli-Botticini	Peugeot 207 Super 2000	N	2.35'43"7
8	Solowow-Baran	Peugeot 207 Super 2000	N	2.37'37"1
9	Betti-Bernacchini	Peugeot 207 Super 2000	N	2.38'05"1
10	Fontana-Cassina	Peugeot 207 Super 2000	N	2.38'47"5

**PARTITI:** 79 - **ARRIVATI:** 46 - **I VINCITORI DELLE PS:** Cavallini 5, Basso 5, Travaglia 3 (una ex aequo), Perico 1 (una ex aequo) - **LEADER:** Basso PS1, Travaglia PS2, Cavallini PS3-4, Basso PS5, Travaglia PS6-7, Basso PS8-13 - **I PRINCIPALI RITIRI:** np Medici (forfait), PS3 Dallavilla (incidente), PS10 Broccoli (incidente), np PS11 Chentre (problema elettrico).

### GRUPPO N

**Classe 1400:** 1. Bronkart-France (Nissan Micra) in 3.19'39"8.

**Classe 1600:** 1. Reccagni-Filini in 2.58'58"5; 2. Capoferri-Ravasio a 19'23"1 (entrambi su Peugeot 106 Rallye).

**Classe 2000:** 1. Ricci-Baruffa (Bmw 120d) in 2.49'37"3; 2. Roggiani-Ruggeri a 53"3; 3. Zanini-Grezzini a 1'24"3; 4. Jeram-Lapajne (Ford Fiesta ST) a 1'24"8; 5. Toninelli-Tomasi a 3'38"6; 6. Poisson-Lesigne (Honda Civic Type-R) a 20'54"1 (gli altri su Renault Clio RS).

**Classe oltre 2000:** 1. Basso-Dotta (Fiat Punto Super 2000) in 2.32'39"6; 2. Travaglia-Granai a 33"0; 3. Cavallini-Farnocchia a 56"5; 4. Perico-Carrara a 1'12"9; 5. Michelini-Perna a 2'07"7; 6. Signor-Barone (Fiat Punto Super 2000) a 2'16"8; 7. Antonelli-Botticini a 3'04"1; 8. Solowow-Baran a 4'57"5; 9. Betti-Bernacchini a 5'25"5; 10. Fontana-Cassina a 6'07"9; 11. Donchev-Yordanov a 7'54"8; 12. Iliev-Yankiev (Mitsubishi Lancer Evo IX) a 8'54"9; 13. Di Benedetto-Giordano a 9'50"9; 14. Porcisteau-Dobre (Mitsubishi Lancer Evo IX) a 10'52"2; 15. Niboli-Fappani (Mitsubishi Lancer Evo IX) a 13'49"5; 16. Mores-Fraccaro (Mitsubishi Lancer Evo IX) a 22'33"9; 17. Cerny-Kohout (Subaru Impreza STi) a 23'25"8 (gli altri su Peugeot 207 Super 2000).

### GRUPPO A

**Classe 1150:** 1. Girardi-Mantovani (Fiat Seicento Sporting) in 3.15'19"8.

**Classe 1600:** 1. Lombardi-Urban in 2.44'54"4; 2. Lancini Bergonzi a 2'09"0; 3. Tlustak-Skaloud (Citroën C2 S1600) a 6'42"3; 4. Zanardini-Zambetti (Citroën C2 S1600) a 7'19"3; 5. Mignocchi-Rubes (Citroën C2 VTS) a 23'32"1 (gli altri su Renault Clio S1600).

**Classe 2000:** 1. Imberti-Carrara in 3.04'06"2; 2. Bergamo-Colombo a 24'09"3 (entrambi su Fiat Punto Hgt).

### GRUPPO R

**Classe R2B (1600 cc):** 1. Stratieva-Manolov (Citroën C2 R2 Max) in 3.19'57"4.

**Classe R3C (2000 cc):** 1. Bizzarri-Inglesi in 2.39'55"4; 2. Torlasco-Brega a 53"2; 3. Albertini-Pogliano a 1'34"0; 4. Raschi-Lamonato a 6'41"4; 5. Slavov-Filipov a 6'50"8; 6. Bendotti-Fenoli a 7'25"5; 7. Storace-Zanardi a 10'40"5; 8. Cukurova-Alakoc a 12'12"9; 9. Comini-Fascio a 16'42"8; 10. Bossi-D'Amore a 19'42"1; 11. Nobile-Brunetti a 21'56"2 (tutti su Renault Clio R3).

PHOTO 4



Foto di gruppo per i protagonisti del Trofeo Renault.



Botticini-Valdini si sono aggiudicati la gara valida per il Challenge di Zona.



Serioli-Maifredini hanno chiuso al secondo posto.

## ■ CHALLENGE DI ZONA

# I magnifici cinque

Sette alla partenza, due in meno all'arrivo. Questo il magro bilancio della gara "regionale" dominata da Roberto Botticini.

È proseguita anche al 1000 Miglia la serie negativa del Challenge di Zona ancorato al Cir. O meglio "incancrenito" al tricolore, visto che per adesso sembra solo un male invece che un toccasana per l'elenco iscritti come anche per il punteggio del campionato. Stavolta sono partiti in sette, molto meglio dei soli due dell'Adriatico e decisamente peggio dei 17 del Ciocco. Il trend è questo e non facciamoci illusioni che cambi qualcosa. Si è già detto: troppi oneri per i piloti del Challenge, dall'iscrizione che costa troppo all'obbligo della benzina ad una ghetizzazione che fa davvero dimenticare che ci sono pure loro.

## Classifica

Montichiari (BS) - 18 aprile 2009 33° Rally 1000 Miglia Challenge 2° Zona (coeff. 2)

### ASSOLUTA

1	Botticini-Valdini	Renault Clio R3	R	in 1.39'15"5
2	Serioli-Maifredini	Renault Clio Williams	F	1.40'02"7
3	Vivenzi-Agnesi	Citroën C2 R2 Max	A	1.42'46"8
4	Mazzeri-Di Tommaso	Peugeot 106 Rallye	A	1.58'43"8
5	Parolini-Novellini	Peugeot 106 XSi	F	2.00'54"6

**PARTITI:** 7 - **ARRIVATI:** 5 - **I VINCITORI DELLE PS:** Botticini 3, Seriola 3 - **I LEADER:** Botticini PS1-6 - **I PRINCIPALI RITIRI:** PS1 Panarelli (uscita di strada).

### GRUPPO A

**Classe 1600:** 1. Mazzeri-Di Tommaso (Peugeot 106 Rallye) in 1.58'43"8.

### GRUPPO R

**Classe R2B (1600 cc):** 1. Vivenzi-Agnesi (Citroën C2 R2 Max) in 1.42'46"8.  
**Classe R3C (2000 cc):** 1. Botticini-Valdini (Renault Clio R3) in 1.39'15"5.

### FUORI OMOLOGAZIONE

**Classe FN1400:** 1. Parolini-Novellini (Peugeot 106 XSi) in 2.00'54"6.  
**Classe FA2000:** 1. Seriola-Maifredini (Renault Clio Williams) in 1.40'02"7.



Così è finita la prova di Panarelli-Pedretti sulla prima prova speciale.



Vivenzi-Agnesi hanno completato il podio della gara.

## Serioli, gran recupero

Eppure chi partecipa, come in questo caso, ci dà dentro con forte impegno. Hanno corso la sola seconda giornata, la vittoria è andata a Roberto Botticini in coppia con Cristian Valdini su una Renault Clio R3. Il pilota di Castelmella, portacolori della Dpd Group ha attaccato a fondo sulla prima speciale staccando di ben 19"6 la Citroën Saxo Kit di Giampietro Brunelli. Dalla seconda prova speciale, nonostante una "toccata", all'in-

seguimento di Botticini si è tuffato Giovanni Seriola, con una Clio Williams, con il leader che aveva portato il suo vantaggio a 1'09" mentre Brunelli era attardato di 50" circa. Le successive due prove conoscevano l'attacco deciso di Seriola che riduceva assai il divario portandosi a 26"7 dal battistrada. Il quale, pur subendo l'iniziativa dell'altro che vinceva di 2"9 la quinta prova, l'ultimo giro sulla "Pertiche", poteva andare ad affrontare l'ultima fatica senza strafare per

## Tempi

### P51 IRMA (km 18,57)

1. Botticini-Valdini (Renault Clio R3) in 15'17"9; 2. Brunelli-Gelsomini (Citroën Saxo VTs) a 19"6; 3. Vivenzi-Agnesi (Citroën C2 R2 Max) a 26"4; 4. Seriola-Maifredini (Renault Clio Williams) a 38"3; 5. Mazzeri-Di Tommaso (Peugeot 106) a 3'15"9.

### P52 PERTICHE (km 25,08)

1. Botticini in 21'21"4; 2. Seriola a 31"0; 3. Vivenzi a 50"2; 4. Brunelli a 50"7; 5. Parolini-Novellini (Peugeot 106 XSi) a 5'10"9.

### P53 CAVALLINO (km 12,87)

1. Seriola in 12'37"8; 2. Botticini a 22"6; 3. Vivenzi a 26"8; 4. Brunelli a 47"5; 5. Parolini a 2'52"2.

### P54 IRMA 2

1. Seriola in 15'37"2; 2. Vivenzi a 17"8; 3. Botticini a 20"0; 4. Mazzeri a 2'27"1; 5. Parolini a 3'39"9.

### P55 PERTICHE 2

1. Seriola in 20'47"3; 2. Botticini a 2"9; 3. Vivenzi a 38"1; 4. Mazzeri a 3'09"6; 5. Parolini a 4'33"2.

### P56 CAVALLINO 2

1. Botticini in 12'48"4; 2. Seriola a 23"4; 3. Vivenzi a 1'37"5; 4. Parolini a 2'48"4; 5. Mazzeri a 2'56"8.

accaparrarsi poi la vittoria suggellandola con il terzo successo parziale.

## Vivenzi sul podio

Al termine, Seriola si è piazzato secondo a 47"2 e terzo ha terminato Alessandro Vivenzi, con una Citroën C2 R2 max ad oltre 3'. Stefano Mazzeri ha sofferto i continui scrosci d'acqua e Panarelli ha fatto harakiri già sulla prima speciale.