



































Book









Via Risorgimento 431/B 51015 Monsummano Terme (PT)







38. RALLY della VALDINIEVOLE



Realizzazione mgt comunicazione

Studio Alessandro Bugelli Via Fratelli Rosselli, 32, - 51015 Monsummano Terme (Pistoia)

edizione unica aprile 2023





SOMMARIO

Note informative
Cartina del percorso
Tabella tempi e distanze
Descrizione Prove Speciali
Albo d'oro della gara
Pillole di storia
L'edizione 2021
Terminologia dei rallies
Simbologia cartelli di controllo (FIA)
Caratteristiche vetture protagoniste
Montecatini Terme
Larciano
Pistoia
La Toscana





Egregio Collega, Gentile Amico,

con estremo piacere lo staff della sala stampa desidera darti il più caloroso benvenuto alla 38^ edizione del Rally della Valdinievole.

L'organizzazione ha lavorato alacremente e con grande impegno per permettere a tutti i colleghi della stampa di svolgere il proprio compito con la massima tranquillità, crediamo di aver predisposto tutto quanto possa esserti utile per l'espletamento del tuo importante lavoro.

Siamo comunque a tua completa disposizione per qualsiasi necessità.

Buon lavoro e buon soggiorno in Valdinievole e Montalbano!

Alessandro Bugelli

Capo Ufficio Stampa Rally bugelli@email.it www.mgtcomunicazione.com tel. mobile: 348 37 089 47

SALA STAMPA

La sala stampa della 38[^] edizione del Rally Montecatini Terme-Valdinievole ha la sua base operativa presso la sede della Jolly Racing Team, a Larciano, in Piazza Quattro Martiri,37.

SABATO 29 APRILE:

ore 09,00-13,00 e ore 14,30-19,00

DOMENICA 30 APRILE:

Apertura continuata dalle ore 08,00 alle ore 18,00





NOTE INFORMATIVE

Giovedì 27 aprile 2023

Distribuzione road book, documenti sportivi per le ricognizioni

Ready Center in loc. San Rocco di Larciano dalle ore 19:30 alle ore 23:00 Via G. Marconi – 51036 Larciano (PT)

Venerdì 28 aprile 2023

Distribuzione road book, documenti sportivi per le ricognizioni

c/o Ready Center in loc. San Rocco di Larciano dalle ore 08:30 alle ore 12:00 Via G. Marconi – 51036 Larciano (PT)

Ricognizioni con vetture di serie Ricognizioni con vetture di serie (e nel rispetto del CdS)

dalle ore 08:00 alle ore 13:00 dalle ore 15:00 alle ore 20:00

Sabato 29 aprile 2023

Verifiche sportive, distribuzione targhe e numeri di gara

Ready Center in loc. San Rocco di Larciano - Via G. Marconi – 51036 Larciano (PT) Sessione riservata ai concorrenti iscritti allo shakedown dalle ore 07:30 alle ore 11:00 Per tutti

Verifiche tecniche

Autocarrozzeria La Millemiglia Via G. Matteotti, 757, 51036 Larciano PT Sessione riservata ai concorrenti iscritti allo shakedown dalle ore 08:00 alle ore 11:30 Per tutti dalle ore 11:30 alle ore 15:00

Shakedown (parte della prova speciale "Larciano" – lunghezza km 02,02) dalle ore 12:00 alle ore 16:30

Partenza prima vettura - Montecatini Terme ore 18:50

Domenica 30 aprile 2023

Uscita Riordino notturno ore 08:15 Arrivo prima vettura e premiazioni - Larciano ore 16:45



IL PERCORSO

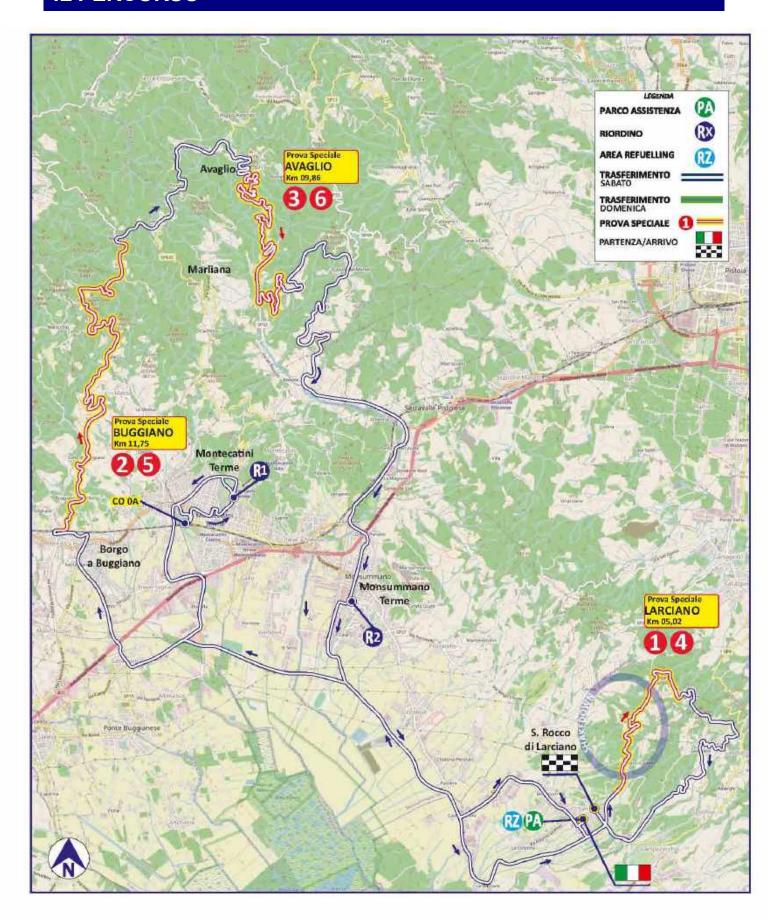




TABELLA TEMPI E DISTANZE

CO	Foundation of the control of	Lunghezza	Distanz	Distanza Km		Media	1^
PS	Località di transito	PS	Trasf.	Totale	imposto	km/h	Vettura
	SABATO	29 APRILE 2023	3				
0	SAN ROCCO DI LARCIANO -USCITA PARCO ASSISTENZ	ZA - PARTENZA					18:50
ZR 1	Zona Rifornimento - Uscita parco assistenza		(34,25)	(34,25)	Dist. da Zi	R2	
0A	MONTECATINI TERME - PIAZZALE LEOPOLDO		11,70	11,70	00:25	28,08	19:15
0B	MONTECATINI TERME - PIAZZA GIUSTI - PEDANA		2,10	2,10	00:15	8,40	19:30
0C	MONTECATINI TERME - PIAZZA GIUSTI - RIO IN		1,25	1,25	00:06	12,50	19:36
	RIORDINO 1				12:39	111.00.00.000	
	DOMENIC	A 30 APRILE 20.	23				
0D	MONTECATINI TERME - PIAZZA GIUSTI - RIO OUT						08:15
0E	SAN ROCCO DI LARCIANO - PIAZZA TOGLIATTI - PA IN	N.	19,20	19,20	00:30	38,40	08:45
	PARCO ASSISTENZA "A"	(0,00)	(34,25)	(34,25)	00:45		
OF	SAN ROCCO DI LARCIANO - PIAZZA TOGLIATTI- PA OI	IJΤ					09:30
ZR 2	Zona Rifornimento - Uscita parco assistenza	(26,63)	(62,30)	(88,93)	Dist. da Zi	₹3	
1	SAN ROCCO		1,92	1,92	00:07	16,46	09:37
PS 1	LARCIANO 1	5,02			00:04		09:41
2	VIA BORGO BUGGIANO		26,18	31,20	00:43	43,53	10:24
PS 2	BUGGIANO 1	11,75			00:04		10:28
3	AVAGLIO		7,00	18,75	00:25	45,00	10:53
PS 3	AVAGLIO 1	9,86			00:04		10:57
3A	MONSUMMANO TERME - RIO IN		15,80	26,66	00:42	38,09	11:39
	RIORDINO 2				01:30		
3B	MONSUMMANO TERME - RIO OUT						13:09
3C	SAN ROCCO DI LARCIANO - PIAZZA TOGLIATTI - PA IN	(10,40	10,40	00:20	31,20	13:29
	PARCO ASSISTENZA "B"	(26,63)	(62,30)	(88,93)	00:45		
3D	SAN ROCCO DI LARCIANO - PIAZZA TOGLIATTI- PA OUT			14:14			
ZR 3	Zona Rifornimento - Uscita parco assistenza	(26,63)	(64,74)	(91,37)) Dist. da arrivo		
4	SAN ROCCO		1,92	1,92	00:07	16,46	14:21
P5 4	LARCIANO 2	5,02			00:04		14:25
5	VIA BORGO BUGGIANO		26,18	31,20	00:43	43,53	15:08
PS 5	BUGGIANO 2	11,75			00:04		15,12
6	AVAGLIO		7,00	18,75	00:25	45,00	15:37
PS 6	AVAGLIO 2	9,86			00:04		15:41
6C	SAN ROCCO DI LARCIANO - VIA GUGLIELMO MARCO	NI - ARRIVO	29,64	39,50	01:04	37,03	16:45
	DA PARCO ASSISTENZA B	(26,63)	(64,74)	(91,37)			
					*		



LE PROVE SPECIALI

PROVA SPECIALE N. 1-4 "Larciano" Km. 5,020

Stessa conformazione che nel 2022, per questa prova. Start da Via Larciano, ripercorrendo il luogo di partenza della "piesse" che veniva corsa dalla Coppa Liburna Già negli anni ottanta, ai tempi delle vetture di Gruppo B. Carreggiata a larghezza media, fondo buono, il tracciato è tanto veloce quanto anche a tratti nervoso, costantemente in salita. Il fine prova speciale non è troppo lontano dall'intersezione con la direttrice che da Larciano porta a Lamporecchio, in un tratto di carreggiata più largo di quello che i concorrenti avranno affrontato fin lì.

PROVA SPECIALE N. 2-5 "Buggiano" - Km 11,750

Non poteva mancare, in un disegno di rinnovazione della gara. La "mitica" prova di Buggiano, torna dopo alcuni anni e partirà dal famoso "salitone" iniziale alle spalle della ferrovia. Si arriva poi velocemente a "Colle", alla famosa inversione stretta a sinistra di Massa, quella con il muraglione a destra, per intenderci. Da lì in poi la strada, sempre stretta ma con il fondo buono sino a Cozzile, presenta diversi tornanti spettacolari per poi entrare bene dentro il bosco con tratti veloci ed assai "traditori", sempre per via del viscido e dello sporco causato spesso dalla terra riportata dai "tagli". Lo stop è quello classico di Macchino, sopra la famosa "Svizzera Pesciatina".

PROVA SPECIALE N. 3 - 6 "Avaglio" - Km 9,860

Vista e rivista in diverse versioni ed in diverse gare, questa prova è un'icona del rallismo toscano ed italiano e torna dopo alcuni anni di pausa. Sono pochi, infatti, i piloti che non la conoscono. Start poco dopo l'abitato di Avaglio, quindi in discesa, veloce e guidata immersi nel bosco. Sede stradale variabile (comunque mai larga), una serie infinita di curve e controcurve difficili da ricordare ed alcuni punti scivolosi rendono il primo tratto di prova sino a "la Sassa" assai difficile da interpretare, è lì che si evidenziano il "fegato" ed il "piede" del pilota. Arrivati poi in fondo alla Nievole si prende a sinistra in direzione Casore ed anche qui, la sede stradale su fondo pressoché buono, è spesso stretta e serve ritmo e molta attenzione alle trajettorie.



ALBO D'ORO

1985 1986	Breschi-Belli Gori-Benelli	(Opel Manta GT/E) (Ford Escort RS turbo)
1987	Abini-Luca	(Opel Ascona 400)
1988	Colbrelli-Pederetti	(Lancia Delta Integrale16V)
1989	Maida-De Luca	(Ford Sierra Cosworth)
1990	Tarulli-Taccini	(Peugeot 205 GTI)
1991	Fruzzetti-Cesaretti	(Lancia Delta Integrale16V)
1992	Battaglin-Chiesa	(Lancia Delta Integrale16V)
1993	Gori-Benelli	(Lancia HF integrale)
1994	Zucchetti-Zanella	(Toyota Celica st 185)
1995	Vita -Tosi	(Ford Escort Cosworth)
1996	Tognozzi-Del Bino	(Renault Clio Williams)
1997	Tognozzi-Del Bino	(Renault Clio Williams)
1998	Tognozzi-Vivarelli	(Volkswagen Golf GTI)
1999	Verbilli-Albertini	(Lancia HF integrale)
2000	Falleri-Farnocchia	(Subaru Impreza Wrx)
2001	Falleri-Farnocchia	(Subaru Impreza Wrx)
2002	Tognozzi-Lapi	(Peugeot 306 rally)
2003	Lucchesi-Ghilardi	(Fiat Punto Abarth)
2004	Tognozzi-Vivarelli	(Citroen Saxo S1600)
2005	Bianucci-Carmignani	(Renault Clio S1600)
2006	Tognozzi-Pellegrini	(Toyota Corolla WRC)
2007	Tognozzi-Pellegrini	(Toyota Corolla WRC)
2008	Ciuffi-Benelli	(Peugeot 207 S2000)
2009	Bizzarri-Innocenti	(Renault Clio S1600)
2010	Lucchesi-Ghilardi	(Peugeot 207 S2000)
2011	Danesi-Rosignoli	(Abarth Grande Punto S2000)
2012	Tognozzi-Pinelli	(Renault Clio R3)
2013	Lucchesi-Ghilardi	(Peugeot 207 S2000)
2014	Ciavarella-Perna	(Ford Fiesta R5)
2015	Artino-Ghilardi	(Skoda Fabia S2000)
2016	Artino-Ghilardi	(Skoda Fabia R5)
2017	Tognozzi-Pinelli	(Skoda Fabia R5)
2018	Cavallini-Manfredi	(Skoda Fabia R5)
2019	Pierotti-Milli	(Skoda Fabia R5)
2020	NON DISPUTATO	_
2021	Miele-Beltrame	(Skoda Fabia R5)
2022	Gessa-Pusceddu	(Renault Clio S1600)



PILLOLE DI STORIA

Parlare di motori, di macchine da corsa in Valdinievole è sintomatico farlo con il Rally che ne porta il nome oramai dal 2012, erede di una tradizione che parte dal 1985. Era il giugno 1985, quando partì la storia del rally della Valdinievole, allora affiancato a Montecatini Terme. Allora partì dal centro della città termale, che sino al 2012 ha avuto la sua parte importante come vetrina dell'evento. Da nove stagioni il quartier generale della gara è passata a Larciano dove è stata trovata ampia accoglienza, collaborazione, voglia di fare per il territorio e dare ad esso stimoli forti proprio grazie alla dinamicità del motorsport.

"La Valdinievole ha un'immagine molto forte in un respiro non solo nazionale - dice Alessandro Bugelli, portavoce ed ufficio stampa dell'evento - per cui l'organizzazione ha proseguito a lavorare ad un evento "smart", a misura di pilota e che pensasse comunque a dare enfasi al territorio senza troppo "invaderlo". I nostri luoghi si prestano a manifestazioni importanti, il rally credo è una delle espressioni più immediate anche per incentivare il turismo, in modo particolare quest'anno con il comparto ricettivo che sta cercando oltre modo di ritrovare identità con la ripartenza post-pandemia, che peraltro ancora fa sentire i suoi effetti negativi. C'è grande sinergia con le amministrazioni locali, con i commercianti e ristoratori del territorio, il che fa pensare ad un futuro dove la "rete" creatasi possa solo che portare benefici sia ai luoghi che allo sport".

La manifestazione, che quest'anno soffierà sulle ben "37 candeline", ha dato tanto, al settore delle corse su strada, divenendo negli anni un riferimento anche per chi arriva da fuori regione. Dopo tre edizioni dalla nascita, al quarto anno, nel 1988, la gara ebbe l'onore di venire designata quale finale nazionale della Coppa Italia. Un riconoscimento importante generato da un'organizzazione capace e certamente da un percorso di alto livello. Era novembre, ed in Valdinievole, su due giorni gara piovosi e pesanti si sfidarono i migliori esponenti del rallismo di base provenienti da tutta Italia. Vinse il bresciano Lorenzo "Colbrelli", con una Lancia Delta, ed in gara si mise in luce, a podio, un giovane Piero Longhi con la Renault 5 GT turbo; lui stesso ricorda proprio il "Valdinievole" come il trampolino di lancio della sua futura avventura da professionista del volante. Avventura che lo ha portato a vincere il titolo tricolore.

Negli anni il rally si è disputato soprattutto in a novembre, tanto da venir chiamato "la classica delle foglie morte", lo stesso soprannome del Giro di Lombardia di ciclismo, gara anch'essa autunnale. E proprio il fogliame sulla strada, unito spesso al maltempo rendeva sempre ostico il tracciato a fior di piloti, anche di "nome". Poi, andando avanti con la storia, si è corso a settembre, a giugno, fino a trovare la sua collocazione attuale, in primavera.

Il Rally Montecatini Terme e Valdinievole per anni è stato uno dei cardini della Coppa di zona in Toscana e lo è stato anche quando è stato operato il passaggio di mano per quanto riguarda l'organizzazione, spostandosi dalla città termale al suo hinterlannd, a Larciano, raggiungendo poi Lamporecchio, Vinci lo scorso anno ed operando poi il ritorno a Montecatini Terme da questa edizione. Dopo il 2020 "al palo" per via della pandemia torna forte l'idea di dare valore al territorio. Lo fa con un format nuovo, snello ed a misura di pilota, considerando che la maggior parte dei concorrenti non sono professionisti ma appassionati praticanti che per la loro passione tolgono tempo e risorse alla propria realtà quotidiana, oltre a non essere non troppo invasivi con il territorio, con il quale vi è sempre stato un forte rapporto di collaborazione, come accade con le Amministrazioni locali.

Con lo sport si unisce un vasto territorio, Valdinievole e Montalbano, che con le piacevoli giornate primaverili è semplicemente entusiasmante visitare.



L'EDIZIONE 2022

ASSOLUTA TOP TEN: 1. Gessa-Pusceddu (Renault Clio) in 25'27.6; 2. Di Giovanni-Colapietro (Renault Clio) a 4.8; 3. Nesti-Grilli (Renault Clio) a 12.9; 4. Maran-Maran (Renault Clio) a 17.1; 5. Veronesi-Ferrari (Renault Clio) a 19.3; 6. Santini-Santini (Peugeot 208 Gt Line) a 21.3; 7. Fanucchi-Giorgi (Renault Clio RS) a 23.8; 8. D'Alessandro-Biagi (Renault Clio) a 36.1; 9. Lazzeri-Pisani (Renault Clio) a 38.5; 10. Santoni-Natalini (Renault Clio) a 43.7.

GRUPPO RC3N

GRUPPO RC4N

CLASSE A6 1. Fabbrini-Amadei (Honda Civic) in 29'36.7; 2. Minetti-Casazza (Citroen Saxo) a 2'06.2; 3. Masti-Brachi (Peugeot 106) a 2'58.0; CLASSE A7 1. Boncristiani-Nardini (Renault Clio Williams) in 26'13.6; 2. Leporatti -Maccioni (Renault Clio Williams) a 28.1; 3. Zanni-Casari (Renault Clio Williams) a 32.6; 4. Bucciarelli-Silvaggi (Renault Clio Williams) a 36.3; 5. Iani-Giammarchi (Honda Civic) a 47.4; 6. Corsi-Tonelli (Renault Clio) a 1'04.4; 7. Ramacciotti-Caturegli (Renault Clio Williams) a 1'09.0; 8. Cocco-Alicervi (Renault Clio Williams) a 1'18.2; 9. Roma-Marini (Renault Clio) a 1'26.7; 10. Lenci-Taccini (Peugeot 306) a 1'32.8; 11. Santini-Di Lazzaro (Renault Clio Williams) a 2'04.1; 12. Bandini-Gelasi (Renault Clio Williams) a 2'13.4; 13. Camerotto-Marangotto (Renault Clio Williams) a 2'29.0; 14. Dell'Amico-Luisotti (Renault Clio Williams) a 2'49.1; 15. Ferrari-Spiga (Renault Clio) a 3'41.3; **CLASSE K10** 1. Incerpi-Cesaretti (Peugeot 106) in 26'33.5; 2. Spinelli-Gabbricci (Peugeot 106) a 10.2; CLASSE R3 1. Di Giovanni-Colapietro (Renault Clio) in 25'32.4; 2. Fanucchi-Giorgi (Renault Clio RS) a 19.0; 3. Santoni-Natalini (Renault Clio) a 38.9; 4. Simonetti-Demari (Renault Clio) a 43.1; 5. Federighi-Brugiati (Renault Clio RS) a 1'47.9; 6. Paolini-Canigiani (Renault Clio) a 3'19.4; CLASSE RALLY4 1. Santini-Santini (Peugeot 208 Gt Line) in 25'48.9; 2. "Barone Jr"-D'Ambrosio (Peugeot 208) a 33.4; 3. Tanozzi-Bubola (Peugeot 208) a 39.7; 4. Raspini-Capilli (Peugeot 208) a 41.0; 5. lacomini-Marchi (Peugeot 208) a 1'02.2; 6. Segantini-Cecconi (Renault Clio RS) a 1'23.0; 7. Della Maggiora-Farnocchia (Peugeot 208) a 1'43.2; 8. Tomassini-Riterini (Peugeot 208) a 1'45.8; 9. Perna-Magnani (Peugeot 208) a 2'24.2; 10. Bartarelli-Salvucci (Peugeot 208 Vti) a 2'31.5; 11. Moricci-Garavaldi (Renault Clio) a 3'06.5; 12. Casali-Brusa (Peugeot 208 Vti) a 4'27.2; 13. Turrini-Del Viva (Peugeot 208) a 4'50.7; CLASSE RSTB16 1. Morosi-Magrini (Mini Cooper) in 28'45.0; 2. Fois-Sirigu (Mini Cooper S) a 16.4;

GRUPPO RC5N

CLASSE A5 1. Buglisi-Buglisi (Mg Rover) in 28'10.1; 2. Scatena-Benedetti (Peugeot 205) a 32.0; 3. Ilari-Melani (Peugeot 106) a 1'05.6; 4. Pellegrino-Pellegrino (Mg Rover) a 4'33.2; CLASSE N2 1. Biondi-Ancillotti (Peugeot 106) in 27'47.4; 2. Carmignani-Carmignani (Citroen Saxo) a 1'45.0; 3. Fichi-Fichi (Peugeot 106) a 2'18.4; CLASSE N3 1. Canalis-Salotti (Renault Clio) in 26'59.8; 2. Cappello-Gretter (Honda Civic) a 2.7; 3. Balugani-Micheletti (Renault Clio RS) a 13.9; 4. Bancalari-Righetti (Renault Clio) a 23.0; 5. Fenu-Guerzoni (Renault Clio) a 1'17.2; 6. Summa-Guidi (Renault Clio) a 1'51.6; 7. Pantaleone-Pantaleone (Alfa 145) a 2'01.3; 8. Fabbri-Bianchi (Renault Clio) a 2'29.2; 9. Pellegrini-Talenti (Renault Clio RS) a 3'02.4; 10. Nannipieri-Giovacchini (Renault Clio RS) a 3'04.0; CLASSE RALLY5 1. Nevischi-Vitelli (Renault Clio RS) in 28'54.6; CLASSE RS16P 1. Catgiu-Achenza (Citroen C2) in 29'56.6; CLASSE RS20 1. Marchi-Salotti (Renault Clio RS) in 29'50.9:

GRUPPO RC6N

CLASSE A0 1. Lencioni-Lencioni (Fiat 600) in 28'19.0; 2. Giovarruscio-Carignani (Fiat 600) a 40.3; 3. lozzia-Fresolone (Fiat 600) a 53.9; 4. Del Testa-Chicchi (Fiat 600) a 1'16.7; 5. Pellicci-Panzani (Fiat 600) a 3'18.3; 6. Gagliano-Ferrigno (Fiat 600) a 3'29.1; CLASSE N1 1. Pardini-Pardini (MG Rover) in 29'49.0; 2. Gori-Panelli (Peugeot 205) a 54.7; 3. Simoncini-Biagini (Peugeot 106) a 1'10.3; 4. Donati-Micalizzi (MG Rover) a 1'42.5.



LA TERMINOLOGIA DEI RALLIES

1.1 Rally

I Rally sono manifestazioni sportive di regolarità che si svolgono lungo percorsi suddivisi in settori (tratti di percorso, così come definiti nel successivo par. 1.4) in ciascuno dei quali, di norma, sono compresi tratti di regolarità su strade aperte alla circolazione stradale, dove è obbligatorio il rispetto delle norme del Codice Stradale, e prove speciali a velocità libera su tratti chiusi al traffico.

A un rally possono essere abbinate al massimo 2 altre tipologie di gare. Sono vietate le parate al seguito.

1.2 Tappa

Ogni parte di un Rally separata da un tempo minimo di sosta prefissato.

1.3 Prove Speciali

Tratti di percorso obbligatoriamente chiusi al traffico, da percorrersi a velocità cronometrata. I Rally nazionali B e C fermo restando il numero minimo di 6 Prove Speciali complessive, dovranno avere almeno 3 Prove Speciali diverse tra loro. Fanno eccezione i rally valevoli per il CIRT coeff. 0,75, per i quali è previsto un minimo di due prove speciali diverse tra loro. Nel numero minimo delle Prove Speciali diverse tra loro, non possono essere conteggiate le Super Prove Speciali. Le prove speciali devono essere percorse in un solo senso di marcia, anche in caso di ripetizione e/o di passaggi parziali. Fanno eccezione le prove speciali svolte in circuiti permanenti e le Super Prove Speciali . Ogni prova speciale non può essere ripetuta più di tre volte, anche nel caso di passaggi parziali.

Eventuali apprestamenti artificiali sul percorso delle prove speciali che si svolgono su strade asfaltate (chicane, apprestamenti per impedire il taglio del percorso) devono essere indicati sul radar. Qualora siano previsti in Prova Speciale l'apprestamento di dispositivi anti taglio e/o di protezione di punti del percorso e/o chicane, l'Organizzatore dovrà preventivamente informare ogni Concorrente mediante comunicato scritto, indicando il posizionamento e la tipologia dei dispositivi utilizzati. Tra i dispositivi anti taglio sono vietati elementi in materiale ferroso.

1.4 Settori

Tratti di percorso compresi tra due Controlli Orari (CO) successivi. Ogni settore, di lunghezza variabile, può comprendere un solo tratto di percorso in trasferimento, senza Prova Speciale, oppure una Prova Speciale ed il un tratto di percorso residuo in trasferimento.

1.5 Controlli Orari

I Controlli Orari hanno lo scopo di delimitare i settori in cui è suddiviso il percorso di gara e di regolare lo svolgimento del Rally ai fini del rispetto della velocità media prevista dall'organizzatore che non potrà mai essere superiore a quella prevista dal Codice della Strada.

1.6 Sezioni

Ogni parte del Rally compresa tra:

- la partenza del Rally ed il primo riordino
- fra due riordini successivi
- fra l'ultimo riordino e l'arrivo di tappa del Rally.

1.7 Riordino

Sosta prevista dagli Organizzatori in regime di parco chiuso, con un Controllo Orario posto all'entrata e uno all'uscita, per permettere sia un ritorno all'orario teorico, sia il raggruppamento degli equipaggi rimasti in gara. Il tempo di sosta potrà essere differente da un equipaggio all'altro.

1.8 Neutralizzazione

Tempo durante il quale gli equipaggi sono fermati per una qualsiasi ragione dalla Direzione di Gara.



segue: terminologia rally

1.9 Parco chiuso

Zona nella quale nessuna riparazione ed intervento sulla vettura è possibile, salvo i casi espressamente previsti dalla norma o dal Regolamento Particolare di Gara.

1.10 Albo ufficiale di gara

Mezzo attraverso il quale l'organizzatore ha l'obbligo di notificare ai concorrenti le decisioni dei Commissari Sportivi, le circolari informative, le classifiche, i tempi, le penalità e ogni altra comunicazione ufficiale relativa al Rally.

1.11 Ordini di servizio

L'organizzatore deve predisporre un ordine di servizio completo e dettagliato relativo a tutte le disposizioni e servizi della manifestazione, designando i capi prova responsabili delle prove speciali che provvederanno, per quanto di loro competenza, alla verifica dell'attuazione di detto ordine di servizio, riferendone alla Direzione di Gara onde consentire in tempo utile la eliminazione di eventuali manchevolezze.

1.12 Tabella di marcia

Documento destinato a raccogliere i visti e la registrazione dei tempi ai differenti Controlli previsti sul percorso.

1.13 Concorrente

È definito Concorrente chi iscrive una vettura ed i suoi relativi conduttori ad una competizione.

Oltre alle persone fisiche, possono essere Concorrenti anche le Scuderie, le Case Costruttrici e le altre Persone Giuridiche; le prime devono essere in possesso della licenza di Concorrente Persona Fisica, le altre della licenza internazionale di Concorrente Persona Giuridica, entrambe in corso di validità. Con l'iscrizione a una gara ciascun Concorrente dichiara per sé e per i propri Conduttori, mandanti o incaricati, di riconoscere ed accettare le disposizioni della presente Norma Generale, del Regolamento di Settore, del regolamento particolare di gara, del Codice FIA e del RSN, impegnandosi a rispettarle e quindi di rinunciare ad adire altre autorità per la tutela dei propri diritti e interessi, riconoscendo quale unica giurisdizione competente ACISport, salvo il diritto di appello, come previsto dal Codice FIA e dal RSN

Dichiara altresì di ritenere sollevati il Comitato Organizzatore, l' ACI-Sport, l'ente proprietario o gestore delle strade interessate, tutti gli Automobile Club comunque facenti parte dell'organizzazione, nonché gli Ufficiali di Gara e tutte le persone addette all'organizzazione da ogni responsabilità circa eventuali danni occorsi ad esso Concorrente, suoi Conduttori, suoi dipendenti o cose, oppure prodotti o causati a terzi o cose da esso Concorrente, suoi Conduttori e suoi dipendenti.

1.14 Equipaggio

Per ogni vettura deve essere iscritto un equipaggio formato da due persone, considerate entrambe Conduttori. I due Conduttori, designati dal Concorrente nel modulo d'iscrizione rispettivamente come Primo e Secondo Conduttore, possono alternarsi alla guida della vettura, e devono essere in possesso della licenza di Conduttore richiesta per la partecipazione al Rally, nonché della patente di guida, entrambe in corso di validità.



SEGNALETICA STANDARD FIA

Tipo di Controolo	ZONA DI CONTROLLO (diametro cartelli circa 70 cm)				
Direzione	\Rightarrow	\Rightarrow	Î		
	CARTELLI GIALLI Inizio Zona Controllo	CARTELLI ROSSI Vettura ferma (a parte Fine PS)	CARTELLI BEIGE Fine Zona Controllo		
CONTROLLO A TIMBRO	25 mt minimo	25 mt			
CONTROLLO ORARIO (CO)	25 mt minimo	25 mt	Ø		
CO ENTRATA Parco Assistenza	5 mt	5 mt	Ø		
CO USCITA Parco Assistenza	5 mt	5 mt	0		
CO e START Prova Speciale	25 mt minimo	CO START PS	0		
FINE Prova Speciale	PREAVVISO	FINE PS LANCIATO CONTROLLO STOP	Ø		
Tipo di Controllo	ALTRI CONT	ROLLI (diametro cartelli circa 70 c	m)		
	Simbolo Nero (1) e Bianco (2)	Simbolo Nero (1) e Bianco (2) su sfondo BLU	CARTELLI BEIGE Fine Zona Controllo		
MARCATURA PNEUMATICI (1)		Un solo tipo di cartello per entrata e uscita	Ø		
ZONA RIFORNIMENTO (1)		Un solo tipo di cartello per entrata e uscita	0		
PUNTO INTERMEDIO RADIO (1)	PREAVVISO 100 mt	INTERMEDIO RADIO			
PUNTO INTERMEDIO MEDICO (2)	PREAVVISO	INTERMEDIO MEDICO			



LE VETTURE

Le schede tecniche delle vetture protagoniste della stagione

(dati forniti dai costruttori)

CITROEN C3 R5

MOTORE 4 cilindri iniezione diretta turbo 1600 cm3 POTENZA MAX 282 cv a 5000 giri/min. COPPIA MAX 420 Nm a 4000rpm TRASMISSIONE Trazione integrale CAMBIO Sequenziale cinque rapporti+RM Differenziali anteriori e posteriori autobloccanti FRIZIONE a doppio disco cerametallico FRENI Anteriori Dischi ventilati Ø 355 mm (asfalto) e Ø 300 mm (terra) Pinze a 4 pistoni Posteriori Dischi ventilati Ø 355 mm (asfalto) 300 mm (terra) Pinze a 4 pistoni STERZO Servosterzo idraulico RUOTE Asfalto da 18" Terra da 15" DIMENSIONI Lunghezza 3996 mm Larghezza 1820 mm Passo 2567 mm Carreggiata 1618 mm Serbatoio 81 litri Peso 1230 kg a vuoto.



CITROEN DS3 R5

MOTORE 4 cilindri iniezione diretta turbo 1598 cm3 POTENZA MASSIMA 280 cv a 6000 giri/min. COPPIA MAX 400 Nm a 2500rpm TRASMISSIONE Trazione integrale CAMBIO Sequenziale cinque rapporti+RM; Differenziali anteriori e posteriori autobloccanti FRIZIONE a doppio disco FRENI Anteriori Dischi ventilati Ø355 mm (asfalto) e Ø 300 mm (terra) Pinze a 4 pistoni Posteriori a disco Ø 300×8 mm Pinze a 2 pistoni Ripartizione regolabile STERZO Servosterzo idraulico RUOTE Asfalto da 18" Terra da 15"DIMENSIONI Lunghezza 3948 mm Larghezza 1820 mm Passo 2460 mm Serbatoio 67 litri Peso 1200 kg (minimo da regolamento).



CITROEN C2 R2 MAX (R2B)

MOTORE TU5JP4 anteriore 1592,64cc ALESAGGIO x CORSA 78,5 x 82 mm POTENZA MAX 195 cv A 7200 giri/min COPPIA MAX 175 m.N A 5500 giri/min DISTRIBUZIONE Doppio albero a camme in testa trascinati da cinghia dentata Punterie meccaniche con profilo delle camme adattato, pistoni specifici, volano motore alleggerito ALIMENTAZIONE Iniezione multipoint, monofarfalla Ø 52mm TRASMISSIONE Trazione anteriore, alberi di trasmissione rinforzati FRIZIONE Monodisco ceramico-metallico Ø 184mm Disco frizione non ammortizzato CAMBIO 5 rapporti sequenziali+RM, differenziale autobloccante tipo ZF FRENI Anteriori dischi ventilati Asfalto 302 x 26 mm Pinze a 4 pistoni Terra Ø 283 x 26 mm Pinze a 4 pistoni Posteriori dischi Ø 247 x 9 mm Pinze a 1 pistone Limitatore di frenata posteriore regolabile Freno a mano a comando idraulico SOSPENSIONI Anteriori pseudo McPherson, articolazioni specifiche, porta mozzo specifico, Posteriori assale a forma di H, articolazioni specifiche DIMENSIONI Lunghezza 3.660 mm Larghezza 1.795 mm. Passo 2.326 mm. Carreggiata anteriore 1.633 mm. Carreggiata posteriore 1.568 mm. Peso 1.000 kg.





CITROEN DS3 R3

MOTORE anteriore trasversale tipo 1.6 THP PSA, 4 cilindri in linea1.598 cc 16 valvole ALESAGGIO X CORSA 77 x 85,8 mm POTENZA MAX 210 CV a 4.750 giri Coppia max 35,7 kgm a 3.000 rpm DISTRIBUZIONE bialbero a camme in testa azionato a catena, bilanciere con camme dal profilo specifico. ALIMENTAZIO-NE iniezione diretta con monofarfalla motorizzata, turbocompressore Borg-Warner con flangia da 29 mm TRASMISSIONE trazione anteriore. Frizione bi-disco cerametallico (Ø184 mm). CAMBIO sequenziale a 6 rapporti con innesti frontali, comando elettroidraulico con leva al volante. Differenziale autobloccante tipo ZF SOSPENSIONI anteriori tipo MacPherson Posteriori assale ad H. AMMORTIZZATORI anteriori e posteriori a 3 vie. Bump-stop idraulico regolabile all'anteriore FRENI Anteriori a disco autoventilante (Ø 330 mm su asfalto; Ø 300 mm su terra) con pinze a 4 pistoni. Posteriori a disco (Ø 300 mm) con pinze a 2 pistoni. Ripartitore di frenata in abitacolo. Freno a mano idraulico STERZO a cremagliera servoassistito RUOTE 7x17" (asfalto); 6x15" (terra) PRENUMATICI 200/50/R17 su asfalto; 195/70/R15 su terra) DI-MENSIONI Lunghezza 3.948 mm Larghezza 1.715 mm Passo 2.465 mm Carreggiata anteriore 1.520 mm, Carreggiata posteriore 1.490 mm Peso 1.080 kg a vuoto (1.230 kg con equipaggio).



FORD FIESTA R5

MOTORE Ford M-Sport anteriore trasversale, 4 cilindri in linea di 1.619,97 cc, sovralimentato con flangia regolamentare Ø32 mm. ALESAGGIO X CORSA 85 x 71,3 mm POTENZA MAX. 284hp DISTRIBUZIONE bialbero a camme in testa, 16 valvole TRA-SMISSIONE trazione integrale permanente. Differenziali anteriore e posteriore autobloccanti CAMBIO sequenziale 5 rapporti + RM SOSPENSIONI anteriori e posteriori tipo MacPherson, ammortizzatori a serbatoio esterno regolabili, molle co-assiali, barra stabilizzatrice anteriore e posteriore FRENI Anteriori e posteriori a disco autoventilanti (asfalto Ø 355 mm, terra Ø 300 mm), con pinze a 4 pistoncini. Freno a mano idraulico STERZO a cremagliera con servosterzo elettrico RUOTE 8x18"su asfalto, 7x15"su terra DIMENSIONI Lunghezza: 3.975 mm. Larghezza 1.709 mm. Passo 2.489 mm. Peso 1.224 kg a vuoto



FORD FIESTA R2

MOTORE Ford EcoBoost Technology 999cc 12 valvole, 3 cilindri in linea, turbocompresso POTENZA 200HP @ 6,500 RPM COPPIA 290Nm@4,000 RPM TRASMISSIONE cambio sequenziale a cinque velocità con differenziale autobloccante limitato; 3 possibili impostazioni di rampe (23/57) (27/57) (32/77) FRIZIONE a doppio disco SOSPENSIONI Ammortizzatori regolabili Anteriori a 3 vie, posteriore a 2 vie regolabile. FRENI Anteriori a disco ventilati (terra Ø 285mm, Asfalto 310mm) Posteriori a disco Ø 280mm. Freno di stazionamento idraulico STERZO Servosterzo elettroassistito RUOTE Terra 6x15" Asfalto 6,5x16" DIMENSIONI Lunghezza 4065mm, Larghezza 1735mm, Passo 2490mm, Peso 1030kg.





FORD FIESTA RALLY4

MOTORE Ford EcoBoost 3 cilindri in linea turbo 999cc. Testata in lega, basamento in ghisa POTENZA 210 CV a 6.500 g/min COPPIA 315Nm a 4.000 g/mi TRASMISSIONE cambio sequenziale Sadev 5 marce aggiornato con nuovi rapporti e differenziale a slittamento limitato a dischi con tre possibili rampe differenti (23/57) (27/57) (32/77) FRIZIONE a doppio disco SOSPENSIONI ammortizzatori regolabili con molle elicoidali Anteriori a 3 vie, posteriori a 2 vie. Ponte posteriore aggiornato. Molle in opzione dure o morbide, barra antirollio in opzione dura o morbida FRENI anteriori ventilati (da terra: 285mm, da asfalto 310mm) Posteriori Alcon da 280mm. Freno a mano idraulico STERZO servoassistenza elettrica applicata sul piantone **RUOTE** 6×15" da terra / 6,5×16" da asfalto / mozzi a 5 colonnette ELETTRONICA Cruscotto digitale e centralina motore Life Racing F88. Sistema antiritardo turbo a tre stadi. Unità di ripartizione della potenza M-Sport, Mappature aggiornate DIMENSIONI Lunghezza 4065mm, altezza 1735mm, passo 2490mm, peso minimo 1030kg



FORD FIESTA R1

MOTORE Ford EcoBoost Technology 999cc 12 valvole, 3 cilindri in linea, turbocompresso POTENZA 150HP @ 5750 RPM COPPIA 200Nm@5000 RPM TRASMISSIONE cambio sequenziale a cinque velocità con differenziale autobloccante meccanico; 3 possibili impostazioni di rampe (23/57) (27/57) (32/77) FRIZIONE monodisco SOSPENSIONI Ammortizzatori regolabili con tre tipi di molle. FRENI Anteriori a disco ventilati (terra Ø 262mm, Asfalto 278mm) Posteriori a disco Ø 252mm. Freno di stazionamento idraulico STERZO Servosterzo elettroassistito RUOTE Terra 6x15" Asfalto 6,5x16" DIMENSIONI Lunghezza 4065mm, Larghezza 1735mm, Passo 2490mm, Peso 1030kg.



HYUNDAI i20 Rally2

MOTORE anteriore 4 cilindri 1.6 turbo a iniezione diretta, 300 cv (200 kW) a 6.000 giri, flangia aspirazione Ø 33 mm ALESAG-GIO/CORSA 84 mm x 72 mm. POTENZA MAX 300 CV a 5.600 g/min. COPPIA (max) 400Nm a 5.000 giri TRASMISSIONE trazione integrale permanente. Differenziale meccanico anteriore e posteriore Cambio sequenziale a 6 rapporti+RM con comando a paddle Frizione cero-metallica a doppio disco SOSPENSIONI anteriori con schema MacPherson STERZO a cremagliera con servosterzo elettronico. FRENI Anteriori e posteriori Ø 355 mm asfalto e Ø 300 mm terra RUOTE 8x18" (su asfalto) 7x15" (terra). PNEUMATICI asfalto 225/55-18,terra 205/65-15. DIMENSIONI Lunghezza 4035 mm. Larghezza 1820 mm. Altezza 1480 mm Passo 2570 mm. Pesso 1200 kg.





MITSUBISHI LANCER EVO IX Gruppo N

MOTORE 4 cilindri in linea 1997,4 cc montato in posizione anteriore trasversale a fasatura variabile POTENZA 297 cv a 4570 giri ALESAGGIOxCORSA 85x88 mm RAPPORTO DI COMPRES-SIONE 8.8 a 1 DISTRIBUZIONE 2 alberi a camme in testa azionati da una cinghia+variatore di fase idraulico, testa con 4 valvole per cilindro ALIMENTAZIONE alimentazione monofarfalla, gestione elettronica HKS-GEMS COPPIA MAX. 584 Nm a 3750 giri SOSPENSIONI anteriori a ruote indipendenti con schema McPherson, ammortizzatori ExtremeTech a gas e olio con serbatoio separato nel vano motore, molle coassiali: posteriori indipendenti multi link con doppio braccio, con ammortizzatori e molle come anteriore STERZO a pignone e cremagliera servoassistito FRENI pinze anteriori a 4 pistoncini (asfalto) e a 2 pistoncini (terra). Pinze posteriori a 2 pistoncini (asfalto) e a 1 pistoncino (terra). Dischi anteriori Ø 320 mm (asfalto) e Ø 276 mm (terra); dischi posteriori Ø 300 mm (asfalto) e Ø 284 mm (terra). Freno a mano idraulico TRASMISSIONE cambio a cinque marce con innesti frontali oppure sequenziale più retromarcia; differenziale anteriore e posteriore autobloccante a dischetti Ralliart TRAZIONE integrale permanente PNEUMATICI 225/650-18" (Asfalto) e 205/65 -15" (Terra) DIMENSIONI Lunghezza 4490 mm Larghezza 1770 mm Passo 2625 mm Cerchi 8x18" (asfalto) e 7x15" (terra) Peso 1310 Kg.



MITSUBISHI LANCER EVOLUTION Gruppo N

MOTORE 4 cilindri in linea anteriore trasversale 2.000 cc con Intercooler e Turbo compressore RAPPORTO DI COMPRESSIONE 9.2:1 POTENZA 304 CV@5600rpm DISTRIBUZIONE due alberi a camme in testa e fasatura variabile ALIMENTAZIONE iniezione diretta con pompa carburante a comando elettronico FRIZIONE monodisco a secco con comando idraulico CAMBIO cinque marce +RM TRAZIONE integrale SOSPENSIONI Anteriori schema Mc Pherson upside-down Posteriori sistema Multilink FRENI Anteriori e posteriori idraulici a doppio circuito diagonale servoassistito. Dischi Auto ventilanti. Pastiglie Ferodo DS3000 STERZO pignone e cremagliera con servosterzo elettronico PNEUMATICI Asfalto 225/65/17 Terra 205/65/15 DIMENSIONI Lunghezza 4.505 mm Larghezza 1.810mm Carreggiata 1.570 mm anteriore, 1.570 mm posteriore Passo 2.650 mm Peso 1370 kg.



PEUGEOT 208 RALLY 4

MOTORE Tipo EB2 Turbo, 3 cilindri 1199 cm3 ALESAGGIO X CORSA 75 x 90,48 mmPOTENZA MAX 208 CV a 5.450 rpm COPPIA MAX 290 Nm a 3.000 g/min. DISTRIBUZIONE doppio albero a camme in testa, 4 valvole per cilindro TRASMISSIONE trazione anteriore FRIZIONE A doppio disco in ceramica e metallo, diametro 183 mm CAMBIO Sequenziale a 5 rapporti+RM DIFFE-RENZIALE autobloccante meccanico FRENI Anteriori Dischi ventilati da 330 mm (setup asfalto) e 290 mm (setup terra), pinze a 4 pistoncini Posteriori Dischi da 290 mm, pinze a 2 pistoncini. Freno a mano a comando idraulico SOSPENSIONI Tipo MacPherson AMMORTIZZATORI: a 3 vie (regolabili in compressione ed in estensione) RUOTE 7 x 17 – Pneumatici 19/63-17 (setup asfalto) 6 x 15 – Pneumatici 16/64-15 (setup terra) DIMENSIONI Lunghezza 4.052 mm Larghezza 1.738 mm Passo 2.553 mm Serbatoio 60 litri Peso 1.080 kg minimo / 1.240 kg con equipaggio.





PEUGEOT 208 R2

MOTORE Tipo EP6C 2 alberi a camme in testa-catena con sfasatura dell'albero a camme CILINDRATA 1.598 cm3 ALESAGGIO/ CORSA 77 mm x 85.8 mm POTENZA MAX 185 CV/ 7800 rpm COPPIA MAX 19 m.daN / 6300 g/min ALIMENTAZIONE iniezione indiretta, monovalvola motorizzata CAMBIO sequenziale a 5 rapporti con comando meccanico, 3 coppie omologate DIFFERENZIA-LE autobloccante con rampa precaricata FRIZIONE a comando idraulico FRENI Anteriori: dischi flottanti ventilati Asfalto Ø310 x 30 mm Terra Ø285 x 26 mm pinza a 4 pistoncini a fissaggio radiale Posteriori: dischi pieni Ø290x8 mm.pinza a 2 pistoncini a fissaggio radiale. Freno a mano a comando idraulico FRIZIONE Monodisco cerametallica Ø184 mm. SOSPENSIONI Anteriori :pseudo McPherson, triangoli specifici con giunto uni ball. Barra antirollio anteriore specifica intercambiabile su cuscinetti lisci (3 scelte di rigidità), gamba specifica in alluminio forgiato (regolazione campanatura dal lato del perno). Posteriori: asse ad « H » rinforzato e modificato per barra antirollio intercambiabile (3 scelte di rigidità) AMMORTIZZATORI ant./post.: specifici Öhlins a 3 vie + supporto idraulico regolabile RUOTE Asfalto 6,5x 16"; Terra 6x15" DIMENSIONI Lunghezza 3.962 mm Larghezza 1.739 mm. Passo 2.538 mm. Carreggiate Anteriore 1.475 mm Posteriore 1.470 mm Peso 1.030 kg a vuoto, 1.180 kg con equipaggio.



PEUGEOT 208T16 R5

MOTORE anteriore trasversale 4 cilindri in linea di 1.598 cc. sovralimentato con flangia regolamentare Ø 32 mm. POTENZA MAX 280 hp @ 6.000 rpm COPPIA MAX 400 Nm @ 2.500 giri DISTRIBUZIONE bialbero a camme in testa, 16 valvole ALIMENTAZIONE iniezione indiretta monovalvola TRASMIS-SIONE trazione integrale permanente DIFFERENZIALI anteriore e posteriore autobloccanti FRIZIONE bidisco CAMBIO sequenziale a 5 rapporti con innesti frontali, comando meccanico a joystick+RM SO-SPENSIONI anteriori e posteriori tipo pseudo McPherson, gruppi molle-sospensioni inclinati FRENI anteriori e posteriori a disco Ø 355 mm (terra, Ø 300 mm), con pinze a 4 pistoncini - freno a mano idraulico STERZO a cremagliera con servosterzo idraulico RUOTE 225x40x18"asfalto; 215x65x15" terra SER-BATOIO di sicurezza, posizionato centralmente, capacità 60 litri **DIMENSIONI Lunghezza** 3.962 mm. **Larghezza** 1.820 mm. Passo 2.560 mm. Peso minimo da regolamento 1200 kg. a vuoto.



RENAULT CLIO RALLY 5

MOTORE 1,3 litri 4 cilindri – 16 valvole turbocompresso - Flangia 30 mm ALIMENTAZIONE a iniezione diretta POTENZA 180 cv COPPIA 320 Nm REGIME MASSIMO 6.500 giri/minuto TRASMISSIONE Cambio sequenziale a 5 rapporti + retromarcia Differenziale a slittamento limitato di tipo ZF SOSPENSIONI Ammortizzatori non regolabili RUOTE 6x15" (Terra), 7x16" (Asfalto) DIMENSIONI Lunghezza 4050 Larghezza 1988 Altezza 1400 mm Carreggiate: anteriore 1500 mm - posteriore 1490 Passo 2579 mm Peso a vuoto 1030 kg.





RENAULT CLIO RALLY 4

MOTORE 1.3 TCe Renault – 4 cilindri – 16 valvole Flangia Turbo 30 mm POTENZA 215 cv @ 6.500 giri/ minuto ALIMENTAZIONE a iniezione diretta COPPIA 350 Nm TRASMISSIONE Trasmissione sequenziale a 5 rapporti + RM Differenziale a slittamento limitato di tipo ZF SOSPENSIONI Ammortizzatori con tre vie di regolazione e finecorsa idraulici IMPIANTO FRENANTE Freni anteriori (Asfalto) Pinze e dischi 330 mm x 28 mm (Terra) Freni posteriori dischi 260 mm x 8 mm Freno a mano Freni anteriori Pinze e dischi 294 mm x idraulico 28 mmAvantrenoPseudo McPherson Retrotreno braccio ad H RUOTE 7x17" (Asfalto), 6x15" (Terra) DIMENSIONI Lunghezza 4050 mm larghezza 1988 mm altezza 1400 mm Carreggiata anteriore 1.500 mm Carreggiata posteriore 1.490 mm Passo 2579 mm Peso a vuoto 1080 kg.



RENAULT CLIO R3 (R3C)

MOTORE anteriore trasversale 4 cilindri in linea 1998 cc ALESAGGIO x CORSA 82,7 93 mm DISTRIBUZIONE bialbero a cinghia, 16 valvole POTENZA MAX 250 Cv (170 kW) a 8500 giri COPPIA MAX 25 kgm (245 Nm) a 5.400 giri TRAZIONE anteriore CAMBIO Sadev a 6 marce sequenziali + RM, differenziale autobloccante a dischi e rampe FRIZIONE monodisco a comando meccanico SOSPENSIONI anteriori McPherson, ammortizzatori Ohlins regolabili posteriori bracci tirati, ammortizzatori regolabili FRENI anteriori a disco ventilato, posteriori a disco pieno RUOTE 7x17" asfalto, 6x15" terra PNEUMATICI 19/62-17 asfalto, 17/65-15 terra DIMENSIONI Lunghezza 3986 mm Larghezza 1707 mm Altezza 1344 mm Passo 2575 mm. Serbatoio 55 litri Peso 1080 kg



RENAULT CLIO RS Gruppo N

MOTORE Tipo F4R, 4 cilindri in linea anteriore trasversale 1998 cc. ALESAGGIO X CORSA 82,7 x 93 mm. RAPP. COMPRESSIO-NE 11:1 POTENZA MAX 185 cv a 7200 giri COPPIA MAX 22 kgm a 4800 giri DISTRIBUZIONE 2 alberi a camme in testa azionati da cinghia dentata, testa in alluminio con 4 valvole per cilindro ALIMENTAZIONE Iniezione elettronica seguenziale multipoint integrata con la centralina TRASMISSIONE Cambio Renault sincronizzato a 5 marce+RM. Differenziale autobloccante a dischi di frizione e slittamento limitato, tarato a 25 N/m. Frizione monodisco in ceramica con parastrappi integrato FRENI 4 dischi, anteriori autoventilanti con diametro 280 mm, pinze a un pompante, limitatore di frenata azionabile dall'abitacolo (9 posizioni), freno a mano meccanico, trazione anteriore SOSPENSIONI Anteriori a ruote indipendenti a schema McPherson con triangoli inferiori in acciaio, una barra stabilizzatrice (diametro 25 mm), ammortizzatori Renault Sport a gas e olio regolabili, molle elicoidali coassiali agli ammortizzatori. Posteriori a ponte rigido con bracci tirati, molle e ammortizzatori come all'anteriore ma non coassiali CERCHI 7x15" in STER-ZO a pignone e cremagliera, con idroguida DIMENSIONI Lunghezza 3770 mm Larghezza 1675 mm Passo 2475 mm Peso 1013 kg.





RENAULT TWINGO R2 EVO (R2B)

MOTORE anteriore trasversale Renault K4M RS, 4 cilindri 16 valvole 1598cc Alesaggio x corsa 79,5 x 80,5 mm Coppia max 20 kg/ma 6000 giri Potenza max 193 CV a 7250 giri/min Trazione: anteriore SOSPENSIONI Anteriori McPherson, ammortizzatori Ohlins regolabili a 2 vie, molle Masselin Posteriori bracci tirati, ammortizzatori Ohlins con fine corsa idraulico SERVOSTERZO idraulico Cambio Sadev sequenziale a 5 rapporti + Rm Comando a joystick vicino al volante DIFFERENZIALE autobloccante meccanico FRENI Anteriori dischi ventilati diametro 300 mm (asfalto e terra) Posteriori dischi pieni diametro 240 mm (asfalto e terra) Freno a mano idraulico, ripartitore di frenata RUOTE 6,5x16" (asfalto) e 6x15" (terra) PNEUMATICI 195/50 R16 (asfalto) e 195/65 RI5 (terra) PESO a vuoto 1030 kg.



RENAULT CLIO WILLIAMS Gr. A

MOTORE 4 cilindri in linea, 16 valvole anteriore trasversale CILINDRATA 1998 cc. ALESAGGIO X CORSA 82,7x93,0 mm. RAPP. COMPRESS. 12:1 POTENZA MAX 220 HP a 7800 g/min COPPIA MAX 24 Kgm a 6200 giri/min. ALIMENTAZIONE Iniezione elettronica sequenziale multipoint CAMBIO sequenziale a 6 o 7 marce ad innesti frontali FRENI anteriori, a disco ventilati Ø 332 mm (asfalto), posteriori a disco Ø 240 mm. (asfalto)STERZO Pignone e cremagliera, con idroguida, trazione anteriore SOSPENSIONI Anteriori a ruote indipendenti schema McPherson . Posteriori a bracci tirati CERCHI in lega 17" (asfalto), 15" (terra) GOMME 20x63x17 (asfalto), 20x65x15 (terra) DIMENSIONI Lunghezza 3710 mm. Larghezza 1645 mm. Passo 2472 mm. Peso 1030 kg.



RENAULT CLIO Super 1600

MOTORE 4 cilindri in linea, 16 valvole anteriore trasversale 1598 cc. ALESAGGIO X CORSA 79,5x80,5 mm. RAPPORTO DI COMPRESSIONE 11:1 POTENZA MAX 215 a 8600 giri/min COPPIA MAX 200 a 7000 g/min. ALIMENTAZIONE Iniezione elettronica sequenziale multipoint Siem integrata con la centralina CAMBIO sequenziale a 6 marce ad innesti frontali ASPIRAZIONE monofarfalla Ø 60 mm. FRENI a disco ventilati Ø 343 mm (asfalto), 285 mm (terra), a disco Ø 263 mm. STERZO Pignone e cremagliera, con idroguida trazione anteriore SOSPENSIONI Anteriori a ruote indipendenti schema McPherson con portamozzi in fusione ed ammortizzatori specifici Ohlins. Posteriori a ruote indipendenti con molle e ammortizzatori specifici Ohlins CERCHI 17" (asfalto), 15" (terra) PNEUMATICI 17x63x17" (asfalto), 16x65x15 (terra) DIMENSIONI Lunghezza 3821 mm. Larghezza 1782 mm Passo 2485 mm peso 1000 kg.





SKODA FABIA R5/Rally2

MOTORE 4 cilindri turbo compresso1.620 cm3 Iniezione diretta POTENZA MAX. 279 CV (205 kW) / 4.750 rpm. COPPIA MAX. 420 Nm / 4.750 rpm. TRAZIONE Integrale permanente CAMBIO sequenziale a 5 rapporti+RM TRASMISSIONE 2 differenziali meccanici (anteriore e posteriore) SOSPENSIONI Sistema McPherson (anteriore e posteriore) FRENI asfalto Ø 355 mm / ampiezza 32 mm. terra Ø 300 mm / ampiezza 32 mm PNEUMATICI E CERCHI asfalto 8'x18', terra 7'x15 DIMENSIONI Lunghezza 3.994 mm. Larghezza massima 1.820 mm. Capacità serbatoio volume 82,5 lt. Peso Min. 1.230 kg.



<u>SUBARU IMPREZA STi - N14 - Gruppo N</u>

MOTORE EJ25 DOHC boxer anteriore longitudinale, 16V turbocompresso CILINDRATA 2457cc ALESAGGIO X CORSA 99,5 x 79,0 POTENZA MAX 308 cv@4500 rpm COPPIA MAX 550 Nm@4500 rpm — RAPPORTO COMPRESSIONE 8,2:1 INIEZIONE Multipoint TRASMISSIONE Integrale permanente CAMBIO Meccanico 6 marce sincronizzate+retromarcia STERZO Asta e cremagliera, collassabile, servoassistito FRENI anteriori e posteriori a dischi autoventilati SOSPENSIONI anteriori Ruote indipendenti, schema Mac Pherson, barra stabilizzatrice, molle elicoidali, ammortizzatori idraulici; posteriori Ruote indipendenti, schema a doppio braccio oscillante trasversale con barra stabilizzatrice, molle elicoidali, ammortizzatori idraulici DIMENSIONI Lunghezza 4415 mm Larghezza 1795 mm Altezza 1475 mm Peso 1360 Kg.



SUZUKI SWIFT GR. R

MOTORE Anteriore longitudinale, 4 cilindri in linea 1586 cc POTENZA MAX 136cv a 6900 giri COPPIA MAX 160 Nm a 4.400 giri/min DISTRIBUZIONE bialbero a camme in testa, 16 valvole ALIMENTAZIONE Iniezione elettronica TRASMISSIONE Trazione anteriore CAMBIO manuale meccanico a 6 marce+RM SOSPENSIONI Anteriori a ruote indipendenti, schema McPherson. Posteriori a ponte interconnesso con barra di torsione e tirante Ammortizzatori regolabili FRENI a disco, anteriori autoventilanti DIMENSIONI lunghezza 3890mm. Larghezza 1695 mm. Interasse 2430 mm. Peso 990 Kg.



SUZUKI SWIFT RALLY 1.0 BOOSTERJET RS

MOTORE 998 cc. POTENZA MAX. 112 cv (82 KW) a 5.500 giri COPPIA MAX. 160 Nm a 1.700/4.000 giri DIMENSIONI Lunghezza 3.840 mm Larghezza 1.740 mm Altezza 1.480 mm Interasse 2.450 mm Carreggiata ant./post. 1.520/1.525 mm Peso 915 Kg.





TOYOTA GR YARIS 4x4

MOTORE 1.6 turbo 3 cilindri 1618 cc da 261 CV e 380 Nm DISTRIBUZIONE 4 valvole/cilindro DIFFERENZIALE meccanico Torsen e ripartitore di coppia centrale a controllo elettronico CAMBIO sequenziale a 6 rapporti + RM AMMORTIZZATORI regolabili a 2 vieFRIZIONE bidisco 184 mm IMPIANTO FRENANTE a disco: anteriori 356 mm / posteriori 297 mm DIMENSIONI Lunghezza 4000 mm Larghezza 1810 mm Altezza: 1460 mm Passo: 260 mm Peso: 1280 kg Serbatojo di sicurezza: FIA ft3 1999



VOLKSWAGEN POLO GTI R5

MOTORE 4 cilindri in linea di 1.600 cc, a iniezione diretta, sovralimentato con flangia regolamentare Ø 32 mm POTENZA MAX 272hp COPPIA MAX 400 Nm a 4000 rpm TRASMISSIONE trazione integrale permanente CAMBIO sequenziale 5 rapporti + rm; differenziale anteriore e posteriore meccanico a slitta limitata multi piastra SOSPENSIONI montanti MacPherson FRENI dischi freno ventilati anteriori e posteriori (diametro di 300mm per la terra, 355 millimetri di diametro per asfalto), pinze in alluminio, freno a mano a comando idraulico STERZO idraulico cremagliera servoassistito RUOTE 8x18" per asfalto, 7x15" per la terra DIMENSIONI Lunghezza 4.067 mm Larghezza 1.942 mm. Passo 2.540 mm. Peso 1,230 kg. a vuoto.





MONTECATINI TERME

Montecatini Terme, nella zona della Valdinievole, delimitata ad ovest dal fiume Pescia, ad est del torrente Nievole, a nord dalla montagna pistoiese, ultime propaggini della catena degli Appennini, mentre a sud-est dal Padule di Fucecchio.

Il moderno capoluogo del comune, oggi rinomato centro termale, si sviluppa ai piedi della collina di Montecatino, costituente l'antico nucleo storico.

Montecatini Terme, posta a pochi chilometri da alcune delle maggiori città d'arte toscane e dai due principali aeroporti regionali, deve la sua notorietà alla proprietà terapeutiche delle sue acque, alla raffinatezza degli edifici e al patrimonio architettonico sorto intorno alle sorgenti.

Regina del binomio benessere e salute, Montecatini Terme è una meta di pregio per tutti coloro che cercano vacanze rigeneranti, alta qualità di accoglienza, occasioni di divertimento, sport, shopping e relax.

Il 1800 vide camminare sui Viale dei Bagni di Montecatini un numero infinito di re e regine, uomini politici e della finanza, attori e ballerine, cardinali e Presidenti della Repubblica. Tra i personaggi noti ci fu anche Giuseppe Verdi, che spesso soggiornava in questo territorio.

Dal 2021 Montecatini è entrata a far parte della lista del Patrimonio Mondiale UNESCO in quanto una delle Grandi Città Termali d'Europa. Il sito seriale transnazionale "The Great Spa Towns of Europe" comprende un gruppo inseparabile di 11 città situate in 7 paesi europei (Austria, Belgio, Repubblica Ceca, Francia, Germania, Italia, Regno Unito), considerate dall'UNESCO rappresentative dell'importante fenomeno termale europeo attivo dal 1700 fino agli anni Trenta del Novecento.



LARCIANO

Il nome di Larciano (Comune con 6.433 abitanti) deriva dalla latinizzazione del nome etrusco Larthial, genitivo possessivo del nome maschile Larth. Il toponimo nel 941 è documentato come Arsianus, con il passare del tempo si è passati al nome attuale.

La storia di Larciano ruota intorno a quella dell'attuale Larciano Castello.

Dalla metà del X secolo Larciano ci è nota come signoria dei conti Guidi per una donazione che Ranieri e Guido, figli del conte Tegrimo, fecero alla cattedrale ed al vescovo di Pistoia. Il Castello di Larciano fu poi confermato ai Guidi da Arrigo VI e da Federico II.

Nel 1225 Larciano con Cecina, Casi e Collecchio fu venduta dai figli del conte Guido Guerra di Modigliana al Comune di Pistoia per 6.000 lire. Per la sua posizione Larciano divenne uno dei cardini del sistema difensivo di Pistoia nei "monti di sotto"; così era infatti chiamato il versante occidentale del Montalbano, ragione che spinse la città a rafforzare le mura e le altre opere di difesa. Nel 1302, durante la guerra che vede la ghibellina Pistoia contro le guelfe Firenze e Lucca, Larciano fu conquistata subito dopo la resa di Serravalle. Tuttavia nel 1310 la cittadina venne recuperata insieme ad altri territori perduti da Pistoia, dietro il pagamento di 10.000 fiorini d'oro. Verso il 1391 il castello divenne una solida base organizzata da Pistoia e Firenze, accomunate dal pericolo di un'offensiva in Toscana di Gian Galeazzo Visconti.

Quando nel 1401 si sottomise a Firenze con tutto il suo contado, Larciano divenne sede di una delle quattro podesterie in cui fu organizzato il territorio pistoiese. Tra i podestà, il più famoso è Francesco Ferrucci. Successivamente nel quadro istituzionale dello Stato mediceo troviamo riuniti in un'unica podesteria Larciano e Serravalle. Nel 1772 quest'ultima divenne unica sede della podesteria, mentre nel 1774 ebbe vita una comunità comprendente Larciano e Lamporecchio.

Fu soltanto il 1º Luglio 1897 che Larciano, ottenendo la separazione da questa località divenne Comune autonomo, costituito dalle frazioni di Biagiotti, Biccimurri, Castelmartini, Cecina, Larciano Castello e San Rocco, che accolse, e accoglie tuttora la sede del Municipio.



PISTOIA, BELLA E RISERVATA

"Piccioletta, e ben murata e merlata, con forteze e con porti da guerra, e con gran fossi d'acqua"

Dino Compagni "Cronica"

libro III, capitolo XIII - pagina 150

Quando gli ultimi raggi di sole illuminano Pistoia, si crea un felice gioco di luci e ombre sui monumenti che ne hanno segnato la storia. Monumenti ai quali spetta il compito di evocare le linee architettoniche e i poteri - civile, religioso e giudiziario - della città.

Basta gettare uno sguardo sulla maestosa piazza del Duomo, una delle più suggestive d'Italia, per riconoscere, nei suoi inconfondibili tratti medievali, il simbolo della città. A dare un timbro di unicità al paesaggio urbano contribuiscono anche le chiese romaniche, veri capolavori architettonici, con il loro marmoreo rivestimento bianco e verde.

Il nobile salotto della romana *Pistona*, capolavoro perfetto da scoprire angolo dopo angolo in un crescendo di emozioni, nei secoli ha saputo mantenere il suo ruolo di centro vitale. Dominano la piazza, la cattedrale romanica, impreziosita al suo interno da veri e propri tesori come la cappella di San Jacopo con l'altare in argento decorato da oltre seicento statue e rilievi del XIII secolo, ed il campanile a ordini di archi a tutto sesto sovrapposti che in antico ebbe anche funzioni civili. Le sue campane oltre a scandire il tempo davano l'allarme in caso di incendi. Proprio di fronte si riconoscono la pianta ottagonale del trecentesco Battistero di San Giovanni in Corte, la struttura medievale del Palazzo dei Vescovi, il palazzo comunale o degli Anziani, quello Pretorio, oggi sede del tribunale e quello del Capitano del Popolo. Un'atmosfera d'altri tempi che facilita il contatto con l'arte, qui più che mai generosa. Appena dietro al Battistero c'è piazza della Sala che un tempo fu il punto di riferimento del potere politico, dove si rinnova tutti i giorni il festoso rito del mercato all'aperto di fiori e ortofutta (il mercoledì ed il sabato si allunga nelle viuzze centrali fino a pochi passi dal Duomo per far posto anche ai banchi di abiti, casalinghi e oggetti d'ogni genere).

Lo spettacolo somiglia a un antico affresco dalle tinte vivaci di una folla chiassosa che mercanteggia sul pubblico foro. Quasi fosse un'immagine rimandata dalla memoria storica piuttosto che scandita dalla quotidianità moderna. Altre tappe d'obbligo nel percorso artistico che la città può vantare ed offrire sono il centro Marino Marini che raccoglie disegni e sculture di quello che è stato il più rinomato artista pistoiese del XX secolo, specializzato nella riproduzione di figure primitive in bronzo o creta, soprattutto cavalli e cavalieri. E la chiesa di S. Andrea con facciata romanica, dove é ospitato il famoso pulpito gotico di Giovanni Pisano. Il pergamo esagonale sostenuto da sette colonne di marmo rosso è considerato il capolavoro dell'artista che con quest'opera ha voluto narrare le scene della vita di Cristo e del Giudizio universale.

E' nelle prime ore del mattino che si apprezza al meglio il centro storico. Quando le auto sono ancora poche ed il frastuono e la frenesia del giorno sono ancora sopiti. i palazzi sembrano più imponenti, le piazze più spazio-se. Passeggiando tra i tortuosi violetti che si diramano dalla Piazza della Sala, il centro propulsore del commercio cittadino, quando la città è più "silente" e distratta del solito, si avverte il respiro della storia e di chi ha lasciato in eredità le irripetibili testimonianze artistiche.



LA TOSCANA

"Cara e beata e benedetta Toscana, patria d'ogni eleganza e d'ogni gentile costume, e sede eterna di civiltà"

(Giacomo Leopardi)

Parole "sacre" quelle di Giacomo Leopardi. Già, cara Toscana. Così amata ed apprezzata dai turisti di tutto il mondo.

ORIGINI – Non si conoscono ancora bene le origini dei "suoi" primi abitanti, non è certo se provenienti dall'Appennino o colonizzatori sbarcati dal mare per abitare le verdi colline e le pianure un tempo paludose.

Apparvero dalle nebbie della preistoria i segni della civiltà Villanoviana. I territori collinari e montani sembra fossero abitati sino alle rive dell'Arno da pastori liguri e umbri.

STORIA - Dal VII secolo in avanti fiorì la civiltà etrusca, con la nascita delle prime grandi città, divenute apprezzati centri commerciali e culturali. Al passaggio di Annibale, al successivo dominio di Roma, quando nacque "Florentia", destinata a diventare una delle città più ammirate del mondo, ai Goti, ai Longobardi, che diedero il loro contributo alla formazione della civiltà, sino ad arrivare al Medioevo. Alla sottomissione al feudalesimo, da cui la Toscana si liberò nel XII secolo, soprattutto per lo stimolo religioso di San Giovanni Gualberto e per opera di Matilde di Canossa. Le città conobbero notevole fervore economico, divennero sempre più popolate e in forte antagonismo tra loro. La Regione si unificò in un solo Stato nel XVI secolo, quando il comune di Firenze dovette cedere il proprio potere al Granducato dei Medici.

STORIA MODERNA - La storia moderna della Toscana iniziò nel 1737, con i Lorena, ispiratori di grandi riforme sul piano economico e politico. Fu il primo Stato ad abolire, nel 1786, la pena di morte. L'unione con il nuovo stato italiano avvenne, con una pacifica transazione, nel 1859, seguita da un plebiscito. La storia più recente, ha visto la Toscana pagare il suo tributo nelle guerre di indipendenza e ancor dopo, durante la liberazione; un ulteriore dimostrazione dell'alto senso di civiltà si ebbe con la funesta occasione dell'alluvione di Firenze del

1966, che fece meritare alla Regione la medaglia d'oro al valor civile.

La Toscana, dal 1991, è gemellata, con specifico riferimento culturale, con la regione tedesca dello Saarland, zona ricca di vestigia storiche, della quale alcuni centri urbani hanno conosciuto uno sviluppo simile a quello di molte città toscane. La Regione - si compone di dieci province Firenze, Arezzo, Grosseto, Livorno, Lucca, Massa Carrara, Pisa, Pistoia, Siena e Prato - e all'ultimo censimento, conta poco più di 3 milioni e mezzo di abitanti.

