RASSEGNA STAMPA 2015

RASSEGNA STAMPA AGGIORNATA AL

16 APRILE 2015

Tutto Rally Più N° 4

Campionato Italiano Velocità Montagna	Aprile 2015 (pag. 182)

TUTTI IN SICILIA
Il campionato tricolore inizia a Monte Erice. A sinistra, Bicciato, una delle presenze costanti. Nella foto a destra, Mario Tacchini con la sua Mini. Tra tante novità, il bergamasco è una delle conferme nel panorama della Racing Start, dove si aggiunge la variante "plus".

MONTAGNA **LA STAGIONE AL VIA**

E NON SI DICA CHE MANCANO LE NOVITA'

Aprile dolce... salire e allora ecco Civm, Tivm e Cem che scattano in un 2015 che, sorprendendo molti tra gli appassionati, ha alle spalle un inverno bello zeppo di cambiamenti tra piloti, auto, costruttori e perfino gommisti e altri fornitori. C'è attesa per l'ennesimo duello tra il campione in carica Simone Faggioli e il vice Christian Merli; ci sono anche alcune novità di carattere regolamentare. Ecco la situazione nel dettaglio

di **Gianluca Marchese**

Dal punto di vista della formula, il Campionato Italiano Velocità della Montagna non cambia il valore dei punteggi (20-15-12-10-8-6-4-3-2-1 ai primi dieci) e lo "schema" dell'assegnazione. Nei 12 round in programma resta la suddivisione tra i primi 9 eventi (dove saranno validi i migliori 12 risultati utili, intesi come singole salite di gara) e le 3 "finali", per le quali varranno i 4 migliori risultati. Così in tutto restano 16 i risultati da considerare, con i weekend su gara singola (Trento e Rieti) che assegnando punteggio "pieno" conteranno come due risultati validi. Quello che cambia, però, è il fatto che, anziché poter attingere da tutte le 12 prove, un pilota potrà far valere quanto conquistato nei primi 10 appuntamenti tricolori disputati (regola apparsa un po' cervellotica a diversi scalatori). Cioè: i 16 risultati utili saranno presi dai suoi primi 20 risultati ottenuti, mentre alle successive gare potrà prendere parte, ma non gli varranno punti, anche se non sarà "trasparente" nei confronti degli avversari. E si aggiunge il fatto che sarà obbligatorio ai fini della classifica disputare almeno un evento su un'isola; il che, per il 2015, significa in Sicilia. Per questo è scattata la corsa per essere al via fin dalla prima di Erice il 19 aprile e/o già la domenica seguente a Caltanissetta, che però è concomitante con Rechberg. Proprio le gare in contemporanea con l'Europeo potrebbero risultare decisive ai vertici e saranno ben 5, esclusa Trento. Dopo la Sicilia, in ogni caso, il Civm torna a maggio a Verzegnis e Sarnano (precedute dalla prima valida per Tivm Nord e Sud a Orvieto il 10 maggio). A seguire in giugno Fasano e Ascoli, che perde il Cem in favore della successiva Trento (5 luglio), poi Rieti, che torna a luglio, e lo Spino, che conclude la prima tranche del Tricolore attestandosi per la prima volta a fine luglio. Lo spostamento al 6 settembre del round calabrese al Reventino, che diventa così seconda "finale", fa sì che Gubbio e un Trofeo Fagioli ricco di eventi per la 50esima edizione siano di nuovo il primo dei tre appuntamenti finali il 23 agosto. Gran chiusura è la confermatissima Pedavena il 20 settembre, esattamente come l'Europeo (di scena in Croazia).

Tutto Rally Più N° 4

Campionato Italiano Velocità Montagna	Aprile 2015 (pag. 183)

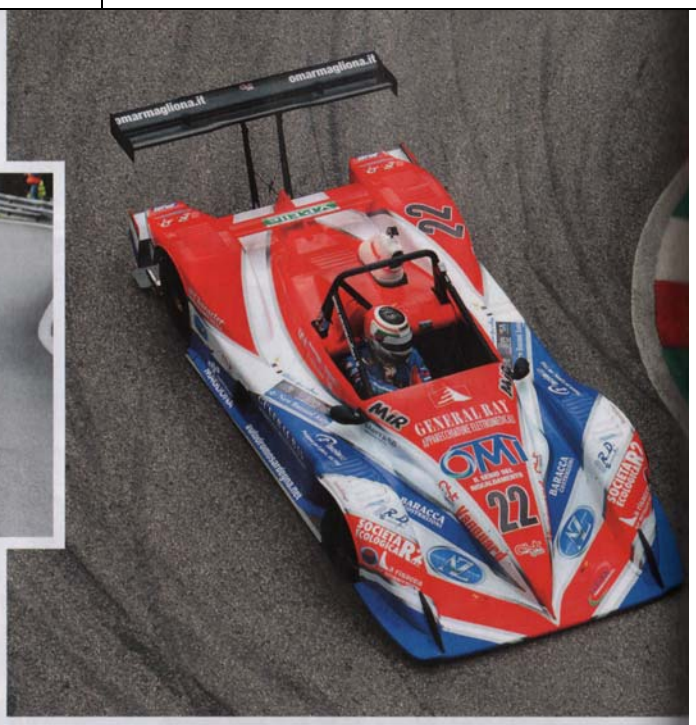
I titoli. Dal punto di vista dei titoli, la novità è l'accorpamento dei gruppi E1 Italia ed E2S, che da quest'anno assegnano il Tricolore di gruppo con classifica unita, oltre a mantenere una propria coppa di categoria. Incentivata inoltre la classe dei prototipi CN1 (1.6) con l'istituzione di un apposito Trofeo, mentre nasce anche il Gruppo Racing Start Plus (che per ora non assegna Tricolore) per cercare di promuovere con piccole modifiche auto di Gruppo N e A, soprattutto 2000, ormai poco utilizzate e permettere a chi vorrà evolvere la propria Racing Start di usufruire di sostanziali liberalizzazioni (cambio, autobloccante, centralina, freni e gomme).

Le forze in campo. Non è facile avere il quadro completo di tutto e tutti, ma le anticipazioni della vigilia di ogni gruppo e classe del Civm lasciano intravedere chiaramente un campionato 2015 effervescente fin da Erice. La sfida assoluta, come detto, è tra Faggioli sulla confermata Norma M20 Fc Zytek ma con "scarpe" Pirelli e Merli su Osella. Quale? Non facile a dirsi, visto il riserbo che l'entourage mantiene. Sembra però che il trentino avrà a disposizione un nuovo prototipo probabilmente derivato della FA o PA30 (o proprio una FA30) con un motore 3.000 (però si era parlato anche di un propulsore formato da due motrici di derivazione motociclistica...). In ogni caso la conferma arriverà presto, visto che il 12 aprile scatta l'Europeo sul Col St Pierre. E non è questo l'unico movimento nei gruppi "liberi" di formule e biposto. Proverà a difendere (certo molto dipenderà anche dal tipo di prototipo che utilizzerà Merli) il Tricolore di E2M il campione in carica Adolfo Bottura. Il patron del Team Trentino ha presentato la squadra nella sua Rovereto annunciando il passaggio dalla Lola alla Osella FA30 Zytek (acquistata dal Team Faggioli), sempre in piena partnership con la Fattorini Motorsport. Nel suo team diverse auto dalle piccole Formula Ascenkoff in su, con impegnati piloti giovani come Giuseppe Vacca, Margherita Vezzosi, Filippo Ferretti, Giancarlo Graziosi (che torna sulla F.Master) e quel Michele Fattorini che dopo un anno semi-sabbatico porta all'esordio in E2B la nuova Picchio P4 spinta da motore Alfa Romeo V6 da 2400 cc. Tra i protagonisti con le F.3000 del Team CMS c'è l'atteso Paride Macario, che dopo aver annunciato la Dallara Toyota di F3 è riuscito a dirottare

Tutto Rally Più N° 4

Campionato Italiano Velocità Montagna	Aprile 2015 (pag. 184)

MONTAGNA
LA STAGIONE AL VIA



il programma sulla desiderata Lola B99 Evo Judd con cui si è imposto all'ultima Pedavena. In casa CMS troverà il trentino Diego Degasperi che lascia la Radical per la Lola-Zytek e l'inossidabile e rientrante a tempo pieno Franco Cinelli che ha optato per la versione Evo Judd. In E2B l'Osella PA2000 avrà una schiera di piloti già vincenti in gare tricolori come Domenico Cubeda e Domenico Scola (terzo assoluto nel Civm 2014), il quale sotto l'aspetto tecnico punta a un motore Honda più potente. A loro si aggiunge Francesco Conticelli, che lascia i CN per questa nuova avventura inaugurata soltanto nel finale di Tivm lo scorso autunno, mentre papà Vincenzo confermerà la PA30 Zytek. Sul fronte delle "piccole", largo al pretendente della classe 1.300 Francesco Ferragina con l'Elia Avrio E2/B aggiornata.

Gruppo CN. In questa vigilia di campionato si sta assistendo ad una autentica rivalutazione del gruppo; del resto i prototipi nazionali da sempre sono l'icona delle corse in salita. Al di là del nuovo Trofeo CN1, sulla scia di quanto successo nel 2014 la categoria vivrà una sorta di boom. Rilancia la rincorsa al titolo il campione in carica di CST Sport Omar Magliona, che mira alla difesa del Tricolore senza però "saltare" sulla Norma e confermando l'Osella PA21 Evo Honda sulla quale detiene ormai la maggior parte dei record attuali di categoria. La concorrenza però aumenta. Il maggior contendente resta Rosario Iaquinta, che su auto gemella è intenzionato a tornare in gruppo, anche se si era ventilato un ipotetico passaggio in GT. In CN resteranno Stefano Crespi e la sorpresa 2014 Giuseppe Corona, vincitore del Tivm Sud. Ciò che più sorprende sono i nuovi arrivi su CN2, tra i quali si segnalano giovani di talento provenienti dalla N1600. Uno è Cosimo Rea, che porta in salita la Ligier JS51 che cura in proprio, l'altro Luca Ligato, che a soli 22 anni sale sull'Osella PA21 Evo della Titan Motorsport sviluppata da Merli. Passaggio

alla versione Evo anche per l'emiliano neo Speed Motor Franco Manzoni, che nelle scorse settimane ha svolto dei test sul prototipo approntato da Paco 74. Altra new-entry è Achille Lombardi con la PA21 Evo ex Conticelli, con il sostegno di Ab Motorsport ed NP Racing. Intanto prende forma l'idea di Giovanni Loffredo su un CN, nel suo caso 1600 curato dal Team Dalmazia per rincorrere il nuovo Trofeo.

Racing Start. A garantire spettacolo tra le Turismo tornano le Racing Start, gruppo dove tornerà a caccia di rivincite tra le turbo Oronzo Montanaro con la Mini Cooper S. Altra Mini AC Racing per il Campione 2013 Nicola Novaglio, che ha reindirizzato il programma nella categoria che ben conosce dopo un'ipotesi GT su Porsche. Al momento sembra che la sfida sia a tre, e sarebbe una goduria per gli appassionati, perché anche il campione in carica Ivan Pezzolla dovrebbe tornare su Mini, oltre

Tutto Rally Più N° 4

Campionato Italiano Velocità Montagna | **Aprile 2015 (pag. 185)**

RICONFERME
Sopra a sinistra, la Mitsubishi di Hafner alla Verzegnis-Sella Chianzutan. Il trentino cerca di ripetere la conquista del titolo di Gruppo N; sopra, Omar Magliona al penultimo tornante di Pedavena nel 2014. Accanto a sinistra, l'abruzzese Andrea Marchesani. Portatore di handicap, corre con una Polo in Racing Start.

I CALENDARI

CIVM 2015

19 aprile	57° Monte Erice - Erice (TP)
26 aprile	**61° Coppa Nissena - Caltanissetta (CL)**
17 maggio	**46° Verzegnis Sella Chianzutan (UD)**
31 maggio	25° Trofeo Lodovico Scarfiotti - Sarnano (MC)
14 giugno	58° Coppa Selva di Fasano (BR)
28 giugno	54° Coppa Paolino Teodori - Ascoli (AP)
5 luglio	65° Trento Bondone (TN)*
19 luglio	**53° Rieti Terminillo 51° Coppa Bruno Carotti (RI)**
26 luglio	**43° Passo dello Spino - Pieve S.to Stefano (AR)**
23 agosto	50° Trofeo Luigi Fagioli - Gubbio (PG)
6 settembre	17° Cronoscalata del Reventino - Lamezia Terme (CZ)
20 settembre	**33° Pedavena Croce D'Aune (BL)**

CEM 2015

12 aprile	St Jean du Gard Col St Pierre (Francia)
26 aprile	**Rechberg (Austria)**
10 maggio	Subida Internacional al Fito (Spagna)
17 maggio	**Rampa Internacional da Falperra (Portogallo)**
7 giugno	Ecce Homo Sternberk (Rep. Ceca)
21 giugno	Limanowa (Polonia)
5 luglio	65° Trento Bondone (Italia)*
19 luglio	**Dobsinsky kopec (Slovacchia)**
26 luglio	**ADAC Glasbachrennen (Germania)**
16 agosto	St. Ursanne - Les Rangiers (Svizzera)
30 agosto	Ghd Petrol Ilirska Bistrica (Slovenia)
20 settembre	**34° Buzetski dani (Croazia)**

* Valida per entrambi i campionati
In **neretto** le concomitanze

a impegnarsi in qualche apparizione con un prototipo-monoposto Osella di classe 1000 che monta un Bmw motociclistico derivato dalla Sbk. Salvo sorprese, altri protagonisti saranno il campione in carica tra le aspirate Antonio Scappa (pare ancora sulla Renault New Clio) e Gianni Loffredo, che oltre al Trofeo CN1 pensa di portare in RS una Seat Cupra TDI proveniente dalla pista. Attesa la riconferma del "fedelissimo" Mario Tacchini.

Racing Start Plus. Alla nuova RS Plus ci aveva pensato il catanese Salvo D'Amico, che però alla fine confermerà il Gruppo A con la New Clio. Chi ha scelto la nuova categoria è il rientrante pescarese Giuliano Pirocco, sempre con la New Clio, curata da DP Racing. In A tornerà il campione Rudi Bicciato sulla "Mitsu". Insieme a lui il compagno della Scuderia Mendola Armin Hafner, campione del Gruppo N, dove troverà la Lancer Evo IX di Antonino Migliuolo in continuo aggiornamento e, con forti ambizioni di vertice, il salernitano Giovanni Del Prete, reduce dai test con la Lancer curata da LD Auto Racing. Insieme al Team Tecno, Del Prete è pure impegnato a far decollare il progetto di una Bmw M3 ex ufficiale in Superstars per portarla ai vertici del gruppo E1-E2S, magari con il già campione GT Antonio Forato al volante. Tornando in N, interessante arrivo dalla pista in classe 1600 è il giovane bolognese Pierluigi Veronesi che cambia rotta e dai circuiti e dal titolo della F.Light 2009 passa alle salite con la Peugeot 106 di preparazione Ciani.

Gran Turismo. Anche il Gruppo GT si rilancia. Montando le evoluzioni rilasciate dalla Ferrari sulle 458, la Superchallenge va a caccia della conferma del bicampione Roberto Ragazzi, che punta dritto al tris, e di risultati con Bruno Jarach. Per tornare a caccia del titolo Ignazio Cannavò "cambia" Lamborghini e ora disporrà della Gallardo Super Trofeo, con un occhio già al 2016 e alla nuova Hurracan. Nuovo arrivo tra le supercar è Antonio Caporale: appena sceso dai prototipi, il pugliese sarà sulla Porsche 997 GT3 dell'AC Racing per la nuova e inedita sfida. E Porsche 997 sarà anche per Guido Sgheri, evoluta dalla CMS con tanto di sistema paddle-shift della Teknogear.

Altro gruppo combattuto sarà l'E1-E2S. Ancora incerta la presenza del campione Piero Nappi, preso dalla voglia di ripetere la Pikes Peak. Della partita saranno Fulvio Giuliani sulla Lancia Delta Evo sempre più spinta per puntare alla rivincita, Roberto Di Giuseppe con l'Alfa 155 Gta e Marco Gramenzi, che sta preparando una "sorpresa" (che dovrebbe essere una Mitsu) ma inizierà con la fida 155 ex DTM che gli diede il titolo 2012. Tra le 2000 new entry in arrivo dai circuiti la Renault Megane Cup del pistard bresciano MM Motorsport Enrico Bettera, ma pronto a sbaragliare la concorrenza c'è di nuovo il vesuviano Luigi Sambuco, al via con la Clio by Samo Competition. In 1600 si profila un acceso duello tra Chirico, il rientrante Aragona di casa Cubeda Corse su Peugeot 106, e la rivisitata Citroën C2 del veneto Luca Gaetani.

Tutto Rally Più N° 4

Campionato Italiano Velocità Montagna	Aprile 2015 (pag. 186)

NERE E ROTONDE Da sinistra, Simone Faggioli, il titolare della Norma, Norbert Santos e Terenzio Testoni posano accanto al P Zero da 13" dedicato alle cronoscalate. Pirelli si è impegnata per mandare subito in temperatura gli pneumatici, condizione essenziale in montagna.

CIVM **NOVITA' IN MONTAGNA**

PIRELLI ESORDIO IN... SALITA!

Ecco che cosa c'è dietro alla scelta di realizzare e fornire pneumatici per vetture prototipo e formula

di **Gianluca Marchese** fotografie **Raveggi**

Rally, pista (F1 compresa) e ora, tornando sulla strada, le cronoscalate. La Pirelli è forse la novità tecnica più grande della stagione 2015 delle salite. Da anni il marchio del gruppo della Bicocca compare sulle gomme di auto GT e Turismo, anche di vertice, ma stavolta si aggiunge la lotta per i vertici assoluti con l'esordio come fornitore di pneumatici per le auto prototipo e formula. Insomma, un impegno forte che ha visto Pirelli investire per un prodotto a mescola soft e supersoft e per le gomme da bagnato, lavorando un anno non solo in fabbrica, ma anche "on the road" con Simone Faggioli, che sulla Norma-Zytek diventa come un pilota "ufficiale" del gommista milanese. Con uno così va da sé che Pirelli mira all'Europeo e all'Italiano, ma è chiaro che le logiche che anticipano un investimento e uno sviluppo del genere, sfidando tra l'altro costruttori già ben radicati nella specialità, come Avon, non possono prescindere dal fatto di riuscire a conquistare una fetta di mercato, in Italia come in Francia (molto nel mirino...), Spagna, Portogallo, Svizzera, Est Europa... Ma da dove è partita l'idea di questo ingresso ai vertici delle cronoscalate? Un po' dalle stesse salite e un po' dalla... F1! E durante lo sviluppo si è pensato ad alcuni stratagemmi, ripensato certe filosofie e

Tutto Rally Più N° 4

Campionato Italiano Velocità Montagna	Aprile 2015 (pag. 187)

DISPONIBILI SOFT, SUPERSOFT E RAIN

La gamma Pirelli sviluppata per le gare in salita prevede nomi e colori da F1. Gli pneumatici P Zero da asciutto sono disponibili in versione slick con mescole soft (gialla) e super soft (rossa), le gomme da pioggia sono denominate con il classico appellativo di Cinturato (blu). Le nuove Pirelli equipaggeranno i prototipi 2000 e 3000 e le monoposto.

avvicinato perfino il mondo delle moto. Spiega tutto uno dei vertici in Pirelli, Terenzio Testoni, che premette: *«Tutto è nato perché comunque con l'ingresso in F1 abbiamo ripreso a sviluppare l'intera gamma da 13 pollici, che prima non avevamo. Ciò ha agevolato il fatto di fare un investimento. Il secondo input, invece, sono state le diverse richieste che anche dai piloti delle corse in salita arrivavano da tempo. Con queste gomme per la salita completiamo la gamma da 13", in definitiva».*

Ma come è stato lavorare per le salite? E quanto tempo ha richiesto?

«Un anno di test su strada, in diverse sessioni. Ma ci siamo dovuti completamente staccare dai concetti visti in pista, in Montagna la filosofia è del tutto diversa. E non pensavamo così tanto. Quando in pista ti lanci per il giro veloce, ad esempio, anche la gomma morbida diventa performante quando si scalda, mentre in salita, in pratica, deve risultare performante prima di scaldarsi! Per questo abbiamo intrapreso anche strade opposte alla pista, interessanti per Pirelli perché vogliamo capire bene dove porteranno. Non avevamo esperienze in questo senso, dopo la prima gara ne sapremo di più. Avendo provato solo con Faggioli (almeno fino a prima del Master Drivers di Gubbio del 29 marzo, proprio quando TuttoRally+ è in stampa, ndr) *è difficile capire, anche perché le gomme devono andare bene per tutti i piloti. Quest'anno faremo sicuramente delle esperienze e dopo le prove di Gubbio avremo idee più precise».*

Filosofia diversa, ma quanto diversa e come lavorano, dunque, queste gomme?

«Devono generare il massimo grip a temperature più basse possibili. In pista siamo a 80-90 gradi, nei rally a 100-120; in salita già a 30-40 gradi, quindi meno della metà nei prototipi rispetto alla pista; nel primo test mi sono spaventato, perché eravamo distanti anni luce. Abbiamo provato una mescola che utilizziamo per le Turismo da salita, tipo quelle per Giuliani e Gramenzi: già quelle Pirelli morbide arrivano in temperatura a 50-60 gradi, eppure eravamo lontanissimi... Lì l'ingombro totale dell'impronta a terra è a 9 pollici, mentre per i prototipi a 15, con 315 la misura degli pneumatici. Insomma, un'esperienza molto interessante, posso dire che la salita mi ha sconvolto. Un po' ci ha aiutato l'esperienza sulle moto perché montano le mescole più morbide, quindi in quello si avvicinano, però poi la costruzione è totalmente diversa, in salita sono vietate le termocoperte e i materiali riprendono un po' l'esperienza della F1 con il 13". Abbiamo ripreso un po' tutte le nostre esperienze, dalla F1 alle moto».

Avrete anche fatto qualche prova comparativa...

«È normale. Il confronto con altri ci interessa molto. E abbiamo deciso di entrare in salita solo all'ultimo test, proprio quando abbiamo capito di aver raggiunto un certo livello. Abbiamo puntato sì sul grip, fondamentale, ma anche sulla stabilità, basandoci sui punti meno forti della concorrenza, perché confrontarsi sui lati positivi è sempre difficile. Sul grip mi aspetto quindi di essere più o meno lì, ma sulla stabilità abbiamo lavorato tanto...».

Allora c'è fiducia...

«Sicuramente. Però nelle corse non bisogna mai sottovalutare l'avversario e oggi ci sono ancora incertezze. Al Master Drivers proveremo gomme nuove proprio perché ancora non sappiamo esattamente dove siamo».

Il mercato risponde?

«Le gomme sono disponibili da fine marzo. Richieste ci sono state e i costi non così dissimili dalla concorrenza. Di certo molti aspetteranno come andrà Faggioli. Mi aspetto comunque che almeno le auto del suo team siano gommate Pirelli».

Che progetto è quello di Pirelli per le salite?

«Il nostro è un investimento fatto a tre anni, quindi non guardiamo solo al 2015. Poi dipende sempre da quanto può costarci, perché uno sviluppo comunque costa e meno ne dovremo fare meglio sarà. Se siamo competitivi in Sicilia mi posso ritenere fortunato. In ogni caso quando parti con un progetto del genere è un po' come nello storico, devi per forza guardare a un programma pluriennale. Non ci aspettiamo sicuramente il successo avuto nei rally storici, perché i volumi sono molto diversi, anche la metà, quindi in salita non vediamo chissà quali guadagni. Però resta una questione di prestigio e anche una mia sfida personale. In azienda ho spinto molto, superando anche qualche scetticismo, ma pure io da bambino nutrivo passione per le salite».

Auto Sprint N° 15

Campionato Italiano Velocità Montagna	14/20 aprile 2015 (pag. 61)

CANNAVÒ E LA LAMBO

Ignazio Cannavò affila le armi per il Civm 2015. Il siciliano, vicecampione Gt lascia la Gallardo Gt3 per una SuperTrofeo Lp560 aggiornata che lo porterà a duellare con la Ferrari 458 Challenge anche in classe Gt3 Cup. .

Auto Sprint N° 15

Campionato Italiano Velocità Montagna	14/20 aprile 2015 (pag. 74)

Civm da impazzire

MERLI SALE SULL'OSELLA FA30 RPE E SFIDA "RE" FAGGIOLI CHE PORTA LA PIRELLI IN DOTAZIONE ALLA NORMA-ZYTEK. MA LE NOVITÀ E LE SFIDE NON SI FERMANO AL DUELLO DI VERTICE

di Gianluca Marchese

Tocca alla 57ª Monte Erice aprire le danze di un Civm che tutto sembra meno che in... salita. Nel senso che, sì, sempre di montagna si mastica, ma si tratta di una montagna che alla luce dell'inverno caratterizzato da fior di (inattese) trattative e dell'anteprima umbra con tanto di debutto Pirelli nelle classi top al Master Drivers si ripresenta al semaforo in pieno fermento. E non sono poche le incognite, sportive e tecniche, che proprio le prime classiche stagionali dovranno smussare. Il che aggiunge il pepe giusto alla vigilia. Così, boom-boom: il 19 aprile nel trapanese e poi subito il 26 a Caltanissetta per la Coppa Nissena tutti i pretendenti ai tricolori sbarcheranno in Sicilia. Lascia intendere prospettive agonistiche e tecniche massime il pronosticato duello di vertice tra il campione in carica Simone Faggioli e il vice Christian Merli, sfida che continua a spremere le energie dei rispettivi staff e fornitori e a stuzzicare le fantasie dei tifosi. Tanto che il duello magari è annoso ma sempre nuovo, ora più che mai. Faggioli ritrova la Norma M20 Fc Zytek dopo restyling aerodinamico, soprattutto all'anteriore, e la new-entry delle gomme Pirelli sviluppate in segreto nel corso del 2014.

Sull'altro angolo, nell'anno in cui celebra i cinquant'anni di attività (1965-2015), Osella rispolvera per Merli un telaio Fa30. "Salvo imprevisti", perché il prototipo sarà completato solo all'ultimo, tanto che difficilmente presenterà la nuova livrea, il trentino sarà al via a Erice sfidando Faggioli al volante del modello monoposto che più successi ha dato al fiorentino. L'Osella Fa30 Evo sarà motorizzata da un V8 3 litri proveniente dall'inglese Rpe e gommata Avon, tanto per non farsi mancare niente anche sotto l'aspetto delle sfide tecniche. E dal lavoro sull'auto di Merli nascerà un kit di aggiornamenti per le 30 clienti. Al di là di piloti e mezzi, nella rincorsa allo scudetto Civm potrebbero giocare un ruolo importante anche le tante (cinque) concomitanze con il Cem (obiettivo primario per Norma), ma, insomma, finalmente tifosi e appassionati avranno quello che sognavano: entrambi i contendenti in classe 3000, seppure Faggioli su biposto e il rivale in monoposto.

Le lotte di... classe

E le Pa2000 Honda? Le due ex Merli pare siano state vendute in Spagna e Italia, mentre sugli altri due esemplari torneranno in gruppo E2B Domenico Scola e Domenico Cubeda, entrambi già vincenti in gare Civm. Al di là di Faggioli, la sensazione è che restino loro il riferimento della categoria, anche se sono da segnalare l'arrivo di Francesco Conticellie di Michele Fattorini sulla Picchio P4 con motore Alfa Romeo V6 da 2400 cc. Sul fronte delle piccole, invece, il pretendente alla classe 1300 è Francesco Ferragina con l'Elia Avrio aggiornata.

Auto Sprint N° 15

Campionato Italiano Velocità Montagna | **14/20 aprile 2015 (pag. 75)**

E GIA FAGGIOLI-RECORD
Faggioli fa subito centro con la Norma-Zytek gommata Pirelli alla prima del Cem sul Col Saint Pierre. Domenica scorsa il campione in carica ha vinto con tanto di nuovo record

Pirelli vs Avon supersfida scudetto

L'ENTRATA IN SCENA DEL COSTRUTTORE DI PNEUMATICI MILANESE FOCALIZZA L'ATTENZIONE E LANCIA UN CONFRONTO STUZZICANTE

Uno dei fattori su cui è maggiormente puntata l'attenzione in questo inizio 2015 sono gli pneumatici. Pirelli è entrata nel mondo dei prototipi e delle vetture formula da cronoscalata con un programma almeno triennale affidandosi a Faggioli e alla Norma e con l'intenzione di "attaccare" anche il mercato europeo. Al Master Drivers di Scheggia il fiorentino ha provato le soft e per la prima volta le supersoft che in Civm equipaggeranno pure le Osella Cn del suo team (Magliona e Crespi). Sembra con ottimi riscontri tecnici, ma solo a Erice si capirà davvero quale sia la base di partenza raggiunta da Faggioli-Norma-Zytek-Pirelli perché è lì che si vivrà il primo scontro diretto con Merli-Osella-Rpe-Avon. Dopo un decennio a fronteggiare le Marangoni, il gommista inglese, si trova ora a respingere gli attacchi del nuovo rivale. Nonostante la lunga esperienza sui prototipi da salita, comunque, anche Avon Italia attende le prime gare per capirne di più, in particolare proprio sul nuovo prototipo di Merli, come spiega il manager Walter Maganza: *«Per il 2015 abbiamo fatto nuovi sviluppi sulla base dello scorso anno, per Cn, E2 e F3000. Sono specifiche che, partendo quasi esclusivamente da gamma supersoft, rimangono un po' da testare, perché il lavoro è stato fatto nella seconda metà del 2014. A Erice partiremo con buona parte dei clienti principali con specifiche nuove, pur se Erice e Caltanissetta restano gare particolari, la vera stagione scatterà a Verzegnis, dove inizieremo a ragionare davvero. Per Merli il punto è che partiamo dalle incognite di un'auto 'nuova' e sulla quale non abbiamo ancora messo gli pneumatici: contiamo sull'esperienza di Osella, che raramente sbaglia».*

UNA STAGIONE TANTI PROTAGONISTI
A destra, Christian Merli con l'Osella Fa30 motorizzata da un V8 3 litri dell'inglese Rpe. A sinistra il campione in carica tra i Cn Omar Maglione. In basso a sinistra Zardo

E2M, sfida ambiziosa
Con l'approdo di Merli in gruppo, l'esito dell'E2M sembra segnato, ma l'inverno è stato foriero di novità, a iniziare dal campione in carica Bottura, che lascia la Lola e sale anche lui sull'Osella Fa30. Il patron del Team Trentino, in partnership con Fattorini Motorsport, schiererà diverse auto dalle piccole Formula Ascenkoff in su con giovani come Vacca, Vezzosi, Ferretti e Graziosi, che torna sulla F.Master. Grandi ambizioni per il Team Cms con ben tre F3000 per Macario, Degasperi e Franco Cinelli.

CN in pieno fermento
Il gruppo dei prototipi Cn è in pieno fermento. Il campione in carica Omar Magliona sarà della partita con l'Osella Pa21 Evo Honda. Suo principale rivale dovrebbe confermarsi Rosario Iaquinta, ma, oltre alla grande sorpresa 2014, quel Giuseppe Corona vincitore del Tivm Sud, altri giovani hanno deciso il salto dalle Turismo alle sport. Uno è Cosimo Rea con la Ligier Js51, l'altro Luca Ligato sull'Osella Pa21 Evo. Su una versione Evo si "promuove" pure Franco Manzoni; altra new-entry è Achille Lombardi con la Pa21 Evo ex Conticelli.

GT, il gruppo si rilancia
Anche il gruppo Gt si rilancia. Con il nuovo kit aerodinamico sulle Ferrari 458 che hanno messo le... ali, la Superchallenge ritenta la scalata al titolo con il bi-campione Roberto Ragazzi che dovrà guardarsi dalla voglia di rivincita di Cannavò. Nuovo tra le supercar è Caporale, che scende dai prototipi e sale sulla Porsche 997 Gt3. Porsche 997 pure per Sgheri.

E1-E2S: l'unione fa la forza
Nel nuovo gruppo unificato E1-E2S è incerta la presenza del campione Piero Nap-

Auto Sprint N° 15

Campionato Italiano Velocità Montagna | **14/20 aprile 2015 (pag. 76)**

pi, che preferisce ripetere la Pikes Peak, ma ci saranno Giuliani sulla Lancia Delta Evo a caccia di rivincite, Di Giuseppe con l'Alfa 155 Gta e Gramenzi, che sta preparando una "sorpresa" (sembra sia una Mitsu) ma inizierà con la fida 155 ex Dtm del titolo 2012. Tra le 2000 new-entry in arrivo dai circuiti la Renault Megane Cup del pistard bresciano Enrico Bettera, tra i ritorni quello di Luigi Sambuco, al via con la Renault New Clio. In 1600 si profilano grandi sfide tra Chirico e i rientranti Aragona sulla Peugeot 10 e Luca Gaetani sulla rivisitata Citroën C2.

Turismo pieno di motivi d'interesse

Show atteso in Racing Start, gruppo dove tra le turbo, sulle Mini Cooper, tornano a sfidarsi Montanaro, Novaglio e il campione Pezzolla, tutti e tre già "scudettati". Altri protagonisti saranno il campione in carica tra le aspirate Scappa, in procinto di ritornare su New Clio, e Loffredo, che oltre al Trofeo Cn1 pensa di portare in Rs una Seat Cupra turbodiesel proveniente dalla pista. Alla nuova Rs Plus pensava D'Amico, che però confermerà il Gruppo A con la New Clio. Allora spazio a Pirocco, sempre con la Clio. In A resta favorito il campione Bicciato su Mitsu, mentre il compagno in Scuderia Mendola Hafner, campione del Gr. N, troverà la Lancer Evo IX di Migliuolo e Del Prete, che punta al titolo. Insieme al Team Tecno-Rubicone Corse Del Prete sta pure approntando il progetto di una Bmw M3 ex ufficiale da portare ai vertici di E1-E2S. In trattativa c'è il già campione Gt Antonio Forato. Tornando in N, un importante arrivo dalla pista in classe 1600 è quello di Pierluigi Veronesi: il giovane bolognese si rimette in gioco ripartendo con coraggio "dal basso" dopo il titolo in F.Light nel 2009: per lui passaggio in salita sulla Peugeot 106 di preparazione Ciani. ●

TUTTE LE DATE DEL CIVM 2015

19 aprile	57ª Monte Erice (TP)
26 aprile	61ª Coppa Nissena (CL)
17 maggio	46ª Verzegnis Sella Chianzutan (UD)
31 maggio	25° Trofeo Lodovico Scarfiotti (MC)
14 giugno	58ª Coppa Selva di Fasano (BR)
28 giugno	54ª Coppa Paolino Teodori (AP)
5 luglio	65ª Trento Bondone (TN)
19 luglio	53ª Rieti Terminillo (RI)
26 luglio	43ª Passo dello Spino (AR)
23 agosto	50° Trofeo Luigi Fagioli (PG)
6 settembre	17ª Reventino (CZ)
20 settembre	33ª Pedavena Croce D'Aune (BL)

Sicilia obbligatoria nella caccia al titolo

PER CONQUISTARE LO SCUDETTO È FONDAMENTALE PARTECIPARE AD ALMENO UNA DELLE DUE TRASFERTE SULL'ISOLA CHE APRONO LA SERIE

Già almeno una delle due gare iniziali sarà determinante in ottica tricolore. La Sicilia diventa infatti una sorta di isola del tesoro perché ai fini delle classifiche sarà obbligatorio disputare almeno una tra Erice e Nissena (regola varata per evitare le assenze verificatesi lo scorso anno). Per i punteggi, il Civm non ne modifica il valore, secondo la scala 20-15-12-10-8-6-4-3-2-1 ai primi dieci, e le modalità di validità: nei 12 round in programma resta la suddivisione tra i primi 9 eventi (dove saranno utili i 12 risultati migliori, intesi come singole salite di gara) e le 3 "finali" (Gubbio-Reventino-Pedavena) per le quali varranno i 4 migliori risultati. In tutto restano 16 i risultati da considerare (i weekend su gara singola, Trento e Rieti, conteranno come due risultati validi). Anziché poter contare su tutte le 12 prove, per ciascun pilota varranno i punti conquistati nei primi 10 atti tricolori che disputerà. Una regola apparsa un po' contorta e accolta non senza mugugni da diversi scalatori. In breve: i 16 risultati utili saranno presi dai primi 20 risultati ottenuti. Naturalmente un pilota potrà partecipare anche alle successive gare, ma senza prendere punti, anche se non risulterà "trasparente" per gli avversari e dunque potrà portare via punti. Per i titoli in palio, novità è l'accorpamento di E1 Italia ed E2S, che assegnano Tricolore di gruppo. Incentivata poi la classe dei prototipi Cn1 (1.6) con l'istituzione di un Trofeo e nasce il gruppo Racing Start Plus (che non assegna scudetto) per cercare di promuovere con piccole modifiche auto di Gr.N e A, soprattutto 2000, poco usate e permettere di evolvere la propria Racing Start con sostanziali liberalizzazioni (cambio, autobloccante, centralina, freni e gomme). ●

LA FERRARI HA MESSO LE ALI
Con la Ferrari 458 che ha messo le ali, Ragazzi va a caccia di riconferme tra le Gt. In alto Paride Macario tra i protagonisti in E2M

Auto Sprint N° 13

Campionato Italiano Velocità Montagna	31 marzo/6 aprile 2015 (pag. 70)

TROFEO FAGIOLI

Mentre la stagione 2015 delle salite prende ufficialmente il via con il Master Drivers e l'apertura delle iscrizioni alla cronoscalata del Monte Erice, anche il Trofeo Luigi Fagioli si mette in moto per celebrare la 50ª edizione, valevole per il Civm ed in programma nel fine settimana del 21-23 agosto. Gli organizzatori per l'occasione stanno mettendo in piedi una serie di eventi. Primo di questi è la mostra intitolata "Luigi Fagioli - Un grande campione dell'automobilismo", che verrà inaugurata questo giovedì alla Galleria della Porta di Gubbio, rimanendo aperta fino al 20 aprile. In esposizione l'Alfa Romeo 158 con cui Fagioli partecipò al Mondiale F.1 nel 1950, assieme a vari cimeli.

Auto Sprint N° 13

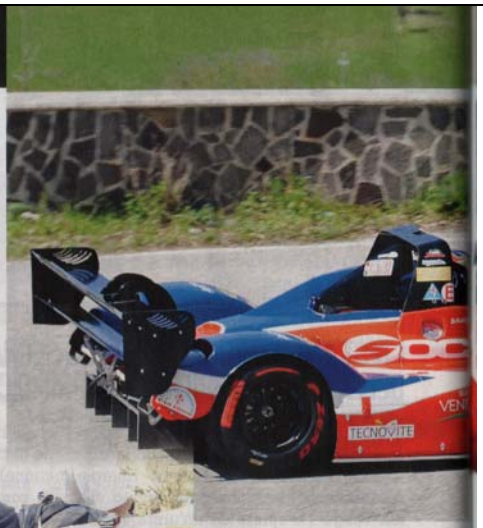
Campionato Italiano Velocità Montagna | **31 marzo/6 aprile 2015 (pag. 74)**

SALITA

Master in montagna

IN UMBRIA, IL MONDO DELLE CRONOSCALATE È TORNATO ON THE ROAD CON TANTO DI ESORDIO UFFICIALE PIRELLI

di Gianluca Marchese
foto Io Scatto



A SCHEGGIA ANCHE TESTONI
A sinistra Terenzio Testoni della Pirelli e Simone Faggioli controllano lo stato di forma delle gomme milanesi che hanno debuttato sulla Norma del pluricampione toscano

Un rinfrancante sole ha accolto la stagione delle salite 2015 al Master Drivers di Scheggia dopo un inverno che in pochi si aspettavano foriero di novità e che invece, dapprima settimana dopo settimana e poi domenica scorsa "on the road", è culminato in una primavera tutt'altro che avara di spunti e con tanto lavoro per tutto il circus. Trentuno i piloti che si sono dati appuntamento in Umbria per "La Domenica del Pilota" organizzata dal Team Racing Gubbio, compresi diversi primattori di Civm e Tivm. Seppure non agonistico, l'evento ha richiamato numerosi appassionati anche da molto lontano: per i motori e le auto e per Faggioli, Ragazzi o Ligato e gli altri, certo, ma va da sé che l'aspetto tecnico più rilevante della giornata è stato l'esordio "ufficiale" della Pirelli come fornitore di prototipi e formule da cronoscalate. A parte la presenza di supporto della Greco Gomme, non a caso in prima fila c'era quel Terenzio Testoni che nemmeno un anno fa con la sua Bmw M3 faceva da apripista alla tricolore Verzegnis Sella Chianzutan. Non era soltanto una semplice esibizione, ma una vera e propria "presa di contatto" del manager Pirelli con le cronoscalate per i bolidi top. Perché da poco era partito il progetto-salita della casa di pneumatici milanese per questi ultimi, mentre in Gt e Turismo già si vincevano scudetti: *«Con l'ingresso in F.1* - spiega lo stesso Testoni - *abbiamo ripreso a sviluppare l'intera gamma da 13 pollici e questo ha agevolato l'investimento, in più le richieste non mancavano»*. In tutto ci è voluto un anno di test, svolti con Faggioli e la Norma-Zytek. Diversi esperimenti che hanno stravolto il lavoro a più riprese vista le grandi differenze, soprattutto in termini di tempi e temperatura per ottenere il miglior grip possibile sulle gomme, riscontrate rispetto alla pista: *«Quando in pista ti lanci per il giro veloce anche una morbida diventa performante quando si scalda, mentre in salita, in pratica, deve risultare performante prima di scaldarsi!»*. A Scheggia sono dunque stati portati degli pneumatici nuovissimi anche rispetto all'ultimo test svolto a novembre. Gomme capaci di generare il massimo grip già a 30-40 gradi e che ora sono disponibili ai clienti per quello che al momento per Pirelli è un investimento fatto su tre anni, con già tutte (o quasi) le auto del Team Faggioli che dovrebbero portare il marchio milanese.
Sui quasi 4 chilometri di Scheggia Faggioli ha "indossato" sia le soft (gialle) sia le supersoft (rosse), queste ultime utilizzate per la prima volta in assoluto proprio domenica scorsa: *«C'è ancora da lavorare per adattare l'auto alle nuove gomme* - spiega il campione toscano -, *perché l'assetto cambia molto già a partire dalla taratura di molle e ammortizzatori. E come mescole ancora è difficile capire con precisione le differenze, mi sono sembrate piuttosto vicine, ma ancora è presto. Comunque il lavoro è andato secondo i piani»*. Durante la stagione e una volta che si potrà avere un reale confronto diretto con la concorrenza (Avon) tutto sarà affinato. Intanto c'era da lavorare pure sulla Norma M20 Fc, con Simone che ha provato la nuova aerodinamica, evoluta in particolare all'anteriore, dove sono comparsi nuovo muso e nuovo estrattore. A lui sono bastate 4 salite, comunque, mentre quasi tutti so-

> CON L'INGRESSO IN F.1, PIRELLI HA RIPRESO A SVILUPPARE L'INTERA GAMMA DA 13 POLLICI
> TERENZIO TESTONI

Auto Sprint N° 13

Campionato Italiano Velocità Montagna	31 marzo/6 aprile 2015 (pag. 75)

Simone **Faggioli**

LA STAGIONE DI CHRISTIAN PARTE DA ERICE, OUVERTURE TRICOLORE

Merli salta la prima Cem

A Scheggia c'era anche Christian Merli. Il trentino ha lavorato sodo sull'Osella di Ligato, che ha seguito passo passo, ma ha anche detto chiaramente, e a sorpresa: *«Molto difficilmente sarò al via della prima del Cem in Francia»*. Dunque inizio 2015 da Erice? Così pare. A conti fatti è forse la notizia più importante della giornata. Quello che stupisce di più è il riserbo che permane nell'entourage Osella a proposito della nuova stagione mentre i rumors si susseguono e per Merli parlano di una FA o PA30 "evoluta" con motorizzazione 3000 (e si è parlato anche di un propulsore con due motrici di derivazione motociclistica). Lo stesso vicecampione italiano continua a non sbilanciarsi, confermando però la lotta contro il tempo per riuscire a completare il lavoro di assemblaggio: *«Siamo al massimo dell'impegno, per il resto è compito dell'Osella comunicare per quanto concerne la propria gestione, io spero soltanto di riuscire a migliorare rispetto al 2014»*.

Luca **Ligato**

BUONE SENSAZIONI E QUALCHE NOIA ELETTRICA

Ligato debutta sull'Osella Cn2

Altra Osella Cn2 al Master Driver, ma sull'altra "sponda", quella della Titan di Christian Merli, era quella di Luca Ligato, all'esordio assoluto su strada su prototipo dopo i test a Cremona. Il giovane calabrese, gommato Avon, ha destato un'ottima impressione nonostante qualche noia elettrica: *«Mi sono trovato bene e un po' mi sono emozionato a vedere Faggioli alle spalle durante le partenze»*. Nell'occasione Ligato annuncia anche l'accordo con la nuova scuderia, la Jonia Corse, raggiungendo il corregionale Scola. Altri riscontri in progressivo miglioramento sono arrivati da Paolo Venturi su Elia Avrio, Daniele Pelorosso su Renault Clio e Adriano Pilotto su Honda Civic, anche loro pronti ormai alle sfide Civm-Tivm. Curioso il lavoro di Paolo Parlato (molto soddisfatto della giornata): il triestino si è presentato a Scheggia per provare sia l'Honda Civic ex Gruppo N che ora è diventata un'A-2000 grazie a nuovo motore e cambio sequenziale sia una Renault Clio E1-2000.

Roberto **Ragazzi**

GRAN TURISMO: LE FERRARI SI SONO EVOLUTE

Ragazzi «La 458 ora è molto equilibrata»

Di grande impatto la presenza delle due Ferrari 458 evolute della scuderia Superchallenge. Per il campione in carica Gt Roberto Ragazzi e il compagno di squadra Bruno Jarach era troppa la voglia di assaporare le ultime novità aerodinamiche, tra l'altro ben visibili con splitter e alettoni. Ma non solo, perché un "gatorade" non è mancato neppure al motore, guadagnando alcuni cavalli. E Ragazzi punta dritto allo scudetto tris: *«Oggi è stato un passaggio migliore dell'altro. Sento molto di più la vettura, davvero migliorata in frenata, soprattutto davanti. La 458 ora è molto equilibrata e la messa a punto qui è tutta in funzione della competitività che dovremo dimostrare a Erice il 19 aprile»*. ●

no arrivati a 6. Con il team c'erano al lavoro anche Maurizio Pitorri e Stefano Crespi. Pitorri con la Dallara F310 motorizzata Fpt con la quale si presenterà al via del Cem gommato Pirelli: *«Ho scelto la F3 in luogo della Wolf perché in Europa la classe Cn non c'è. Gli pneumatici nuovi? Pronti subito e con una spalla molto precisa»*. E, a quanto pare, piuttosto performanti, anche se nessuno si sbottona. Non può farlo Crespi: per lui c'è l'Osella PA21 ora evoluta (e che ha rispettato una "dieta" di 24 chili) e con cambio al volante sulla quale, però, monterà ancora Marangoni, almeno fino a Caltanissetta: *«Poi da Verzegnis vedremo se andare su Pirelli. Di sicuro posso contare su una sport più leggera e cattiva»*. Inconveniente di giornata alcuni guai con il nuovo paddle-shift che lo hanno costretto a utilizzare pure il manuale.

C'È ANCORA DA LAVORARE PER ADATTARE L'AUTO ALLE NUOVE GOMME: L'ASSETTO CAMBIA MOLTO

SIMONE FAGGIOLI

Auto Sprint N° 9

Campionato Italiano Velocità Montagna	3/9 marzo 2015 (pag. 76)

TRICOLORE IN MONOPOSTO

Degasperi Civm su Lola B99

Nel 2015 Diego Degasperi torna al volante di una monoposto della classe regina, dopo le esperienze con la F.3000 nel 2012 e al volante della Osella FA30 nel 2013. Il trentino, alfiere della Vimotorsport, ha scelto la Lola B99 Zytek della Cms Racing Cars gommata Avon e sarà al via del Civm fin dalle gare siciliane d'apertura che si disputeranno a Erice e Caltanissetta. Degasperi va così ad affiancare Paride Macario, già nel team toscano su Dallara-Toyota.

Auto Sprint N° 8

Campionato Italiano Velocità Montagna | **24 febbraio/2 marzo 2015 (pag. 72)**

SALITE

Linea verde assalto ai Cn

TANTI GIOVANI ALLA RIBALTA DEL GRUPPO DEI PROTOTIPI NAZIONALI IN CIVM. MOLTE TRATTATIVE IN ATTESA DEGLI ANNUNCI DI MAGLIONA E IAQUINTA

di Ginaluca Marchese - foto Moretti

Si sono sfidati per tutto il 2014 in N-1600 e da aprile, allo start del Civm, si ritroveranno di nuovo uno contro l'altro addirittura in Cn. È il grande "salto" nei prototipi deciso da Cosimo Rea e Luca Ligato, due giovani di belle speranze dell'automobilismo in salita che porteranno anche un ulteriore aspetto tecnico interessante in una categoria che sembra avviarsi verso una definitiva rinascita dopo i segnali positivi riscontrati la scorsa stagione. Se Ligato sarà al via sull'ormai consacrata Osella Evo, infatti, Rea tenterà l'avventura su una Ligier appena acquistata. Un'ulteriore occasione di confronto anche tra costruttori, dunque. E chissà che a questi non si possa aggiungere la Norma. Di sicuro ai due giovani scalatori si aggiungerà Achille Lombardi, altro pretendente al debutto in Cn dopo un biennio sulle Radical 1.6. E altre sono le trattative in corso per un gruppo che, in attesa del vaglio definitivo dei programmi degli eterni rivali Magliona e Iaquinta, tra gli altri potrà contare sulle conferme di Crespi, Manzoni e Capucci, oltre alla sorpresa 2014 rappresentata da Giuseppe Corona, altro giovane promettente e subito vincitore del Tivm Sud al primo anno con la Cubeda Corse sui prototipi nazionali.

IL PAGANESE DEBUTTA SULLA LIGIER JS51-HONDA

Rea: «Basso profilo e tanta fiducia»

Due volte vincitore della coppa di classe N-1600, Rea parte proprio da qui per spiegare la scelta per il 2015: *«Ho corso tanti anni in una classe combattutissima e, oltre che un sogno che ho da sempre, tra i prototipi Cn c'è altrettanta competizione. Non sarà semplice e proprio per fare le cose per bene stiamo procedendo senza fretta. Però non ce la faccio più! Mi sono sfogato con i kart, ma non vedo l'ora di provare questa Ligier Honda»*. Proprio dell'auto è particolare l'antefatto che l'ha "spinta" nel garage del driver salernitano: *«Si è come chiuso un cerchio, perché l'occasione è arrivata da Mario Franco Del Pezzo, che ha deciso di venderla dopo averla utilizzata in sole 5 gare in circuito. Ma sempre da questo signore proveniva la prima auto da corsa che comprò mio padre Giovanni»*. Una coincidenza che Cosimo spera ben augurante e l'opportunità di un prototipo semi-nuovo a un prezzo "amichevole". C'è però da lavorare: *«Partiremo con del gap in termini di sviluppo rispetto alle Osella. Contiamo di colmarlo al più presto. Il problema principale resta il peso, che lavorando in proprio con l'aiuto della Tramonti Corse ora abbiamo portato da 600 a 555 chili e c'è ancora da togliere. Abbiamo programmato test in pista per prendere confidenza e riuscire a esordire in Civm almeno da Caltanissetta. Proveremo sia Pirelli sia Avon. Vogliamo capire quale gomma si adatta meglio all'auto»*.

L'obiettivo 2015? *«Vincere tutte le gare! Scherzi a parte, profilo basso anche se sono fiducioso, perché rispetto a una Turismo abbiamo molti più parametri da poter affinare e regolare e quindi con il tempo il lavoro ci porterà più avanti. Intanto dovrò accumulare esperienza e se poi arrivano buoni risultati riuscendo ad avvicinare a un paio di secondi Magliona e Iaquinta sarebbe ottimo»*. Rea ha già provato un Cn, anche se Osella, in alcune prove in pista, dove tra l'altro ha avuto l'occasione di incontrare Ligato, anche lui con l'Osella. Prime schermaglie in vista del Civm... *«Credo sarà molto interessante. Saremo di nuovo nella stessa classe e già abbiamo condiviso le stesse sensazioni: è stato divertente, l'adrenalina è tanta, ma molto stancante!»*.

IL REGGINO CORRERÀ CON UNA OSELLA PA21 EVO

Ligato: «Merli è il mio professore»

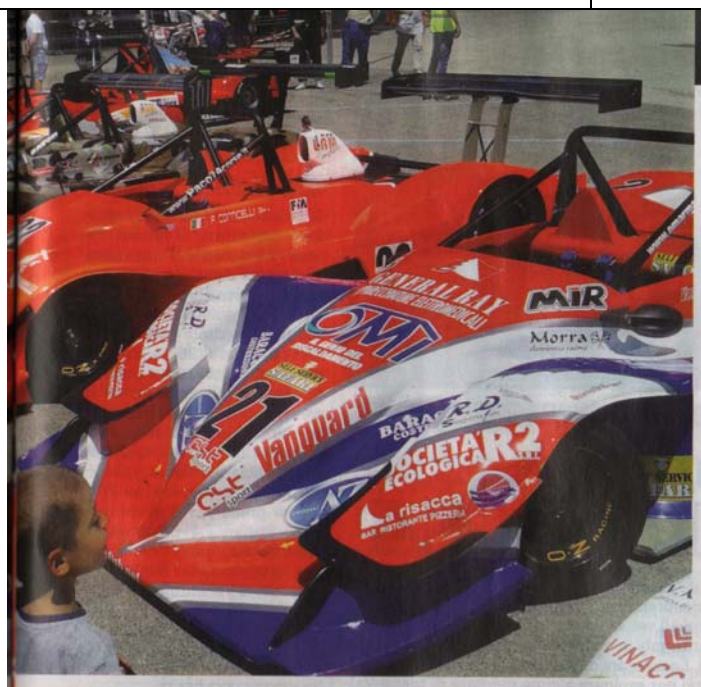
Dunque anche Ligato ci prova. Il reggino, proveniente da diverse esperienze in pista, ha ben figurato al primo anno completo nelle cronoscalate, ma la N-1600 gli è presto andata stretta: *«In realtà avevo una Peugeot gruppo A, ma non era una classe affollata, quindi ho optato per l'altra, dove ho trovato molti rivali. Del resto è bello vincere se contro di te c'è gente che cammina forte! Ora volevo fare il passo e provare i prototipi, dove in genere gli avversari non mancano. L'E2/B è molto complesso mentre il Cn è una classe un po' più piccola ma dove si impara molto»*. E di imparare ne avrà sull'Osella PA21 Evo, non a caso Ligato si è affiliato a una struttura importante per un adeguato affiancamento, visto che la biposto è della Titan Motorsport di Merli: *«Essere seguito da Christian e anche da Osella è una scelta che ho fatto proprio per avere il maggior sostegno possibile. Considero Merli un po' co-*

COSIMO REA

NATO A PAGANI (SA)
IL 4 MARZO 1987
VETTURA LIGIER JS51 HONDA
SCUDERIA TRAMONTI CORSE
CORRE DAL 2007
ESORDIO IN SALITA FASANO 2008 (CITROËN SAXO)

Auto Sprint N° 8

Campionato Italiano Velocità Montagna	24 febbraio/2 marzo 2015 (pag. 73)



IL PARERE DEL CAMPIONE

Magliona: «Guai a bruciare le tappe»

«Più piloti ci sono e più difficile è contendersi la vittoria, ma questo è un giusto stimolo. E meglio ancora se si aggiunge qualche Cn1. La nostra categoria è l'approdo ideale dopo le Turismo e la più adatta alle economie dei tempi».

È il punto di vista di Omar Magliona, campione italiano in carica Cn, dove è l'uomo da battere dal 2010 e dunque naturale riferimento, anche per i numerosi record che ormai gli appartengono: *«Una regola fondamentale per essere competitivi in questo gruppo* - spiega l'alfiere Cst Sport - *è non bruciare le tappe. Il punto non è tanto arrivare a vincere, piuttosto concentrarsi sul cronometro. Il difficile è limare gli ultimi decimi ai migliori, serve esperienza. Per questo è importante ascoltare i consigli dei più esperti, quelli sinceri!* (scherza, ndr), *e soprattutto non azzardare mai: la montagna non è un circuito, ogni errore si paga caro e magari ti rovina una stagione. Per il resto il Cn è la "scuola" migliore. Le biposto non hanno certamente una potenza esasperata però il carico aerodinamico è abbastanza limitato, non presentando estrattori e non sfruttando davvero un 'effetto suolo', quindi non sono semplici da portare al limite, soprattutto in salita, e nel contempo si può lavorare sugli assetti, sono divertenti e ben bilanciate».*

Omar Maglion

Giuseppe Corona

LUCA LIGATO

NATO A REGGIO CALABRIA
IL 16 NOVEMBRE 1992
VETTURA OSELLA PA21 EVO HONDA
SCUDERIA/TEAM DA VAGLIARE / TITAN MOTORSPORT
CORRE DAL 2010 (KARTING DAL 2001)
ESORDIO IN SALITA LUZZI 2013 (PEUGEOT 106)

me un "professore". Alle prime gare mi interesserà solo imparare».

Previa una serie di test di cui approfittare per "prendere in mano" il Cn2: *«Inizieremo tra un mesetto a Franciacorta, non appena sarà tutto pronto. Se riusciamo vorrei anche partecipare alle prove vicino a Gubbio a fine marzo, almeno posso rendermi conto di come l'auto, sulla quale monteremo gomme Avon, si comporta su strada, che è ben diverso. Poi quest'anno sarà tutta una scuola in ottica 2016. La speranza magari è quella di risultare il migliore degli esordienti. Di sicuro ce la metteremo tutta e i sacrifici, che già stiamo facendo, non mancheranno».*

Achille Lombardi

ANCHE IL 39ENNE POTENTINO È NELLA CATEGORIA

Lombardi: «Dovrò adattarmi all'Osella»

Ulteriore new-entry interessante in Cn è Achille Lombardi. Dopo due anni su Radical (sua la coppa E2/B-1600) il 39enne potentino ha acquistato la PA21 Evo ex Conticelli: *«La testerò in questi giorni* - spiega il portacolori Ab Motorsport -, *quando saremo in pista con Np Racing e la supervisione di Paco74. Vedremo come andrà anche con le gomme, che saranno Avon. Iniziamo da Sarno, dove contiamo su riferimenti validi, per poi andare a Binetto, dove c'è più velocità, e forse a fine marzo faremo le prove su strada vicino a Gubbio. Parlando con altri piloti sembra che dovrò adattarmi molto, perché in pratica sarebbe un po' il contrario della Radical, quindi più da gestire nello stretto mentre bene nel veloce. Vedremo. Mi sto preparando anche fisicamente, questo è un sogno e voglio provarci, sarà divertente con Rea, Ligato e Corona».*

Al neo-istituito Trofeo Cn1, invece, aveva pensato Salvo D'Amico, che però ha poi confermato i programmi in Gruppo A con la Renault New Clio. Della partita potrebbe essere un'altra new-entry, quel Giovanni Loffredo protagonista in Racing Start al quale mancano solo piccoli dettagli per confermare l'operazione con una PA21/S della Dalmazia. ●

Auto Sprint N° 8

Campionato Italiano Velocità Montagna	24 febbraio/2 marzo 2015 (pag. 74)

MACARIO CIVM IN F.3

Decisione a sorpresa per Paride Macario, che tornerà a disputare il Civm al volante della Dallara F310 F.3 motorizzata Toyota (con il nuovo sistema di paddle-shift al volante sviluppato dalla Teknogear), in via di allestimento presso la sede della Cms Racing Cars. Il giovane bresciano per il momento ha quindi accantonato l'idea di guidare la Lola di F.3000, con la quale si era aggiudicato l'ultima prova 2014 a Pedavena, pur non escludendone l'impiego nel corso della stagione. Stagione in cui, con il sostegno dell'autodromo di Franciacorta, vestirà i colori della Speed Motor.

Tutto Rally Più N° 2

Campionato Italiano Velocità Montagna	Febbraio 2015 (pag. 184)

LA **MONTAGNA** NEL 2015

TUTTA QUESTIONE DI ALCHIMIE

Ecco di seguito le novità regolamentari del campionato tricolore delle salite. Ancora una volta sarà molto importante contare sulla perfetta conoscenza dei criteri di assegnazione dei punteggi per evitare brutte sorprese alla fine della stagione

Non sono numerose le novità della stagione 2015 delle corse in salita, ma alcune di loro, oltre a riguardare auto utilizzate anche nel mondo dei rally, sono sostanziali e apporteranno rivoluzioni nelle categorie. A livello più prettamente "sportivo", dal punto di vista della formula della massima serie, il Civm non cambierebbe lo schema dell'assegnazione dei punteggi, ma in ogni caso sono previste modifiche sulle modalità dei risultati da mantenere validi nei 12 round. Resta la suddivisione dei primi 9 eventi (dove saranno considerati validi i migliori 12 risultati utili, intesi come singole salite di gara) e delle 3 "finali", per le quali varranno i 4 migliori risultati. Così - in tutto - fanno sempre 16 risultati, con i week end su gara singola (Trento e Rieti) che, assegnando punteggio "pieno", conteranno come due risultati validi. Quello che cambia è il fatto che, anziché poter attingere da tutte le 12 prove, un pilota potrà far valere quanto conquistato nei primi 10 appuntamenti tricolori disputati (in pratica quei 16 risultati utili saranno presi dai suoi primi 20 risultati ottenuti; alle successive gare potrà prendere parte, ma non gli varranno punti, anche se non sarà "trasparente" nei confronti degli avversari). E cambia anche il fatto che sarà obbligatorio ai fini della classifica disputare almeno un evento su un'isola.

In Sicilia. Non comparendo gare sarde, sarà dunque fondamentale partecipare ad almeno una delle gare siciliane di inizio stagione. Il 2015 scatta il 19 aprile da Erice, con Caltanissetta a seguire. A maggio Verzegnis e

Tutto Rally Più N° 2

Campionato Italiano Velocità Montagna	Febbraio 2015 (pag. 185)

CALENDARIO CIVM 2015

19 aprile	Monte Erice - Erice (TP)
26 aprile	Coppa Nissena - Caltanissetta (CL)
17 maggio	Verzegnis-Sella Chianzutan (UD)
31 maggio	Trofeo Lodovico Scarfiotti - Sarnano (MC)
14 giugno	Coppa Selva di Fasano (BR)
28 giugno	Coppa Paolino Teodori - Ascoli (AP)
5 luglio	Trento-Bondone (TN)
19 luglio	Rieti-Terminillo - Coppa Bruno Carotti (RI)
26 luglio	Pieve Santo Stefano-Passo dello Spino (AR)
23 agosto	Trofeo Luigi Fagioli - Gubbio (PG)
6 settembre	Reventino - Lamezia Terme (CZ)
20 settembre	Pedavena-Croce D'Aune (BL)

RIETI A LUGLIO La cronoscalata laziale ritorna a luglio. A lato, l'organizzatore Gianluca Marotta, sulla destra. Accanto a lui Oronzo Pezzolla di Aci-Csai.

Sarnano, poi il 14 giugno Fasano, che inverte la data con lo Spino (26 luglio). Altra novità il ritorno di Rieti a luglio, il 19, dopo Trento (5 luglio), che a sua volta torna ad avere la titolazione per l'Europeo, "strappato" ad Ascoli. Spostamento a settembre per il Reventino, che diventa seconda "finale" dopo Gubbio (che il 23 agosto festeggia la 50esima edizione) e prima dello showdown di Pedavena. Il calendario vivrà il prologo del Master Drivers, di scena il 29 marzo 2015 e organizzato dal Team Racing Gubbio, che permetterà agli "scalatori" di provare in vista della stagione e con rilevazione tempi. Appuntamento lungo il tratto umbro della Flaminia nel territorio di Scheggia.

Gruppi rinnovati. Modifiche più sostanziali sono attese in vari raggruppamenti di auto Turismo. Perché c'è da mettere un po' di ordine a fronte delle Vso che non esistono più, alla necessità di ri-coinvolgere vetture (soprattutto di Gruppo A ed N) in categorie "attraenti" e al fatto che tra le Case costruttrici vanno sempre di meno le omologhe, preferendo sempre più spesso entrare nel motorsport dalla porta dei monomarca. Non è un caso che la Fia e le federazioni nazionali stiano discutendo sull'opportunità di uniformare quanto più possibile le norme ormai un po' datate a livello internazionale.

Anche le S2000. Si parte dalle auto più elaborate, dove il Civm e i due Tivm di Gruppo E1 Italia diventeranno di E1 Italia-E2S, in quanto la classifica sarà unica con le vetture E2S (per lo più silhouette e Gt scadute). Entrambi i Gruppi manterranno una coppa di categoria, mentre in E1 sparisce quella dedicata alle Superstars, auto che restano nel Gruppo, che almeno per le classifiche nazionali ora accoglierà pure le Super2000, fino allo scorso anno inserite in Gruppo A (ma chiaramente "diverse"; proprio questa è una delle "zone grigie" dei regolamenti internazionali). Con l'intenzione anche di ridare lustro ad auto ormai prive di appeal, soprattutto le 2000, in Gruppo A ed N è stato istituito il Gruppo Racing Start Plus, per Civm (nel 2015 non assegna Tricolore, ma 8 coppe di classe) e Tivm. Le Racing Start potranno usufruire di modifiche sostanziali (cambio, autobloccante, centralina, freni e gomme); semplici adattamenti alle altre Turismo, sempre fino a 2000. Nuova categoria pure per le Fiat 500 e 126, Abarth e Giannini. Il gruppo si chiamerà Le Bicilindriche e vi confluiranno tutte le minicar ed ex Gruppo 2 e Gruppo 5. In salita il loro Tricolore seguirà un calendario e una formula non sempre "allineati" al Civm. Saranno 8 le gare, di cui 4 Nord e 4 Sud. Si può partecipare a 4 eventi nel proprio girone e a 2 a scelta nell'altro, per un massimo di 6. Le prove sono da definire; al Sud saranno tutte di Civm (Erice, Caltanissetta, Fasano e Reventino), al Nord almeno un paio saranno del Tricolore auto storiche.

Tutto Rally Più N° 2

Campionato Italiano Velocità Montagna	Febbraio 2015 (pag. 186)

CIVM **VOGLIA DI CRONOSCALATE**

MERLI SFIDERA' FAGGIOLI MA NON SOLO, C'E' MOLTO DI PIU'...

Manca un po' al via della nuova stagione della montagna ma il fermento non manca e tra quanti vogliono ripetersi e quanti hanno tante velleità di riscatto, molto fa credere che assisteremo ad un campionato molto interessante e combattuto. Vale la pena di cominciare a dare un'occhiata

di **Gianluca Marchese**

Bando alle ciance e alla crisi. I tempi non sono facili neppure in salita, però piloti, costruttori, team e preparatori sono tutti al lavoro per un 2015 quanto più competitivo possibile. Ci sono ancora un paio di mesi invernali per farsi trovare pronti ed è abbastanza presto per riuscire ad avere un quadro definitivo di ciò che attende gli appassionati (che da gennaio iniziano a "fremere" e a inseguire rumors spesso incontrollati). Una cosa sembra certa: la sfida per l'assoluto

Tutto Rally Più N° 2

Campionato Italiano Velocità Montagna	Febbraio 2015 (pag. 187)

IL NUOVO CHE AVANZA
Volti nuovi e giovani alla Pedavena-Croce d'Aune 2014, dove Paride Macario ha preceduto Zandonà e Pedrotti. Nell'altra pagina, Merli e Osella a colloquio tecnico.

dovrebbe di nuovo essere un affare a due tra Simone Faggioli su Norma e Christian Merli su Osella. In Italia? In Europa? In ambedue i campionati? Così sembra, ma forse come primo obiettivo per entrambi quello continentale, perché oggi il mercato a cui puntano i costruttori (tutti, Wolf compresa) è il più ampio possibile. Il binomio da battere è Faggioli-Norma. Il pluricampione fiorentino è al lavoro con i tecnici francesi e da inizio febbraio la M20 FC Zytek titolata Civm e Cem sarà di nuovo nelle mani della casa madre proprio per gli aggiornamenti studiati per il 2015. Non è del tutto scontato che Simone tornerà sulla biposto 3 litri. Norma sta infatti preparando anche una nuova E2/B di classe 2000 con motorizzazione 1.150 sovralimentata e se dovesse ritenere più adatto a una politica "espansiva" un modello meno potente ma più leggero ed economico (come ha fatto Osella con la PA 2000) non è escluso (e sarà interessante capire chi salirà sulla 3000) che Faggioli affronti la stagione con questa novità. Il che, considerando il possibile percorso inverso dei rivali Merli-Osella, gli complicherebbe le cose, anche se con il turbo il propulsore in questione sarà in grado di erogare potenze molto elevate, con grandi capacità di accelerazione e agilità, grazie al peso ridotto di un 2000. Il concetto di leggerezza abbinata a un motore 2 litri quanto più possibile estremo è stato caro a Merli, ma, visto che per stare davanti alla Norma-Zytek non è stato sufficiente, l'Osella Engineering sta tentando nuove vie. L'opzione di una PA 2000 Honda aggiornata non è da scartare, ma il lavoro su un nuovo prototipo (probabilmente monoposto) derivato dalle vincenti esperienze FA30-PA30 sarebbe ormai avviato, con il costruttore e il driver trentino impegnati nel valutare il giusto motore 3000 in caso si scarti l'ipotesi Zytek (ma comunque di un V8 dovrebbe trattarsi). Ovviamente dipenderà molto anche dai fondi a disposizione. Se ne saprà di più nelle prossime settimane, certo è che "grandi manovre" stanno caratterizzando l'inverno di entrambi i costruttori.

E2/M-E2/B. Diversi altri sono i movimenti nei gruppi "liberi" di formule e biposto. Difenderà il Tricolore di E2/M il campione in carica Adolfo Bottura, confermando la Lola B99 Zytek. Il trentino ha acquistato anche una March 712 M Cosworth ex Brambilla perfettamente restaurata con la quale non disdegnerà apparizioni tra le storiche. Il suo team è in trattativa con un pilota per la F.Master di classe 2000 e se riuscirà a inaugurare la collaborazione con la struttura di riferimento porterà in salita le monoposto da 600 cc denominate Formula Ashenkoff, *«magari da destinare a giovanissimi provenienti dal kart»*, dice Bottura.

Tutto Rally Più N° 2

Campionato Italiano Velocità Montagna	Febbraio 2015 (pag. 188)

CIVM
VOGLIA DI CRONOSCALATE

Rivale temibile per il titolo sarà Paride Macario. Impegnato nella ricerca del budget, il giovane bresciano vincitore a Pedavena nell'ultima 2014 sarà della partita sulla Lola B99 Evo Judd by Cms. In E2/B l'Osella PA 2000 avrà una schiera di piloti già vincenti in gare tricolori come Domenico Cubeda e Domenico Scola (terzo assoluto del Civm 2014), il quale sotto l'aspetto tecnico punta a un motore Honda più potente. A loro si aggiunge Francesco Conticelli, che lascia i CN per questa nuova avventura inaugurata soltanto nel finale di Tivm lo scorso autunno, mentre papà Vincenzo confermerà la PA30 Zytek. Una novità attesa da un anno si concretizzerà finalmente nel 2015: è infatti pronta la nuova Picchio P4 con motore V6 da 2.400 cc per Michele Fattorini. Il giovane umbro torna in pianta stabile in Civm dopo un bel programma di test per prendere confidenza con la biposto. Tornando sulle Osella, altra novità in arrivo è un prototipo di classe 1.000 che monta un Bmw motociclistico derivato dalla Sbk. L'"Osellina" in questione è una monoposto sulla quale potrebbe sedersi il campione in carica RS turbo Ivan Pezzolla (che ha però altre opzioni da vagliare: ancora RS su Mini o una bicilindrica). Un progetto simile potrebbe invece coinvolgere Angelo Marino. Sul fronte delle "piccole" è atteso pure Francesco Ferragina con l'Elia Avrio E2/B 1.300 aggiornata.

Rilancio CN. In ottica di un decremento di prestazioni e costi, c'è l'idea della federazione di escludere dal 2018 le E2/M-E2/B dalle gare italiane (salvo quelle titolate Fia, sempre che a loro volta ammesse). Una soluzione che però non sembra delle più semplici (come lo fu l'abolizione delle F.3000, non attuata). Nel contempo si pensa al rilancio dei prototipi CN, categoria competitiva e assai formativa, ma la cui peculiarità anche di entry-level troppo spesso di recente è stata "saltata" proprio per la ricerca di potenze e preparazioni più elevate e libere. Al momento per Civm e Tivm la stagione 2015 prevede un nuovo titolo di Trofeo CN1 (classe 1.600). Al di là di questo, sulla scia dei buoni riscontri dello scorso anno, la categoria potrebbe vivere una sorta di boom nella prossima stagione. C'è attesa per i programmi del campione in carica Omar Magliona, al lavoro sull'annata insieme a Cst Sport e che non esclude affatto la difesa del titolo. Il maggior contendente, Rosario Iaquinta, dovrebbe tornare in gruppo e quindi potrebbe ripetersi il grande duello 2014, anche se per lui si parla pure di un possibile (ma poco probabile) passaggio in GT. In CN resteranno Stefano Crespi, ancora in bilico tra Civm e Cem, e la giovane new-entry e sorpresa del 2014, Giuseppe Corona, vincitore del Tivm Sud. Ciò che più sorprende sono i nuovi arrivi su

Tutto Rally Più N° 2

Campionato Italiano Velocità Montagna	Febbraio 2015 (pag. 189)

IL RITORNO DA ERICE
Sotto, la sgargiante Peugeot 106 di Giuseppe Aragona con la quale il forte driver della Cubeda Corse sarà al via fin dalla salita di Monte Erice. A sinistra, ecco una tipica immagine del mondo delle cronoscalate, che deve la sua popolarità grazie al fatto che il contatto con gli appassionati è davvero molto ravvicinato.

CN2, tra i quali si segnalano giovani di talento provenienti dalla N1600. Uno è Cosimo Rea, che porta in salita la Ligier JS51, l'altro Luca Ligato, che a soli 22 anni sta per chiudere per l'Osella PA21 Evo ex Merli-Piffer. New-entry anche Achille Lombardi con la PA21 Evo ex Conticelli, che spiega: «*Stiamo lavorando sul budget, però l'idea è di fare qualche gara test e poi almeno 6-8 di Civm. Non pretendo chissà che cosa perché vengo dalle Turismo e da due anni di Radical* (venduta al giovane slalomista Saverio Miglionico, ndr), *però è un sogno e voglio provarci, con il sostegno di Ab Motorsport. Mi sono legato a NP Racing, ma avendo poca esperienza sulle Osella un aiuto arriverà da Paco74 e Osella stesso*». È solo un'idea, ma pure Giovanni Loffredo sta pensando a un CN, nel suo caso 1.600 per rincorrere il nuovo Trofeo. Quasi certo, però, che il poliziotto campano torni in Racing Start con una Seat Cupra TDI proveniente dalla pista: «*Ho girato a Sarno e i tempi non sono lontani dalla Corsa turbo, vorrei essere al via già a Erice, perché è una nuova sfida alla quale tengo molto*», spiega.

Turismo. Siamo dunque alle Turismo, dove sempre in RS dovrebbe tornare a caccia di rivincite tra le turbo Oronzo Montanaro con DP Racing: «*Corro di nuovo con la mia Mini Cooper S, avevo pensato di passare ad altra categoria, ma il periodo non è dei migliori per cui rimango con una vettura che conosco*». Un'altra Mini sta per essere completata dall'AC Racing, mentre Salvo D'Amico era attratto dalla nuova Racing Start Plus, «*ma la mancanza di un titolo mi ha distolto dall'idea, per cui rifarò il Gruppo A con la Renault New Clio, anche se all'orizzonte potrebbe concretizzarsi una CN1*». In Gruppo A tornerà pure il campione Rudi Bicciato: «*È presto per i programmi definitivi. Attualmente mi dedico alle gare su ghiaccio. Probabilmente sarò di nuovo in Civm, anche se sono mancati in po' di stimoli nella classe regina. Ci sarò anche perché Hafner vuole rifare il Tricolore in Gruppo N con l'altra mia Mitsubishi, per cui lo accompagnerò*». E sempre in Gruppo N è attesa la Lancer Evo IX di Antonino Migliuolo.

Gruppo GT. Belle sfide si profilano in Gruppo GT, dove la Superchallenge rilancia montando le evoluzioni aerodinamiche rilasciate dalla Ferrari sulle 458 del bi-campione Roberto Ragazzi («*Punto dritto al tris*») e di Bruno Jarach. In attesa di scoprire le carte di Ignazio Cannavò e della Lamborghini, di certo avversario da tenere d'occhio sarà Nicola Novaglio. Il giovane bresciano, in attesa di capire se sarà della partita anche nei rally con la Mini utilizzata a fine anno a Misano, sta pianificando le mosse in Civm per la Porsche 997 GT3 dell'AC Racing dopo l'esordio a Pedavena nel 2014. Altro gruppo combattuto sarà l'E1-E2S. Ancora incerta la presenza del campione Piero Nappi, preso dalla voglia di ripetere la Pikes Peak: «*Stiamo definendo dei dettagli con la Picchio; poi vedrò di pianificare qualcosa in Italia, ma non è detto che utilizzerò la Ferrari 550*». Di sicuro a caccia di rivincite andrà Fulvio Giuliani, che sulla Delta Evo sta già ultimando delle modifiche alla trasmissione per velocizzare le cambiate e preparando qualche possibile step motoristico per la seconda parte di campionato. Ai vertici ci sarà Roberto Di Giuseppe con l'Alfa 155 Gta, mentre Marco Gramenzi prepara un ritorno in grande stile dapprima con la 155 ex DTM e poi, promette, «*con una grande sorpresa da metà stagione*», il chè fa tanto pensare alla Mitsubishi in preparazione per il gruppo di cui si vocifera da settimane. In 1.600, se Chirico dovesse di nuovo seguire tutto il Tricolore, saranno scintille, perché in casa Cubeda Corse è pronto il rientro di Giuseppe Aragona, pronto a tuffarsi in Civm fin da Erice con l'aggressiva Peugeot 106 con la quale aveva già spopolato nel Tricolore 2013 ma che lo scorso anno di rado ha utilizzato per impegni personali diversi.

Auto Sprint N° 3

Campionato Italiano Velocità Montagna	20/26 gennaio 2015 (pag. 54)

SALITE

Civm nuove regole

SIAMO IN PIENA FASE DI LAVORI IN CORSO NEL TRICOLORE DELLA MONTAGNA CHE SI PREPARA A MANDARE IN SCENA DIVERSI CAMBIAMENTI. ECCO QUALI SARANNO LE PRINCIPALI NOVITÀ

di Gianluca Marchese
foto Moretti

Il prossimo weekend il mondo delle salite vivrà l'ultimo atto 2014 con le premiazioni dei protagonisti a Verona, ma con le montagne al gelo dell'inverno la stagione 2015 è già scattata. Perché se poco si può agonisticamente, tanto piloti, team, costruttori e organizzatori stanno facendo dal punto di vista dei programmi e delle novità, così come sono diverse le implementazioni che la federazione ha valutato per i prossimi Civm e Tivm. Con alcune questioni, comprese quelle che si proiettano su scenari di anni successivi, che tuttora sono da vagliare con attenzione. Prima fra tutte quella che più da vicino riguarda il decremento delle prestazioni. Infatti, gli organi sportivi dell'Aci inseriranno nelle regolamentazioni l'avviso che a partire dal 2018 le auto E2/M ed E2/B saranno escluse dalle gare italiane (salvo quelle con titolazioni Fia, sempre che a loro volta ammesse). Insomma, ritorna il vecchio cavallo di battaglia di chi, a vario titolo, non vede di buon occhio l'utilizzo di determinate vetture. Per motivi di sicurezza, spesso sbandierata al proposito, ma non solo. Ci sono infatti argomentazioni che si rifanno a politiche di contenimento dei costi e a politiche di rilancio dell'altra grande categoria che raggruppa le sport, in questo caso di gran lunga meno "libere": il Cn. Se al momento l'esclusione delle E2 rimane soltanto un'ipotesi (e molto dipenderà anche dalle decisioni future della Fia) e infatti la stessa federazione ammette che valuterà una possibilità di deroga dopo le verifiche del caso, non c'è dubbio che le intenzioni di incrementare il "giro" dei prototipi Cn siano un leitmotiv reale, a partire dalla classe più piccola, la 1600, spesso in passato categoria entry-level tra le più formative (ed economiche) per gli esordienti. Non solo in salita, tanto che uno degli scopi principali è anche il rilancio del Tricolore Prototipi in pista. Per Civm e Tivm, in ogni caso, il 2015 prevederà un titolo di Trofeo Cn1, come accade per E2/B e Under 25.

Gruppo E1

Con il parco macchine che cambia, la scomparsa delle scadute di omologazione e la necessità di "recuperare" alcune tipologie in contenitori che si mantengano competitivi, altre novità stanno riguardando i gruppi delle Turismo. A iniziare dalle più elaborate. Il Tricolore di gruppo E1 Italia diventerà quello di E1 Italia-E2S, in quanto la classifica, anche nel Tivm, sarà unica tra le auto della categoria e quelle rientranti nella E2S (in linea di massima silhouette e Gt scadute). Così come già accade per l'E2S, l'E1 avrà comunque una coppa di gruppo con classifica apposita, dove però conteranno pure i punti raccolti nella propria classe di appartenenza. Sempre nella categoria sarà invece abolita la coppa per le vetture Superstars, che restano nel gruppo, dove almeno per i titoli nazionali (per i Fia dipende sempre dai regolamenti internazionali) si aggiungono da quest'anno anche le Super 2000. In passato erano inserite in gruppo A.

"Caos" Turismo

C'è da fare chiarezza sotto parecchi aspetti. Non è un caso che la prossima settimana si terrà un incontro a Ginevra con la Fia e le Asn che parleranno di salite soprattutto in riferimento a nuove prospettive tecnico-regolamentari che riguardano proprio i gruppi delle auto Turismo, compresi A ed N, nei quali le stesse case automobilistiche non omologano praticamente più, visto che oggi un costruttore preferisce entrare nella specialità sportiva attraverso l'istituzione di un proprio monomarca. Difatti le altre federazioni nazionali stanno riscontrando le stesse criticità che l'Aci sta cercando di regolamentare, alle quali urge ormai porre rimedio anche nel tentativo di uniformare il più possibile certe norme che, al momento, a livello internazionale sono forse rimaste un po' "ferme".

GUBBIO FA 50 E TRENTO TORNEO "EUROPEO"

19 aprile	57° Monte Erice - Erice (TP)
26 aprile	61° Coppa Nissena - Caltanissetta (CL)
17 maggio	46° Verzegnis Sella Chianzutan (UD)
31 maggio	25° Trofeo Lodovico Scarfiotti - Sarnano (MC)
14 giugno	58° Coppa Selva di Fasano (BR)
28 giugno	54° Coppa Paolino Teodori - Ascoli (AP)
5 luglio	65° Trento Bondone (TN)
19 luglio	53° Rieti Terminillo 51° Coppa Bruno Carotti (RI)
26 luglio	43° Passo dello Spino - Pieve Santo Stefano (AR)
23 agosto	50° Trofeo Luigi Fagioli - Gubbio (PG)
6 settembre	17° Cronoscalata del Reventino - Lamezia Terme (CZ)
20 settembre	33° Pedavena Croce D'Aune (BL)

Auto Sprint N° 3

Campionato Italiano Velocità Montagna	20/26 gennaio 2015 (pag. 55)

Racing Start

Dall'esigenza di recuperare alcune auto disponibili ma ormai prive di appeal, soprattutto le 2000, un tentativo che potrebbe ridare linfa anche ai Gr. N arriva dalla neo istituzione del Racing Start Plus per Civm e Tivm. Condiviso con piloti e preparatori, in pratica si tratta di un regolamento per il quale le vetture già Racing Start potranno usufruire di modifiche sostanziali (le più importanti riguardano autobloccante, cambio, centralina e freni liberi e le gomme slick) e che allo stesso tempo liberalizza alcuni componenti anche per le Gr.N, sempre fino a 2000 di cilindrata, che a quel punto potranno iscriversi nella categoria. Nel Civm 2015 il gruppo prevederà le stesse otto classi delle Racing Start di serie, comprese quelle turbo, quindi, ma senza il titolo Tricolore di gruppo, che però potrebbe essere implementato già dal 2016 nel caso in cui quest'anno il tutto si riveli "plus" anche nei numeri e nell'interesse, come da aspettative. Vedremo se la scelta pagherà anche in termini di rientro di alcuni modelli recenti che però fino allo scorso anno avevano un po' perso di interesse. E vedremo se questo tipo di soluzione potrebbe valere anche sui tavoli internazionali in vista delle prossime riforme.

Bicilindriche

Una rivoluzione, in questo caso sia in pista sia in salita e probabilmente pure negli slalom (per questi ultimi si sta lavorando), è prevista anche per una categoria prettamente "made in Italy", cioè per le Fiat 500 e 126 e loro trasformate (come le Abarth o le Giannini) per le quali si sta cercando di ovviare allo smodato frazionamento del vecchio gruppo minicar. Nasce così il gruppo Le Bicilindriche, nel quale confluiranno tutte le minicar ed ex gruppo 2 e gruppo 5. Per quanto concerne le cronoscalate, sono previste le coppe di classe per le 700 Gr.5 e le 500, 600 e 700 Gr.2, i due titoli Tivm, che come calendario e funzionamento seguiranno esattamente i rispettivi gironi (Nord e Sud) e un campionato italiano. Il regolamento sportivo è in fase di definizione e quindi sarà pubblicato a breve, ma il Tricolore seguirà uno svolgimento diverso rispetto al Civm. Di concerto con i "minicaristi", è previsto un calendario con 8 gare, di cui 4 Nord e altrettante Sud. Ciascun pilota potrà partecipare fino a 4 eventi nel proprio girone e a 2 a scelta nell'altro, per un massimo di 6 gare. Le 8 prove sono da definire, ma mentre al sud saranno tutte di Civm (il che fa pensare a Erice, Caltanissetta, Fasano e Reventino), al nord almeno un paio, probabilmente tre, saranno round del Tricolore auto storiche.

Calendario ricco fin dal pre-campionato

Per quanto riguarda il calendario delle salite, una conferma arriva dal Master Drivers, quest'anno il 29 marzo, primo evento assoluto. La cosiddetta "domenica del pilota", per la quale il Team Racing Gubbio si è messo in moto la scorsa settimana dopo l'inserimento a calendario a dicembre, potrà di nuovo essere un banco di prova importante in vista della stagione, come lo fu lo scorso anno per Merli e soprattutto per Faggioli, che per la prima volta guidò su strada la Norma proprio sul percorso lungo il tratto umbro di Flaminia a un passo dal tracciato del Trofeo Fagioli, nel territorio di Scheggia. L'evento, non agonistico e pur non prevedendo classifica, è aperto a storiche e moderne e sarà implementato con rilevazione tempi. A proposito di Trofeo Fagioli, invece, nel 2015 la gara eugubina festeggerà la 50esima edizione il 23 agosto, mentre l'unica tappa italiana dell'Europeo, al posto di Ascoli, sarà quest'anno Trento il 5 luglio. Per il resto, sempre 12 gli atti del Civm. Si parte il 19 aprile con le due gare siciliane (almeno una sarà obbligatoria ai fini della classifica), a maggio Verzegnis e Sarnano, poi il 14 giugno Fasano, che inverte la data con lo Spino (26 luglio). Altra novità lo spostamento a settembre del Reventino (Rieti torna alla classica data di luglio), che diventa seconda "finale" dopo Gubbio e prima della chiusura a Pedavena. ●

DOPPIA TRASFERTA SICULA PER INIZIARE

Sia per quanto riguarda i prototipi Cn che le monoposto, il Civm 2015 si prepara a ospitare importanti novità regolamentari. Le gare valide per il tricolore saranno 12. La serie scatterà ad aprile con due appuntamenti in Sicilia

Auto Sprint N° 51/52 - Extra

Campionato Italiano Velocità Montagna	30 dicembre 2014/12 gennaio 2015 (pag. 62)

POTREBBE FORNIRE IL PLURICAMPIONE SIMONE FAGGIOLI

Pirelli nelle salite!

Irrompe la Pirelli ai vertici delle cronoscalate. La Casa italiana ha presentato la grande novità degli pneumatici che equipaggeranno le vetture "top" delle salite, cioè i Prototipi e le Formula di classe 2000 e 3000. Marchiate PZero quelle da asciutto e Cinturato le "rain", per le gomme slick sono stati studiati due tipi di mescole: soft (gialla) e super soft (rossa). Prima struttura cliente in salita del Costruttore milanese, potrebbe presto diventare il team Faggioli. Proprio il pluricampione ha collaborato allo sviluppo di questi nuovi pneumatici per le cronoscalate, testandoli su strada al volante della Norma M20 Fc motorizzata Zytek.