



ORGANIZZA

Jolly Racing Team

in collaborazione con



LARCIANO
8-9
MAGGIO 2021
www.jollyracingteam.com

**MEDIA
BOOK**



FLEXILOG
SERVIZI LOGISTICI

F.LLI CASIPOLI
torneria di precisione



36. RALLY della VALDINIEVOLE

MEDIA BOOK

Realizzazione **mgt**comunicazione

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

edizione unica aprile 2021





SOMMARIO

Note informative
Cartina del percorso
Tabella tempi e distanze
Descrizione Prove Speciali
Albo d'oro della gara
Pillole di storia
L'edizione 2019
Terminologia dei rallies
Simbologia cartelli di controllo (FIA)
Caratteristiche vetture protagoniste
Larciano
Lamporecchio
Pistoia
La Toscana



#COVID19

LE RACCOMANDAZIONI DA SEGUIRE



Lava spesso le mani con acqua e sapone o, in assenza, frizionale con un gel a base alcolica



Non toccarti occhi, naso e bocca con le mani. Se non puoi evitarlo, lavati comunque le mani prima e dopo il contatto



Quando stamutisci copri bocca e naso con fazzoletti monouso. Se non ne hai, usa la piega del gomito



Pulisci le superfici con disinfettanti a base di cloro o alcol



Copri mento, bocca e naso possibilmente con una mascherina in tutti i luoghi affollati e ad ogni contatto sociale con distanza minore di un metro



Utilizza guanti monouso per scegliere i prodotti sugli scaffali e i banchi degli esercizi commerciali



Evita abbracci e strette di mano



Evita sempre contatti ravvicinati mantenendo la distanza di almeno un metro



Non usare bottiglie e bicchieri toccati da altri

#RESTIAMOADISTANZA



Ministero della Salute



www.salute.gov.it/nuovocoronavirus



Egregio Collega, Gentile Amico,

con estremo piacere lo staff della sala stampa desidera darti il più caloroso benvenuto alla 36^ 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 a Larciano ed in Valdinievole !

Alessandro Bugelli

Capo Ufficio Stampa Rally

bugelli@email.it

www.mgtcomunicazione.com

tel. mobile: 348 37 089 47

STAFF: Gabriele Michi - tel. Mobile 329 33 187 10

SALA STAMPA

La sala stampa della 36^ edizione del Rally della Valdinievole e Montalbano, ha la sua base operativa presso la sede della Jolly Racing Team, a Larciano, in Piazza Quattro Martiri,37.

SABATO 8 MAGGIO :

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

DOMENICA 9 MAGGIO :

Apertura continuata dalle ore 07,00 alle ore 19,00





NOTE INFORMATIVE

Venerdì 7 maggio 2021

Distribuzione targhe, numeri di gara e documenti sportivi ai Referenti dei Team, consegna documenti per Verifiche Tecniche con orario individuale
Centro Accrediti – presso Big Time Givers - Via Martiri del Padule,
Loc. Castelmartini – Larciano (PT)

dalle ore 14:00 alle ore 19:00 e dalle ore 20:00 alle ore 21:30.

Sabato 8 maggio 2021

Distribuzione targhe, numeri di gara e documenti sportivi ai Referenti dei Team, consegna documenti per Verifiche Tecniche con orario individuale
Centro Accrediti – presso Big Time Givers - Via Martiri del Padule, Loc. Castelmartini – Larciano (PT)

dalle ore 07:30 alle ore 11:00

Ricognizioni con vetture di serie dalle ore 07:30 alle ore 13:30

Verifiche tecniche ante-gara (presso le rispettive strutture nel parco assistenza come previsto dal protocollo tecnico) e punzonature nell'area tecnica presso il centro accrediti

dalle ore 10:30 alle ore 13:00

Shakedown (prima parte prova speciale "Larciano") dalle ore 15:00 alle ore 18:30

Domenica 9 maggio 2021

Partenza prima vettura – San Rocco di Larciano ore 09:01

Arrivo prima vettura – San Rocco di Larciano ore 16:35



LEGENDA

	PARCO ASSISTENZA
	RIORDINO
	AREA REFUELLING
	TRASFERIMENTO
	PROVA SPECIALE
	PARTENZA/ARRIVO

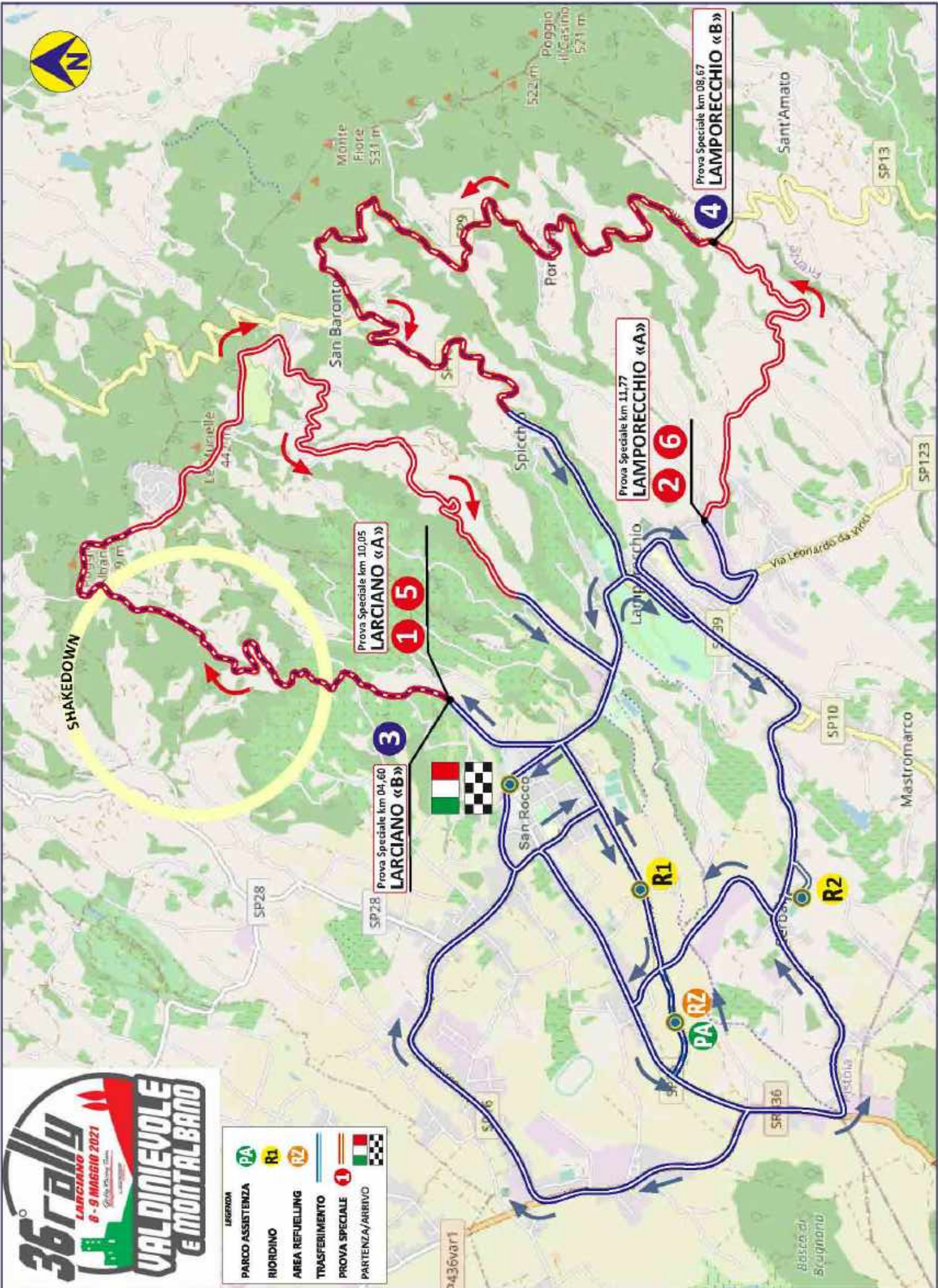




TABELLA TEMPI E DISTANZE

SETTORE	CO	Lunghezza	Distanza Km		Tempo	Media	1 ^a	
	PS	PS	Trasf.	Totale	imposto	km/h	Vettura	
Domenica 9 maggio 2021								
1	0	SAN ROCCO - PARTENZA					09:01	
	1	SAN ROCCO		9,82	9,82	00:14	42,1 09:15	
2	PS 1	LARCIANO "A" - 1	10,05			00:04	09:19	
	2	VIA ORBIGNANESE		5,09	15,14	00:25	36,3 09:44	
3	PS 2	LAMPORECCHIO "A" - 1	11,77			00:04	09:48	
	2A	LARCIANO - COOP. VINICOLA CHIANTI MONTALBANO - RIO IN		4,04	15,81	00:26	36,5 10:14	
4	RIORDINO 1						01:15	
	2B	LARCIANO - COOP. VINICOLA CHIANTI MONTALBANO - RIO OUT					11:29	
5	2C	LARCIANO - VIA F. FERRUCCI - PA IN		1,86	1,86	00:05	22,3 11:34	
6	A	PARCO ASSISTENZA - Larciano	(21,82)	(20,81)	(42,63)	00:45		
	2D	LARCIANO - VIA F. FERRUCCI - PA OUT					12:19	
7	ZR 1	Zona Rifornimento - Uscita parco assistenza	(13,27)	(28,93)	(42,20)	Dist. da ZR2		
	3	SAN ROCCO		7,92	7,92	00:14	33,9 12:33	
8	PS 3	LARCIANO "B" - 1	4,60			00:04	12:37	
	4	FORNELLO		13,65	18,25	00:28	39,1 13:05	
9	PS 4	LAMPORECCHIO "B" - 1	8,67			00:04	13:09	
	4A	LARCIANO - VIA N. TAMBURINI - RIO IN		4,78	13,45	00:22	36,7 13:31	
10	RIORDINO 2						01:00	
	4B	LARCIANO - VIA N. TAMBURINI - RIO OUT					14:31	
11	4C	LARCIANO - VIA F. FERRUCCI - PA IN		2,58	2,58	00:06	25,8 14:37	
12	B	PARCO ASSISTENZA - Larciano	(13,27)	(28,93)	(42,20)	00:45		
	4D	LARCIANO - VIA F. FERRUCCI - PA OUT					15:22	
13	ZR 2	Zona Rifornimento - Uscita parco assistenza	(21,82)	(16,40)	(38,22)	Dist. da arrivo		
	5	SAN ROCCO		7,92	7,92	00:14	33,9 15:36	
14	PS 5	LARCIANO "A" - 2	10,05			00:04	15:40	
	6	VIA ORBIGNANESE		5,09	15,14	00:28	32,4 16:08	
15	PS 6	LAMPORECCHIO "A" - 2	11,77			00:04	16:12	
	6A	SAN ROCCO - ARRIVO		3,39	15,16	00:23	39,5 16:35	
	DA PARCO ASSISTENZA B		(21,82)	(16,40)	(38,22)			
TOTALI			56,91	66,14	123,05	<i>Alba - Tramonto 05:54 - 20:30</i>		

SEZIONE

Sezione 1

Sezione 2

Sez. 3



LE PROVE SPECIALI

PROVA SPECIALE N. 1-3-7 “Larciano” (varia la lunghezza)

Km. 10,050 (PS 1) - Km. 4,600 (PS 3) – Km. 10,050 (PS 5)

Una strada, tre prove, due diverse lunghezze di sfida. Start da Via Larciano, ripercorrendo il luogo di partenza della “piesse” che veniva percorsa dalla Coppa Liburna negli anni ottanta, ai tempi delle vetture di Gruppo B. Carreggiata a larghezza media, fondo assai buono, a metà del suo sviluppo presenta un salto che non sarà difficile vedere a quattro ruote alzate. Il tracciato è molto nervoso, chiede ritmo e presenta anche tratti veloci, tanto da definirla una prova completa, avendo anche salita, discesa, tratti pianeggianti. IL fine prova speciale non è troppo lontano dall’intersezione con la direttrice che la Larciano porta a Lamporecchio, in un tratto di carreggiata più largo che non di quello che i concorrenti avranno affrontato fin lì.

La versione più corta ha la parte iniziale come quella “lunga” ma termina prima, in località “Mungherino”, mantenendo quindi intatte tutte le caratteristiche tecniche dell’impegno.

PROVA SPECIALE N. 2-4-6 “Lamporecchio” (varia la lunghezza)

Km. 11,770 (PS 2) - Km. 8,670 (PS 4) – Km. 11,770 (PS 6)

Anche in questo caso tre prove, una strada e due lunghezze diverse. Si parte in piano, per poi andare a salire dopo circa 500 metri, su sede stradale tortuosa, con un doppio dosso, a circa 2 chilometri, che guarda in faccia il pilota. E’ importante trovare subito il ritmo per arrivare poi all’innesto con la celebre “piesse” di San Baronto con la sua spettacolare inversione, spettacolo puro. Qui inizia la parte forse più difficile in discesa per circa 2,2 chilometri, di quelli che guardano in faccia l’equipaggio: la sede stradale è molto larga, invitante, con traiettorie da pista con ampi curvoni che riportano a soli due chilometri dal centro di Lamporecchio. Dopo una discesa così occorre davvero riprendere fiato.

Versione B più corta anche in questo caso: parte da località “Fornello” e da lì riprende le caratteristiche della versione più lunga, sino all’arrivo.



ALBO D'ORO

1985	Breschi-Belli	(Opel Manta GT/E)
1986	Gori-Benelli	(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)



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 era d'obbligo che l'edizione della ripartenza dopo il covid, pur mantenendo alcuni caratteri del passato, proponesse 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 di ritrovare identità dopo un anno praticamente di chiusura. 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 36 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 poi 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 e quest'anno (adesso in mano a Jolly Racing Team e Laserprom 015), dopo il 2020 al palo per via della pandemia riparte con la validità “nazionale”. 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.



L'EDIZIONE 2019

ASSOLUTA - TOP TEN: 1. Pierotti-Milli (Skoda Fabia) in 58'56.3; 2. Moricci-Garavaldi (Hyundai I20) a 1'02.2; 3. Tucci-Micalizzi (Skoda Fabia) a 3'04.8; 4. Artino-Gabelloni (Skoda Fabia) a 5'18.3; 5. Paolini-Nesti (Renault Clio) a 6'33.8; 6. Gori-Di Giulio (Renault Clio) a 6'49.9; 7. Fagni-Massarò (Renault Clio) a 6'56.5; 8. Straffi-Butelli (Peugeot 208) a 7'20.3; 9. Mori-Dinelli (Peugeot 208) a 8'11.7; 10. Zelko-Cecchi (Renault Clio) a 8'29.3.

GRUPPO A

CLASSE A0 1. Giovarruscio-Carignani (Fiat 600) in 1:15'20.1; 2. Bartarelli-De Rosa (Fiat 600) a 1'17.1; 3. Piliero-Del Ministro (Fiat 600 Kit) a 2'34.0; 4. Iozzia-Fresolone (Fiat 600) a 3'49.3; **CLASSE A7** 1. Corsi-Tonelli (Renault Clio) in 1:08'24.3; 2. Rossi-Bastianello (Renault Clio) a 9.9; 3. Lentini-Barsotti (Peugeot 205 Gti) a 41.9; 4. Fagni-Giannarini (Renault Clio) a 46.2; **CLASSE K10** 1. Scartabelli-Marraccini (Peugeot 106) in 1:10'46.8; **CLASSE S1600** 1. Paolini-Nesti (Renault Clio) in 1:05'30.1; 2. Gori-Di Giulio (Renault Clio) a 16.1; 3. Fagni-Massarò (Renault Clio) a 22.7; 4. Zurri-Gabbricci (Renault Clio) a 3'21.7; 5. Corona-Dimare (Fiat Punto) a 12'16.8;

GRUPPO N

CLASSE N0 1. Carli-Micheletti (Fiat 600) in 1:18'40.4; **CLASSE N1** 1. Pardini-Dini (Rover 25) in 1:13'18.2; 2. Favero-Perrone (Peugeot 106) a 1'10.5; 3. Cassano-Infantino (Rover Mg 105 Zr) a 8'00.8; **CLASSE N2** 1. Rotondi-Pellicci (Opel Corsa) in 1:11'06.9; 2. Paladini-Buglisi (Peugeot 106) a 8.9; 3. Taddei-Salotti (Peugeot 106) a 13.6; 4. Mariotti-Pasquini (Citroen Saxo) a 55.0; 5. Bellagamba-Pellegrini (Citroen Saxo) a 1'46.7; 6. Fichi-Ercoli (Peugeot 106) a 5'38.3; 7. Quarta-Auteri (Peugeot 106) a 22'01.5; **CLASSE N3** 1. Lombardi-Marchi (Opel Astra) in 1:10'57.7;

GRUPPO R

CLASSE R2B 1. Straffi-Butelli (Peugeot 208) in 1:06'16.6; 2. Mori-Dinelli (Peugeot 208) a 51.4; 3. Friz-Bertini (Peugeot 208) a 2'17.5; 4. Perna-Perna (Peugeot 208) a 2'54.2; 5. Nesti-Bertagna (Citroen C2) a 4'24.3; 6. Giovacchini-Giovacchini (Peugeot 208) a 6'03.9; 7. Ferrari-Sanesi (Citroen C2) a 6'08.6; 8. Bennati-Grilli (Peugeot 208) a 8'09.8; **CLASSE R3C** 1. Zelko-Cecchi (Renault Clio) in 1:07'25.6; 2. Simonetti-Menchini (Renault Clio) a 27.2; 3. Masi-Cintolesi (Renault Clio) a 10'16.8; **CLASSE R5** 1. Pierotti-Milli (Skoda Fabia) in 58'56.3; 2. Moricci-Garavaldi (Hyundai I20) a 1'02.2; 3. Tucci-Micalizzi (Skoda Fabia) a 3'04.8; 4. Artino-Gabelloni (Skoda Fabia) a 5'18.3;

GRUPPO RS

CLASSE RS16 1. Innocenti-Lenzi (Renault Twingo) in 1:19'36.4.



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 abbinata 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 Controllo	ZONA DI CONTROLLO (diametro cartelli circa 70 cm)		
Direzione			
	CARTELLI GIALLI	CARTELLI ROSSI	CARTELLI BEIGE
	Inizio Zona Controllo	Vettura ferma (a parte Fine PS)	Fine Zona Controllo
CONTROLLO A TIMBRO	← 25 mt minimo →	← 25 mt →	
CONTROLLO ORARIO (CO)	← 25 mt minimo →	← 25 mt →	
CO ENTRATA Parco Assistenza	← 5 mt →	← 5 mt →	
CO USCITA Parco Assistenza	← 5 mt →	← 5 mt → <small>anche nel caso di Marcatura Pneumatici e/o Zona Rifornimento</small>	
CO e START Prova Speciale	← 25 mt minimo →	← 50-200 mt → CO	← 25 mt → START PS
FINE Prova Speciale	← 100 mt → PREAVVISO	← 100-300 mt → FINE PS LANCIATO	← 25 mt → CONTROLLO STOP
Tipo di Controllo	ALTRI CONTROLLI (diametro cartelli circa 70 cm)		
	Simbolo Nero (1) e Bianco (2) su sfondo GIALLO	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	
ZONA RIFORMIMENTO (1)		Un solo tipo di cartello per entrata e uscita	
PUNTO INTERMEDIO RADIO (1)	← 100 mt → PREAVVISO	INTERMEDIO RADIO	
PUNTO INTERMEDIO MEDICO (2)	← 100 mt → PREAVVISO	INTERMEDIO MEDICO	

LE VETTURE

Le schede tecniche delle vetture protagoniste della stagione
(dati forniti dai costruttori)

ABARTH GRANDE PUNTO Super 2000

MOTORE 4 cilindri in linea, anteriore trasversale 2000cc.
POTENZA 270 cv a 8250 giri **COPPIA MAX** 22.5 kgm a 6500 rpm; **TRASMISSIONE** Cambio 6 rapporti a comando sequenziale con innesti frontali e cut off in cambiata, scatola ed interni unici; Differenziali anteriore, centrale e posteriori meccanici con rampe e frizioni per modifiche delle percentuali di bloccaggio; Differenziale posteriore monofornitura con frizione multidisco per limitazione di coppia Semiassi specifici con sistema sostituzione rapido, giunti tripodi lato vettura e omocinetici a basso attrito lato ruota; Albero di trasmissione specifico in acciaio a due rami con supporto intermedio al telaio; **SOSPENSIONI Anteriori** con schema Mc Pherson; **Posteriori** con schema McPherson; Traversa anteriore specifica; Traversa posteriore specifica; Ammortizzatori regolabili; **FRENI** Pinza anteriore a 4 pistoncini monolitica; Disco freno anteriore ϕ 355 mm per asfalto, ϕ 300 mm per terra; Pinza posteriore a 4 pistoncini; Disco freno posteriore ϕ 300 mm. **CARROZZERIA** Allargamento dei parafanghi anteriore e posteriore sino ad una larghezza massima di 1800 mm; Montaggio alettone posteriore, con dimensioni vincolate da regolamento tecnico, per incremento stabilità vettura con aumento carico aerodinamico. **RUOTE** asfalto 8"x18"; terra 6.5"x15" **PNEUMATICI** asfalto 20/65-18"; terra 19/65-15" **DIMENSIONI** Lunghezza 4030 mm. Larghezza 1867 mm. Altezza 1490 mm. Carreggiata anteriore 1491 mm. Carreggiata posteriore



ABARTH 500 (R3T)

MOTORE 4 cilindri in linea turbocompresso 16valvole 1368 cc.
POTENZA MAX 180 CV (132kW) a 5500 rpm **COPPIA MAX** 300 Nm a 3000 rpm Turbocompressore Garrett GT1446a geometria fissa, restrittore aspirazione ϕ 29mm Manicotti acqua e aria specifici rinforzati **TRASMISSIONE** Cambio a 6 rapporti con innesti frontali e comando sequenziale **DIFFERENZIALE** autobloccante a lamelle **FRIZIONE** bidisco metallo-ceramica ϕ 184mm. **SOSPENSIONI Anteriori** McPherson, ammortizzatori regolabili specifici racing, molla coassiale con ghiera per regolazione altezza vettura. Camber regolabile mediante piastrine **Posteriori** bracci interconnessi, ammortizzatori regolabili specifici racing, molla con ghiera per regolazione altezza vettura. Camber regolabile mediante piastrine **STERZO** Guida ad asservimento elettrico con taratura racing **FRENI** Pinza anteriore Brembo radiale a quattro pistoncini M4X40 Disco freno anteriore Brembo autoventilato ϕ 295 x28mm Pinza posteriore con pistoncino da 36mm Disco freno posteriore pieno ϕ 240mm x11 mm Pastiglie freno Racing, Freno a mano idraulico Ripartitore di frenata e correttore di frenata posteriore **RUOTE** asfalto 7"x17" **DIMENSIONI** Lunghezza 3657 mm. Larghezza 1627 mm. Passo 2300mm. Peso 1080 Kg .





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 300x8 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 DS3 R3

MOTORE anteriore trasversale tipo 1.6 THP PSA, 4 cilindri in linea 1.598 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. **ALIMENTAZIONE** 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) **DIMENSIONI 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).



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 C2 Super 1600

MOTORE 1587 cc. 4 cilindri in linea anteriore trasversale
ALESAGGIO X CORSA 78,5 x 82 mm. **DISTRIBUZIONE** bi-albero in testa, 4 valvole per cilindro **POTENZA MAX** 225 cavalli a 8.500 giri al minuto **COPPIA MAX** 20,5 kgm a 7.000 giri
ASPIRAZIONE monofarfalla Ø 60 mm. **CAMBIO** sequenziale a 6 marce + RM **DIFFERENZIALE** meccanico a slittamento limitato
SOSPENSIONI anteriori Mc Pherson posteriori a bracci indipendenti e barre di torsione **AMMORTIZZATORI** regolabili **FRENI anteriori** a disco Ø 335 mm. (asfalto), Ø 300 mm. (terra), autoventilanti, pinze a 4 pistoncini **posteriori** a disco Ø 290 mm., autoventilanti, pinze a 2 pistoncini **RUOTE** 7J x 17" su asfalto; 6J x 15" su sterrato **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 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.



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 **TRASMISSIONE** 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 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** 6x15" da terra / 6,5x16" 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.



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.



HYUNDAI i20 R5

MOTORE anteriore 4 cilindri 1.6 turbo a iniezione diretta, 300 cv (200 kW) a 6.000 giri, flangia aspirazione Ø 33 mm **ALESAGGIO/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. **Peso** 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 COMPRESIONE** 8.8 a 1 **DISTRIBUZIONE** 2 alberi a camme in testa azionati da una cinghia+variante 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 COMPRESIONE** 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.



OPEL ADAM R2

MOTORE 1.6 cm3, 16V quattro cilindri aspirato, con pistoni a regolazione variabile dell'albero a camme **POTENZA** 140KW (190 CV) a 7.750 giri / min. Coppia max. 190 Nm a 6.200 giri / min. **TRASMISSIONE** cambio a cinque marce, differenziale con autobloccante. **SOSPENSIONI** REIGER regolabili in schema MacPherson su Uniball **STERZO** servosterzo elettroidraulico **FRENI** 4 pistoncini da 310mm anteriori e 264 mm posteriore." Fly-Off per il freno a mano che controlla la pressione del l'asse posteriore. **RUOTE** 6,5 x 16 pollici **DIMENSIONI** Lunghezza 3.698 millimetri **Larghezza** 1.720 millimetri **Altezza** 1.442 millimetri (altezza da terra di asfalto), **Passo** 2.310 millimetri **Peso** 1030 kg.





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 **DIFFERENZIALE** 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 campatura 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 **TRASMISSIONE** 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 **SERBATOIO** 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.



PEUGEOT 208 RALLY 4

MOTORE Tipo EB2 Turbo, 3 cilindri 1199 cm³ **ALESAGGIO X CORSA** 75 x 90,48 mm **POTENZA 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 **DIFFERENZIALE** 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.





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** Trasmis-sione 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** idraulico **Freni anteriori** Pinze e dischi 294 mm x 28 mm **Avantreno** Pseudo 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 R3T

MOTORE anteriore trasversale turbocompresso, 4 cilindri in linea di 1.518 cc. **POTENZA MAX** 242 CV da 4.000 a 5000 giri **COPPIA MAX** 480 Nm a 3200 giri **TRASMISSIONE** trazione anteriore, differenziale auto-bloccante, cambio sequenziale Sadev a 6 rapporti + RM, frizione bi-disco **SOSPENSIONI anteriori** pseudo MacPherson **posteriori** ad assale rigido con barra antirollio, sospensioni a tre vie con stop idraulico in compressione. **Freni** anteriori flottanti da 330 mm con pinza a 4 pompanti, posteriori flottanti da 274 mm con pinza a 2 pompanti. **Ruote** 7x17", pneumatici Rx7 **DIMENSIONI** Lunghezza 4.090 mm. **Larghezza** 1.945 mm. **Altezza** 1.432 mm. **Carreggiata ant/ post** 1.550 mm. **Passo** 2.589 mm. **Peso** 1.080 kg.



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 TWINGO R1

MOTORE 898 cc. posteriore sovralimentato **POTENZA MAX** 128 cv. @ 5.500 giri/min. **ALESAGGIO x CORSA** 72,2 mm x 73,1 mm **COPPIA** 230 Nm @ 3.100 giri/min **TRAZIONE** posteriore **FRENI** impianto idraulico con ripartitore di frenata regolabile e freno a mano idraulico. **AMMORTIZZATORI** idraulici, regolabili a due vie **RUOTE** 16"x 6,5.





RENAULT CLIO SPORT R3 (R3C)

MOTORE anteriore trasversale 4 cilindri in linea 1998 cc
ALESAGGIO x CORSA 82,7 x 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 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 R15 (terra) **PESO** a vuoto 1030 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. COMPRESSIONE** 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 sequenziale 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 **STERZO** a pignone e cremagliera, con idroguida **DIMENSIONI** Lunghezza 3770 mm Larghezza 1675 mm **Passo** 2475 mm **Peso** 1013 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

MOTORE 4 cilindri turbo compresso 1.620 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.



SUBARU IMPREZA STi - N14 - Gruppo N

MOTORE EJ25 DOHC boxer anteriore longitudinale, 16V turbo-compresso **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 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.



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 **SO-SPENSIONI 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.



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.





LARCIANO DA . . . Wikipedia

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.

San Rocco di Larciano

Alla fine dell'Ottocento la popolazione che si era insediata fin dal '600 presso la chiesa di San Rocco era cresciuta notevolmente; da tempo, infatti, Larciano Castello vedeva diminuire il numero dei suoi abitanti che si trasferivano nelle zone pianeggianti, gradualmente bonificate, liberandole così dalla malaria e rese coltivabili. La chiesa fu voluta dalla popolazione nel 1631 dove era la chiesetta intitolata alla "Beata Vergine" quando la peste, che aveva colpito il territorio di Larciano, si stava finalmente allontanando e fu intitolata al santo ritenuto protettore contro il male. Nel 1884 San Rocco fu staccata da San Silvestro da cui dipendeva e tre anni dopo venne riconosciuta parrocchia. Questo evento segnò l'inizio e il successivo sviluppo del paese di San Rocco distinto da Larciano Alto. Nel 1897, quando Larciano ottenne l'autonomia amministrativa da Lamporecchio, il centro di San Rocco otteneva la sede del Municipio, restaurato e inaugurato nel giugno del 1997.



segue: Larciano

Larciano Castello

Ha mantenuto la struttura urbanistica (sviluppata su un terreno degradante) di borgo medioevale e conserva la cinta muraria del secolo XII con tre porte di accesso. All'interno delle mura, nel punto più alto si trova la rocca, il cui elemento più importante è l'alta torre quadrangolare, da cui si può osservare uno splendido panorama che spazia dalla Valdinievole al Valdarno Inferiore. All'interno della rocca si trova anche il museo civico, inaugurato nel 1975, in cui sono esposti materiali provenienti essenzialmente dal territorio della Valdinievole Orientale, che coprono un periodo che va dalla preistoria al tardo Rinascimento. Chiesa di San Silvestro Caratterizzata da una pianta molto semplice ad un'unica navata. Di origine medioevale, di cui conserva timide tracce nei paramenti murari esterni, ha subito nel corso dei secoli radicali trasformazioni. Canonica (ex Palazzo Podestarile) Semplice e massiccia costruzione che si affaccia sulla piazzetta a destra della chiesa, era in origine il palazzo podestarile. Al centro della piazzetta si trova la colonna sostenente il Marzocco, ricordo della dominazione fiorentina.

Cecina

Borgo medioevale con cinta muraria e due porte d'accesso, sulle pendici del Montalbano, di probabili origini etrusche, forse dal cognome dell'antica famiglia gentizia etrusca di Volterra Kaiknas (in latino Caecina). All'interno delle mura si trova la chiesa di San Nicola di origine romanica, di cui si conserva l'emiciclo esterno dell'abside, nei secoli è stata rimaneggiata radicalmente. L'interno, con copertura a volte, ha un'unica navata alla quale si aggiunge a sinistra la cappella del San Rosario il cui altare è datato 1632. Nella seconda campata, a sinistra, entro una cornice seicentesca, è esposto un espressivo crocifisso ligneo della fine del 1300, ritenuto miracoloso.

Castelmartini

Centro abitato sviluppato lungo la via statale Francesca caratterizzato da una forte componente produttiva. L'originale centro abitato, che risale alla fine del 1200, si trova ad ovest della via Francesca che in questo tratto corre in direzione nord-sud; nella stessa zona si trovava l'antico ospedale di S. Donnino in Cerbaia, ora scomparso di cui si conserva memoria nel titolo dell'attuale Chiesa Parrocchiale di Castelmartini. Sorta come cappella intorno al 1200, ha subito un radicale rifacimento verso la fine del 1800, che le ha conferito un aspetto ispirato al tardo neoclassico. Nell'edificio di fianco alla chiesa si trova la sede del Centro di Ricerca, Documentazione e Promozione del Padule di Fucecchio, il cui scopo è quello di promuovere iniziative tese alla conservazione ed alla valorizzazione del Padule da un punto di vista ambientale e naturalistico, come area umida di interesse nazionale ed internazionale. Procedendo verso il Porto delle Morette, area particolarmente interessante di accesso al Padule, si trova la Villa Poggi Banchieri, realizzata ampliando e modificando l'antico Castrum Martini che ha dato il nome alla località.



LAMPORECCHIO DA . . . Wikipedia

Lamporecchio è distante circa 18,5 km dal capoluogo Pistoia, il territorio comunale si estende su 22 km² tra la pianura della Valdinievole ed il Montalbano.

Il toponimo *Lamporecchio* è citato per la prima volta il 19 gennaio 1057 come *Lamporeclo*; ma si è rilevata pure una forma latina o latinizzata come *Lamporeclum*.

Abitato fin dall'epoca romana, ebbe origine da un antico feudo; esso venne incorporata nel 1774 alla comunità e podesteria di Serravalle, staccandosene nel 1810 per unirsi alla frazione di Larciano.

Ha raggiunto l'assetto attuale nel 1897 quando Larciano è divenuto comune autonomo. Lamporecchio, che si sviluppò lungo il tracciato della strada che dal Valdarno Inferiore raggiungeva Pistoia attraverso il Montalbano, fu dall'XI al XIII secolo feudo dei vescovi di Pistoia che videro confermati i loro privilegi dai diplomi imperiali di Federico I (1155), Arrigo VI (1196) e Ottone IV (1209); ma già nel 1224, dopo vivaci dispute, ne fu riconosciuta la giurisdizione politica al comune pistoiese. Nel corso delle guerre tra Pistoia, Lucca e Firenze (1306-1328) Lamporecchio passò alternativamente di mano, finché Firenze, dopo averlo concesso a Pistoia nel 1329, non ne decise l'annessione definitiva al proprio distretto nel 1351. A Lamporecchio nacque il poeta Francesco Berni (1497-1535).

Nel passato le maggiori risorse del territorio provenivano dall'agricoltura in quanto i terreni, particolarmente fertili, permettevano una proficua coltivazione della vite e dell'olivo nella zona collinare, del lino e della canapa nella zona pianeggiante, mentre la parte più montuosa della comunità serviva per i pascoli e per la raccolta del legname nei boschi. Tradizionale elemento del suo paesaggio agrario erano le viti congiunte ai gelsi.

Per molti secoli sin dal XVI, il territorio è stato caratterizzato dalla presenza di due grandi fattorie, che ne caratterizzavano la quasi totalità: la Fattoria di Spicchio dei principi Rospigliosi con sessantatré poderi e la Fattoria di Carraia dei conti Manni con quarantasette poderi e relative case da lavoratore. A partire dalla seconda metà del XIX secolo entrambe le tenute cominciarono a disgregarsi vuoi per le divisioni ereditarie tra i membri delle due casate vuoi per alcune vendite effettuate. Oggi la Villa di Spicchio, dopo alterne vicende e vari passaggi di proprietà, è adibita a matrimoni, convegni e meeting, mentre la Villa di Carraia è sempre di proprietà dei conti Lucarini Manni che vi soggiornano saltuariamente.

Nel Settecento, molto diffuse erano la filatura della lana e del lino a domicilio, per conto del mercato pratese e di strumenti agricoli in ferro. Alle superstiti attività agricole (la coltivazione medio-intensiva della vite e dell'olivo, cui si sono aggiunte quella dei piselli e l'avicoltura), Lamporecchio ha affiancato nell'ultimo trentennio varie attività industriali e artigianali. La vicinanza del Padule di Fucecchio è stato economicamente importante per lo meno fino agli inizi degli anni Settanta del nostro secolo, in quel tempo gruppi consistenti di Lamporecchiani, fra cui numerose donne, andavano in padule a tagliare il cosiddetto sarello, un'erba che veniva utilizzata per impagliare seggiole e damigiane, e la cannella, con la quale venivano costruiti i cannicci. Era un lavoro pesante e sicuramente poco salubre, spesso neppure particolarmente ben retribuito.

All'incirca fino alla metà degli anni Cinquanta Lamporecchio ha continuato ad essere un paese basato essenzialmente, dal punto di vista economico, sull'agricoltura (basta ricordare la grande importanza avuta, in tutta la prima metà del nostro secolo, dell'estesa proprietà fondiaria della Fattoria di Spicchio, per la quale lavoravano numerose famiglie), anche se erano già attive alcune industrie (una Fornace di laterizi a Mastro-marco, dal 1945 una Cooperativa di Calzaturieri, una fabbrica di mattonelle ...) e soprattutto numerosi laboratori di tipo artigianale, in particolar modo nel settore calzaturiero ed in quello alimentare, per la produzione delle tipiche cialde dette brigidini. Industrie e laboratori che nel corso degli anni si sono ulteriormente consolidati e diffusi nel territorio.

Fino ad alcuni decenni fa erano caratteristiche di Lamporecchio anche alcune aziende che "lavoravano" i fiori secchi per farne composizioni ornamentali e che, soprattutto in estate, impiegavano una grande quantità di manodopera, in prevalenza femminile. A Lamporecchio è esistita anche una produzione artigianale di cappelli di paglia, così come è stata un'importante e pregevole caratteristica del paese la tradizione dei ricami, che sia pur in maniera più limitata ancora sopravvive soprattutto nella zona collinare di San Baronto, Porciano, Papiano.... Esiste un tipo particolare di punto, chiamato significativamente "punto di Lamporecchio" che pare sia nato proprio all'interno della scuola di cucito istituita da Laura Merrick.



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 ortofrutta (il mercoledì ed il sabato si allunga nelle viuzze centrali fino a pochi passi dal Duomo per far posto anche ai banchi di abiti, calzalinghi 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 è 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 spaziose. Passeggiando tra i tortuosi vicoli 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.



**WARNING
MOTORSPORT
CAN BE
DANGEROUS**

DESPIITE THE ORGANISERS TAKING ALL REASONABLE PRECAUTIONS
UNMVOIDABLE ACCIDENTS CAN HAPPEN IN RESPECT OF THESE YOU ARE
PRESENT AT YOUR OWN RISK

F.LLI CASIPOLI

torneria di precisione



TEL. 0573 629315