

Memorial Meme Governati

LANA.ALIVE AND
Turbomark
RALLY TEAM



34. rally LANA

Biella 10-11 Luglio 2021



MEDIA BOOK

rally LANA.ALIVE A.S.D.

Turbomark
RALLY TEAM





34. RALLY LANA

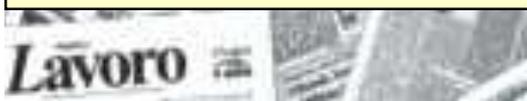
MEDIA BOOK

Realizzazione



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

edizione unica luglio 2021





SOMMARIO

Un Team Vincente
Storia del "Lana"
Note informative
Tabelle distanze e tempi
Descrizione Prove Speciali
Cartina percorso
Albo d'oro della gara
L'edizione 2020
Calendari
Classifiche Campionati e trofei
Terminologia dei rallyes
Segnaletica standard FIA
Caratteristiche vetture

SALA STAMPA

UBICAZIONE:
RELAIS SANTO STEFANO Via Garibaldi - Sandigliano

ORARI

SABATO 10 LUGLIO :
dalle ore 08,30 alle ore 13,00 e dalle 15,00 alle 22,00

DOMENICA 11 LUGLIO :
Apertura continuata dalle ore 07,00 alle ore 19,00

**L'INGRESSO E' AUTORIZZATO ESCLUSIVAMENTE AGLI AVENTI FUNZIONE
NEL RISPETTO DELLE NORMATIVE FEDERALI VIGENTI IN MATERIA SANITARIA**



Responsabile Ufficio Stampa Rally

Alessandro Bugelli

bugelli@email.it

www.mgtcomunicazione.com

Mobile: 348 37 089 47

#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 starnutisci 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



rally **LANA.ALIVE** A.S.D.

UN TEAM VINCENTE



foto di Matteo Carrara Maglio

La "rallyLANA.ALIVE A.S.D." è stata fondata per favorire e promuovere la blasonata gara sulle strade biellesi con le auto da rally moderne, in essa sono presenti Corrado Pinzano, giovane imprenditore e pilota in attività nella veste di Presidente, Fabrizio Ratiglia istruttore affermato e campione italiano gruppo N nel 2002 coadiuvati da un qualificato gruppo di collaboratori di spicco, esperti nella realizzazione della manifestazione. Per la parte tecnica, "rallyLANA.ALIVE" si avvale di una collaudatissima Struttura, la "New Turbomark Rally Team" di Peppe Zagami, organizzatrice, tra l'altro, di diversi rally in Italia. Una bella "Squadra" pronta ad impegnarsi per riportare il nuovo RallyLana ai massimi livelli nazionali.

RI PRESA RICORDO RISPETTO

Il rallyLANA, una delle gare italiane storicamente di maggiore prestigio anche a livello internazionale, è tornata nel 2018 nel calendario nazionale dopo una lunga assenza: un successo immediato che l'edizione 2019 ha replicato con il ritorno alla originale data di metà luglio ed alla validità federale (Coppa Aci Sport Zona 1) oltre che per il Campionato Piemonte Val d'Aosta e per i monomarca Renault e Peugeot.

Un doppio passo verso l'obiettivo ideale di portare presto uno dei rally più blasonati alla riconquista

di quella posizione di prestigio che da subito gli è stata restituita dal pubblico biellese, lo scorso anno numerosissimo, e dai piloti, arrivati nel 2019 a superare ampiamente quota 100, un seguito che in Italia pochi hanno.

Il 2020 sarà inevitabilmente un anno particolare, dove l'appassionato team d'organizzazione capitanato da Corrado Pinzano è chiamato ad un compito doppiamente impegnativo: non solo proporre un rally tecnicamente appassionante secondo tradizione, ma anche confrontarsi con le norme dei protocolli legati al Covid-19 facendo di fatto da battistrada per la specialità, visto che il Lana sarà il secondo evento – ed il primo al nord – a disputarsi dopo il lungo stop dovuto alla pandemia. In questo senso è stato eccellente come e più di sempre il lavoro della New Turbo-

mark, che ha la gestione tecnica della competizione.

La pandemia ha imposto inevitabilmente anche delle rinunce, come quella ai tipici eventi collaterali alla gara vera e propria con la regia della rallyLANA.ALIVE A.S.D.: un tributo non certo piacevole ma doveroso, come il sentito ricordo dei tanti che la pandemia ci ha portato via e il riconoscimento del grande impegno di chi si è battuto contro il virus. Il che, in questo più lieve momento di ripresa, impone a tutti il rigoroso rispetto delle regole per evitare che il male si ripresenti in forze.

Questo vorrà dire qualche sacrificio, qualche rinuncia e qualche disturbo in più, ma nella prospettiva di un 2021 dove contiamo di tornare con tutte quelle novità e quelle cose in più che avremmo voluto già quest'anno.

IL LANA

...e la sua storia

Il Rally della Lana è un po' come il K2: pur essendo relativamente giovane è entrato da subito nel cuore degli appassionati, biellesi e non, come uno dei più belli e più difficili da conquistare. Come non ricordare quella sera del 14 aprile del 1973 quando la Rossa Fulvia H.F. 1,6 Gr4 di Franco Perazio lasciava il piazzale della ex stazione nel centro di Biella in un bagno di folla entusiasta, aprendo la storia del "Lana"? Una storia di piloti e vetture che hanno fatto di questa manifestazione, oltre che l'avvenimento motoristico biellese dell'anno, una delle più impegnative prove dell'intero Campionato Italiano Rally di allora. La prima edizione, nel 1973, (vinta da Franco Perazio) fu ben diversa dalla grande manifestazione che diventò successivamente, il rally era in realtà una "Regolarità Sprint". Negli ormai lontani anni '70 il Lana vide la partecipazione di importanti piloti del tempo come Gianni Besozzi, vincitore di tre edizioni (1974, 1975, 1976), Bossetti, Carello, Dalla Pozza, che diedero lustro alla nostra gara. Nel 1978 il "Lana" venne promosso "Rally Internazionale" Dal 1980 in poi, la direzione della corsa venne affidata ad un gruppo di quattro persone sportivamente qualificate: "Meme" Gubernati, Roberto Bologna, Federico Ormezzano e Renato Genova, e con la presenza costante di Dante Salvay e Adolfo Rava. Protagonista della gara biellese è stato certamen-

te Dario Cerrato vincitore sei volte del rally di cui cinque consecutivamente al volante di Opel e Lancia. Altri beniamini e "di casa" a Biella: Piero Longhi vincitore consecutivamente nel 1992, 1993, 1994 con vetture diverse, Delta e Toyota. Andrea Dallavilla, ne ha vinto tre edizioni (1995 - 1996 - 1997) con, Toyota e Subaru. È con vanto che sottolineiamo le partecipazioni alla gara biellese di piloti esteri di grande prestigio quali Jean Ragnotti, Patrick Snijers, Harry Toivonen, fratello dell'indimenticato Henry e Gustavo Trelles quattro volte Campione Mondiale in Gr.N con Mitsubishi. Una citazione speciale meritano gli equipaggi svizzeri (Burri, Carron, Krucker, Camandona, Balmer Krattinger, solo per citarne alcuni) che per anni hanno corso a Biella una prova del loro Campionato Altro biellese "Doc" Piero Liatti, vincitore con Fabrizia Pons dell'edizione dell'anno 2000 su Subaru WRC-VERSACE (ma anche vincitori del Rallye di Montecarlo 1997). Passano gli anni e altri Campioni si cimentano sulle strade biellesi quali Cunico, Aghini, Navarra, Andreucci, Medeghini, Ercolani. Travaglia, solo per citarne alcuni. 2018 - La Rinascita Nel 2018 il rallyLANA rinasce per merito di "rallyLANA, ALIVE" (associazione capitanata da Corrado Pinzano) e della "New Turbomark" guidata da Peppe Zagami, con un nuovo percorso: appassionante, tecnico e difficile, come nel

DNA del Lana. Sono cambiati protagonisti e realtà rallistica ma il Lana non ha perso le sue peculiarità, e così a vincere la prima edizione del nuovo corso sono "I Terribili", come si fanno chiamare i due fratelli Ivan e Marina Carmellino con la Skoda Fabia R5, vittoria netta e meritata visto che si aggiudicano tutte e sette le Prove Speciali. Quarantasei anni da quella sera di aprile del '73 in cui nacque il rally biellese, la storia è ripresa con la stessa passione, partecipazione degli iscritti e bellezza: come non si fosse mai interrotta, solo evoluta secondo i dettami dei giorni nostri.

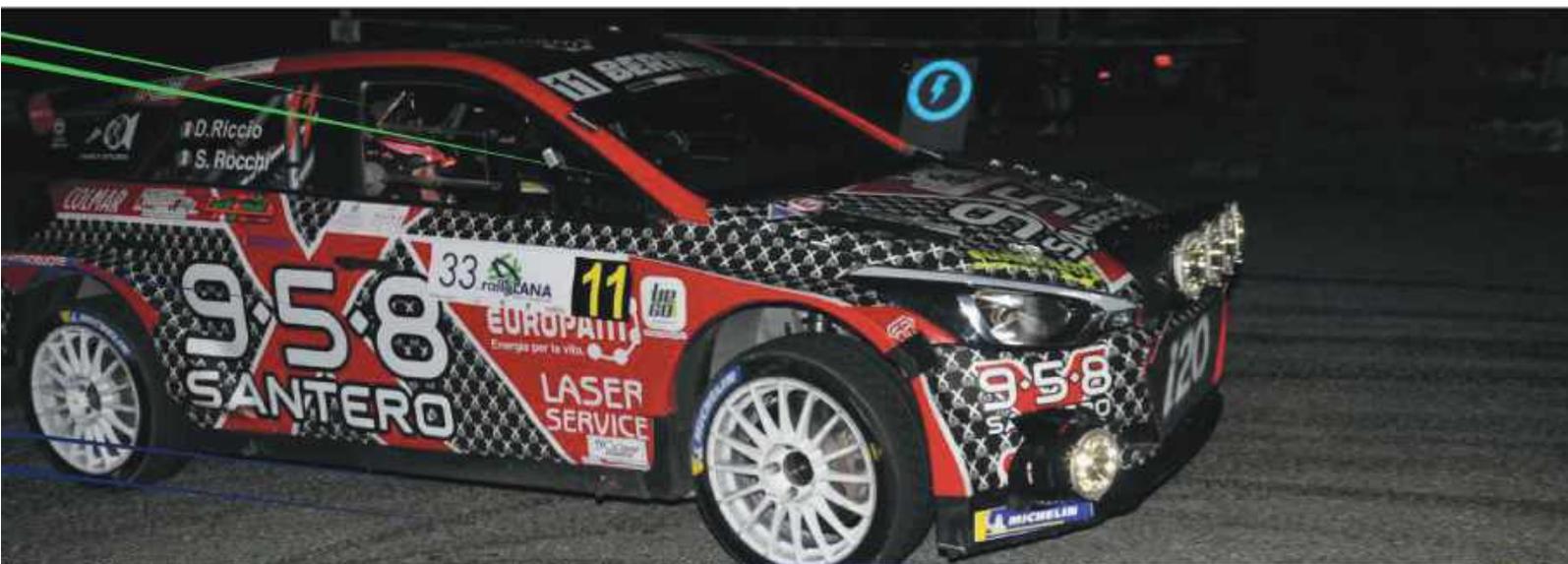
2019 - Il Ritorno

Il 2019 del rallyLANA è quello della conferma: ripetersi è sempre difficile, migliorare ancora di più. È questo obiettivo che viene centrato. Prima con l'aumento di circa il 10%, poi con una gara impeccabile tecnicamente ed incerta e appassionante sul piano sportivo, oltre che ricca di eventi di contorno. A vincere sono stati Elwis Chentre ed Elena Giovenale (Skoda Fabia R5 PA Racing) dopo un rally che in 7 prove speciali ha avuto tre diversi leader (Caramellino, Pizio e Chentre) e quattro differenti vincitori di prova speciale (Caramellino, Bergo, Pizio e Bottarelli)! Per la coppia Chentre-Caramellino un successo che li ha indirizzati alla successiva vittoria assoluta nella Coppa di Zona 1.



GALLERY

Le foto più belle della 33ª edizione





NOTE INFORMATIVE

APERTURA ISCRIZIONI: Giovedì 10 Giugno 2021

CHIUSURA ISCRIZIONI: Mercoledì 30 Giugno 2021

DISTRIBUZIONE ROAD-BOOK - DOCUMENTI

Venerdì 9 Luglio 2021 dalle 9:00 alle 12:30 -

Relais Santo Stefano Via Garibaldi, Sandigliano (BI)

RICOGNIZIONI DEL PERCORSO

Venerdì 9 Luglio 2021 - dalle 10:00 alle 14:00 e dalle 19:00 alle 23:00

VERIFICHE SPORTIVE

On-Line (Vedi Procedura Covid)

e su appuntamento presso la Direzione Gara per gli stranieri

DISTRIBUZIONE ACCREDITI - PASS - TARGHE E NUMERI DI GARA

Accesso Consentito solo ai Referenti dei Team

c/o Relais Santo Stefano Via Garibaldi 5, Sandigliano (BI)

Venerdì 9 Luglio 2021 dalle 9:00 alle 12:30 e dalle 15:30 alle 19:30

Sabato 10 Luglio 2021 dalle 9:00 alle 13:00

VERIFICHE TECNICHE

Presso Parco Assistenza e/o Centro Accrediti (Vedi Procedura Covid)

Parco Assistenza: Piazza Silvio Cerruti Biella (BI)

Sabato 10 Luglio 2021 dalle 8:30 – 12:30

SHAKEDOWN

Sabato 10 Luglio 2021 dalle ore 10:30 alle 14:30 Tollegno (BI)

BRIEFING

On Line come da Procedura Covid. e distribuzione cartacea

PARTENZA DEL RALLY

Sabato 10 Luglio 2021 alle ore 17:01 Piazza Martiri della Libertà, Biella (BI)

ARRIVO DEL RALLY E PREMIAZIONE Domenica 11 Luglio 2021 alle ore 18:01

Piazza Martiri della Libertà, Biella (BI)



TABELLA TEMPI E DISTANZE

SET.	CO PS	LOCALITA'	Distanze Km			TEMPO IMPOSTO	MEDIA Km/h	ORA 1a VETTURA	SEZ.					
			PS	TRASF.	TOT.									
Sabato 10 luglio 2021														
1	0	Biella - P.zza Martiri d. Libertà						17:01	Sez. 1					
	1	SP 512		21,21	21,21	0:42'	30,30	17:43						
2	PS 1	Tracciolino	7,40			0:04'		17:47	Sez. 1					
	1A	Biella - Riordino IN		12,01	19,41	0:32'	36,39	18:19						
3		Riordino 1 - P.zza S. Cerruti				2:00'			Sez. 2					
	1B	Biella - Riordino OUT / Assistenza IN						20:19						
4	A	Parco Assistenza	(7,40)	(33,22)	(40,62)	0:45'			Sez. 2					
	1C	Biella - Assistenza OUT						21:04						
5	ZR	Biella - Rifornamento							Sez. 2					
	1	Km alla prossima ZR	(14,15)	(28,69)	(42,84)									
	2	Favaro		7,22	7,22	0:22'	19,69	21:26	Sez. 2					
6	PS 2	Biella-Oropa	6,75			0:04'		21:30						
	3	SP 512		9,46	16,21	0:30'	32,42	22:00	Sez. 2					
7	PS 3	Tracciolino	7,40			0:04'		22:04						
	3A	Biella - Riordino IN		12,01	19,41	0:32'	36,39	22:36	Sez. 2					
8		Riordino 2 - P.zza S. Cerruti				8:25'								
Domenica 11 luglio 2021														
	3B	Biella - Riordino OUT / Assistenza IN						7:01	Sez. 3					
9	B	Parco Assistenza	(14,15)	(28,69)	(42,84)	0:45'								
	3C	Biella - Assistenza OUT						7:46	Sez. 3					
10	ZR	Biella - Rifornamento												
	2	Km alla prossima ZR	(11,70)	(80,15)	(91,85)									
	4	Giunchio		39,02	39,02	1:00'	39,02	8:46	Sez. 3					
11	PS 4	Caprile	11,70			0:04'		8:50						
	4A	Biella - Riordino IN		41,13	52,83	1:18'	40,64	10:08	Sez. 3					
12		Riordino 3 - P.zza S. Cerruti				1:00'								
	4B	Biella - Riordino OUT / Assistenza IN						11:08	Sez. 4					
13	C	Parco Assistenza	(11,70)	(80,15)	(91,85)	0:45'								
	4C	Biella - Assistenza OUT						11:53	Sez. 4					
14	ZR	Biella - Rifornamento												
	3	Km alla prossima ZR	(11,70)	(80,15)	(91,85)									
	5	Giunchio		39,02	39,02	1:00'	39,02	12:53	Sez. 4					
15	PS 5	Caprile	11,70			0:04'		12:57						
	5A	Biella - Riordino IN		41,13	52,83	1:18'	40,64	14:15	Sez. 4					
16		Riordino 4 - P.zza S. Cerruti				0:40'								
	5B	Biella - Riordino OUT / Assistenza IN						14:55	Sez. 5					
17	D	Parco Assistenza	(11,70)	(80,15)	(91,85)	0:45'								
	5C	Biella - Assistenza OUT						15:40	Sez. 5					
18	ZR	Biella - Rifornamento												
	4	Km all'arrivo	(11,70)	(79,83)	(91,53)									
	6	Giunchio		39,02	39,02	1:00'	39,02	16:40	Sez. 5					
19	PS 6	Caprile	11,70			0:04'		16:44						
	6A	Biella - P.zza Martiri d. Libertà		40,81	52,51	1:17'	40,92	18:01	Sez. 5					
<table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width:30%;">Versione E - 9 giugno 2021</td> <td style="width:30%; text-align: center;">TOTALE</td> <td style="width:10%; text-align: center;">56,65</td> <td style="width:10%; text-align: center;">302,04</td> <td style="width:10%; text-align: center;">358,69</td> <td style="width:20%; text-align: right;">Alba 5:50 - Tramonto 21:16</td> </tr> </table>										Versione E - 9 giugno 2021	TOTALE	56,65	302,04	358,69
Versione E - 9 giugno 2021	TOTALE	56,65	302,04	358,69	Alba 5:50 - Tramonto 21:16									



LE PROVE SPECIALI presentate da Fabrizio Ratiglia

Prefazione prove

“E’ con grande piacere che anche quest’anno colgo l’invito degli organizzatori per la descrizione delle prove speciali del nostro amato Rally della Lana. Sono sempre onorato di poter dare un piccolo contributo, soprattutto, agli equipaggi più giovani, per la buona riuscita del rally che tanti anni fa mi ha fatto innamorare di questa specialità. Sin d’ora faccio un grande in bocca al lupo a tutti i piloti e navigatori che disputeranno la gara”.

PROVA SPECIALE N. 1 - 3 “TRACCIOLINO” – KM. 7,400

“Ricalca il tratto stradale della scorsa edizione. La ritengo sempre la prova più impegnativa del rally, quella dove non si deve sbagliare. Ne so qualcosa in quanto mi costò un amaro ritiro nell’edizione del 1998. L’asfalto ha un buon grip ma la sede stradale in alcuni tratti è davvero stretta ed alcune imperfezioni la rendono veramente insidiosa. Inoltre è quasi totalmente priva di riferimenti e quindi molto impegnativa anche per chi si trova sul sedile di destra.

A tal proposito consiglio una stesura delle “note” davvero semplici in modo da non mandare in crisi i copiloti nei tratti più impegnativi. Importante sarà prendere un buon ritmo da subito senza strafare e cercare di non perderlo mantenendo la concentrazione. Attenzione se dovesse piovere, perché la fitta vegetazione comporterà che il manto stradale ci metterà un po’ ad asciugarsi e siccome il secondo passaggio sarà dopo le 22,00, mi raccomando di regolare la meglio le fanaliere in quanto su tratti così stretti e senza riferimenti, vederci bene farà sicuramente la differenza”.

PROVA SPECIALE N. 2 “BIELLA OROPA” – KM 6,750

“La prova più bella del rally e l’università “della traiettoria”. Non per nulla negli anni ‘90 fu il campo di battaglia dei più grandi specialisti italiani delle cronoscalate. Non c’è appassionato biellese che non abbia visto almeno una volta sfrecciare una auto da corsa su questa fantastica strada. Sede stradale larga, da sfruttare in ogni centimetro per mantenere il più possibile velocità e scorrevolezza. Importante quindi non “impegnare” troppo l’auto in curva ma cercare di avere sempre le ruote dritte il prima possibile in modo da poter anticipare l’apertura del gas in uscita. Come sempre penso che il “tempo” si faccia nei tratti veloci dove alla tecnica di guida bisogna abbinare un po’ di coraggio. Mi raccomando e questo lo chiediamo come organizzatori di non trasformare il primo passaggio in trasferimento in una prova speciale ed a tal proposito anticipiamo che la strada in quel momento sarà presidiata dalle forze dell’ordine. Come sempre, occhio all’ultima curva...”

PROVA SPECIALE N. 4-5-6 “CAPRILE”

“Prova impegnativa e credo anche selettiva, con partenza a Giunchio. La sede stradale è stretta con fondo abrasivo. Attenzione al bivio Ailoche- Caprile in contropendenza, se si esagera è un attimo ritrovarsi nel prato a sinistra! Dopo il passaggio tra le case a Venarolo, finiscono i riferimenti quindi anche qui attenzione alla stesura delle “note”. Una lunga serie di tornanti, fa sì che per riuscire a fare il “tempo” non si debba sbagliarne neanche uno cercando di essere il più redditizi possibile all’interno di essi, magari anche sacrificando spettacolo e sbandate. Attenzione ai tagli e buche e sin dalle riconoscizioni cercare di capire i tratti ove la sede stradale si sporcherà parecchio. Ripetendosi tre volte è certo che il secondo e terzo passaggio non si effettueranno nelle condizioni del primo. Il tratto finale è totalmente in discesa, quindi soprattutto per gli equipaggi con le auto più piccole occhio ai freni nel tratto in salita, in modo da averli efficienti dove serviranno”.

Memorial Meme Gubernati



34. rallyLANA

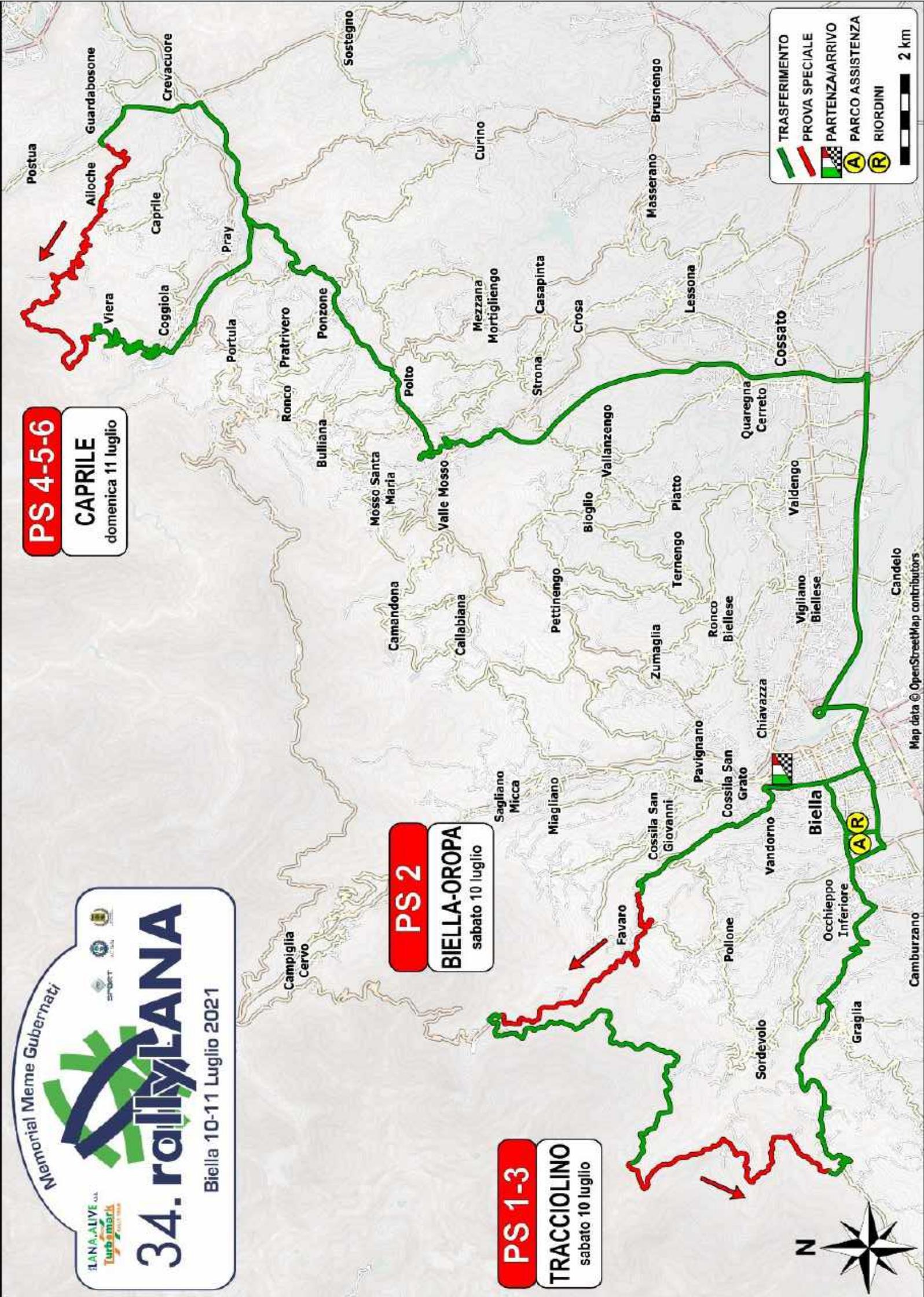
Biella 10-11 Luglio 2021

PS 4-5-6
CAPRILE
 domenica 11 luglio

PS 2
BIELLA-OROPA
 sabato 10 luglio

PS 1-3
TRACCIOLINO
 sabato 10 luglio

 **TRASFERIMENTO**
 **PROVA SPECIALE**
 **PARTENZA/ARRIVO**
 **PARCO ASSISTENZA**
 **RIORDINI**

Map data © OpenStreetMap contributors



ALBO D'ORO

1973	Perazio - Danasino	1984	Vudafieri - Pirollo	1995	Dallavilla - Fappani
1974	Besozzi - Brusati	1985	Ormezzano - Cassina	1996	Dallavilla - Fappani
1975	Besozzi - Brusati	1986	Zanussi - Amati	1997	Dallavilla - Fappani
1976	Besozzi - Brusati	1987	Cerrato - Cerri	1998	Cunico - Pirollo
1977	Pozza - Benetta	1988	Cerrato - Cerri	1999	Aghini - Roggia
1978	Ormezzano - Guizzardi	1989	Cerrato - Cerri	2000	Liatti - Pons
1979	Bettega - Serra	1990	Cerreto - Cerri	2001	Travaglia - Zanella
1980	Cerrato - Guizzardi	1991	Cerrato - Cerri	2015	Bergo - Brusati
1981	"Tony" - "Rudy"	1992	Longhi - Imerito	2018	Carmellino - Carmellino
1982	Biasion - "Rudy"	1993	Longhi - Imerito	2019	Chentre - Giovenale
1983	Capone - Pirollo	1994	Longhi - Zanella	2020	Crugnola - Ometto





L'EDIZIONE 2020 - LA TOP TEN



33^A RALLY LANA COPPA ACI SPORT ZONA 1 CLASSIFICA UFFICIALE DEFINITIVA DOCUMENTO 5.5



ASS	GRP	NUM	S	CONCORRENTE/CONDUTTORI	NAZ	GC	VEETTURA/SCUDERIA	TEMPO PS	PEN.	TOTALE	DIST.	D.PREC.
1	1	3		F.P.F.SPORT Srl	ITA	R5	CITROEN C3 R5	38'52.5		38'52.5		
	1			CRUGNOLA Andrea	ITA	> 2000						
				OMETTO Pietro Elia	ITA							
2	2	4		PINZANO Corrado	ITA	R5	VOLKSWAGEN POLO GTI	39'40.7		39'40.7	48.2	48.2
	2			PINZANO Corrado	ITA	> 2000	NEW DRIVER'S TEAM					
			R1	ZEGNA Marco	ITA							
3	3	5		CHENTRE Elwis	ITA	R5	SKODA FABIA R5	39'49.6		39'49.6	57.1	8.9
	3			CHENTRE Elwis	ITA	> 2000	NEW DRIVER'S TEAM					
			R1	CANEPA Andrea	ITA							
4	1	1		GINO WRC TEAM	ITA	WRC	FORD FIESTA	39'50.8		39'50.8	58.3	1.2
	1			GINO Alessandro	ITA	> 2000						
				MICHI Daniele	ITA							
5	4	8		SCATTOLON Giacomo	ITA	R5	SKODA FABIA R5	39'55.8		39'55.8	1'03.3	5.0
	4			SCATTOLON Giacomo	ITA	> 2000	MOVISPORT SSDRL					
				NOBILI Matteo	ITA							
6	5	7		GIANESINI Marco	ITA	R5	VOLKSWAGEN POLO	40'53.7		40'53.7	2'01.2	57.9
	5			GIANESINI Marco	ITA	> 2000						
				BERGONZI Marco	ITA							
7	6	12		DALL'ERA Alberto	ITA	R5	SKODA FABIA R5	42'10.5		42'10.5	3'18.0	1'16.8
	6			DALL'ERA Alberto	ITA	> 2000	R-XTEAM					
			R1	FAPPANI Danilo	ITA							
8	7	14		VARISTO Gianluca	ITA	R5	SKODA FABIA	42'11.5		42'11.5	3'19.0	1.0
	7			VARISTO Gianluca	ITA	> 2000	VIMOTORSPORT A.S.D.					
				BARUFFI Ramon	ITA							
9	2	27		VESCOVI Roberto	ITA	S16	RENAULT CLIO	42'26.8		42'26.8	3'34.3	15.3
	1			VESCOVI Roberto	ITA	1600	A.S.D. G.R. MOTORSPORT					
				GUZZI Giancarla	ITA							
10	8	11		RICCIO Davide	ITA	R5	HYUNDAI I20	42'32.4		42'32.4	3'39.9	5.6
	8			RICCIO Davide	ITA	> 2000	ASD NEW TURBOMARK RALLY					
			R1	ROCCHI Silvia	ITA							



CALENDARIO COPPA RALLY DI ZONA 1 2021

1	16/05	Rally del Grappolo	AT	1
2	13/06	Rally di Alba	CN	1.5
3	11/07	Rally Lana	BI	1.5
4	5/09	Rally Città di Torino	TO	1
5	3/10	Rally del Rubinetto	NO	1.5

CALENDARIO R ITALIAN TROPHY 2021 - ZONA 1

1	16/05	Rally del Grappolo	AT
2	13/06	Rally di Alba	CN
3	11/07	Rally Lana	BI
4	5/09	Rally Città di Torino	TO
5	3/10	Rally del Rubinetto	NO
6	30/10	Rally Città di Modena	MO



GALLERY





Coppa Rally di Zona 2021 - Assoluta
Zona 1 Piemonte - Valle d'Aosta



Posizione	Calendario ->		Località ->		3° Rally Il Compendio		15° Rally di Alta		14° Rally Lana		36° Rally Città di Torino		28° Rally del Rubinetto		PUNTI
	Conduttore	Navigatore	VEETTURA	CL.	Data ->	Coefficienti ->	Nr. Prove Speciali ->	Km. Prove Speciali ->	Km. Totali ->	Numero Verificati ->	Numero Arrivati ->	TOTALI	TOTALI	TOTALI	
1	Cherite Elvris	Floresan Fabrizio	Skoda Fabia	R5	16/06/2021	1,0	6	63,00	209,08	17,3	186	10,0	12,0	22,0	22,0
2	Rossetti Luca	Feroli Manuel	Hyundai i20	R5	13/06/2021	1,5	9	105,00	410,42	132	132	15,0	15,0	15,0	15,0
3	Gagliasso Patrick		Skoda Fabia	R5								8,0	3,0	11,0	11,0
4	Testa Giuseppe	Ingesi Emanuele	Skoda Fabia	R5								9,0	9,0	9,0	9,0
5	Andriolo Rudy	Maregon Manuel	Skoda Fabia	R5								7,5	7,5	7,5	7,5
6	Cantaresca Luca	Bollito Lisa	VW Polo	R5								6,0	6,0	6,0	6,0
6	Ferrarotti Ivan	Grimaldi Fabio	Skoda Fabia	R5								6,0	6,0	6,0	6,0
7	Puzano Corrado	Michi Daniele	Skoda Fabia	R5								5,0	4,5	5,0	5,0
8	Araldo Jacopo	Amispi Daniele	Skoda Fabia	R5								4,0	4,5	4,5	4,5
9	Mamasso Massimo	Pieri Luca	Skoda Fabia	R5								3,0	4,0	4,0	4,0
10	Giorgioni Stefano	Passione Roberta	Skoda Fabia	R5								2,0	3,0	3,0	3,0
11	Carosso Fabio		Skoda Fabia	R5								1,5	2,0	2,0	2,0
12	Gno Alessandro	Michi Daniele	Skoda Fabia	R5								1,5	1,5	1,5	1,5
13	Santini Federico	Roma Gabriele	Skoda Fabia	R5								1,0	1,0	1,0	1,0

I punti ne classificati nella classifica generale finale di ciascuna delle Zone di ogni CBZ, sommati ammessi alla finale Nazionale ACI Sport Rally Cup Italia 2021



CLASSIFICHE R ITALIAN TROPHY ZONA 1

RAGGRUPPAMENTO R5-RGT-R4 R4 KIT

Nome\Gara	Gara 1	Gara 2	Gara 3	Gara 4	Gara 5	Gara 6	Tot	Utilli
ARALDO JACOPO	0.0	26.16					26.16	26.16
CHENTRE ELVIS	35.6	34.15					69.75	69.75
GAGLIASSO PATRICK	26.16	21.8					47.96	47.96
GIORGIONI STEFANO	13.08	17.44					30.52	30.52
MARASSO MASSIMO	17.44	10.9					28.34	28.34
MENEGALDO MASSIMO	0.0	4.36					4.36	4.36
PERUCCIO SIMONE	0.0	0.0					0.0	0.0
PINZANO CORRADO	21.8						21.8	21.8
SANTINI FEDERICO	10.9	13.08					23.98	23.98
SERINI STEFANO	0.0	6.54					6.54	6.54
TASINATO PIERANGELO	0.0	2.18					2.18	2.18
VONA CLAUDIO	8.72	8.72					17.44	17.44

RAGGRUPPAMENTO R3 - R2

Nome\Gara	Gara 1	Gara 2	Gara 3	Gara 4	Gara 5	Gara 6	Tot	Utilli
BLANC JIMMY	16.0						16.0	16.0
BRAMAFARINA ALESSANDRO	10.8	0.0					10.8	10.8
BRANCHE ALBERTO	0.0	17.28					17.28	17.28
CHIRONI PATRICK	4.32						4.32	4.32
CITTADINO ALAIN							0.0	0.0
FERRO ALESSANDRO	12.96	0.0					12.96	12.96
GIORDANO MATTEO	8.75						8.75	8.75
MENEGALDO MATTIA	6.48	12.96					19.44	19.44
PIZIO MATTIA	0.0	28.62					28.62	28.62
PORELLO ALBERTO	0.0	10.8					10.8	10.8
SANTERO STEFANO	31.9	32.2					64.1	64.1
TARANTINO ANDREA	24.0	0.0					24.0	24.0
TORCHIO VINCENZO	22.85	21.6					44.45	44.45

Zone Rally



TOTALE	Cognome	Nome	Auto	Rally-Experience	RALLY ALFA	CITTA' DI TORINE	RALLY ELIMETTO	Mezz'ORA	TOT
1*	GAGLIASSO	PATRICK	FABIA RS	15	12				27
2*	FERRAROTTI	IVAN	FABIA RS	12	4				16
3*	MARIASSO	MASSIMO	FABIA RS	10	8				18
4*	SANTINI	FEDERICO	FABIA RS	8	8				16
5*	CANTAMESSA	LUCA	FOLO RS	5	15				15
6*	VONA	CLAUDIO	FABIA RS	5	5				10
7*	GIORGIONI	STEPANO	POLO RS	10	10				10
8*	TORTONE	ENRICO	FABIA RS	6	6				6
9*	ROGGERO	LUCA	MITSU EVO X N4	4	3				7
10*	D'AMBERA	FRANCESCO	FABIA RS	3	3				3
11*	CANIERE	CARLO	MITSU EVO X N4	2	0				2
12*	MENEGALDO	MASSIMO	FABIA RS	0	2				2
13*	TASINATO	PIERANGELO	FABIA RS	0	1				1
14*	VERNA	ALBERTO	MITSU EVO X N4	0	0				0
15*	ARALDO	JACOPO	FABIA RS	0	0				0
16*	ARZA	CLAUDIO	CB RS	0	0				0
17*	BENAZZO	ROBERTO	POLO N6	15	15				15
18*									
19*									
20*									
21*									
22*									
23*									
24*	MANNU	GIUSEPPE	CLIO R3C	15	15				15
25*	ARAGNO	FRANCESCO	CLIO ST1600	0	15				15
26*	PONZANO	LORIS	CLIO ST1600	0	12				12
27*	BLANC	JIMMY	CLIO R30	12	12				12
28*	COLOMBO	PAOLO	CLIO PA7	10	10				10
29*	COCINO	IVAN	CLIO PA7	10	10				10
30*									
31*	CASSELLI VILLA	LORENZO	208 R2	12	5				17
32*	"LELLO"	"POVIER"	SAXO A6	15	0				15
33*	GONELLA	ANDREA	208R2	10	13				15
34*	MENEGALDO	MATTIS	208 R2	4	4				14
35*	DE MENEGO	GIOVANNI	208R2	10	12				12
36*	COCINO	IVAN	208R2	10	10				10
37*	GILLIS	FABRIZIO	SAXO RPLUS	8	8				8
38*	MICHELETTI	SARA	208 R2	0	6				6
39*	TADINA	DIEGO	SAXO RPLUS	0	0				0
40*	BECCUTI	FABIO	106 A6	0	0				0
41*									
42*									
43*	POLLINO	GIANLUCA	CLIO N3	15	12				27
44*	PATETTA	SERGIO	CLIO N3	15	15				15
45*	CRISPALDI	FEDERICO	CLIO N3	12	0				12
46*	BOTTO	MASSIMILIANO	CLIO N3	10	10				10
47*	PUDON	DANIEL	CLIO N3	10	10				10
48*	GALLIANO	LAURA	205 A6	8	0				8
49*	SUCATO	ALESSIO	106 A6	5	10				15
50*	MASSANO	STEFANO	CLIO N3	0	0				0
51*									
52*	"CAVE"	FABRIZIO	106N2	15	0				15
53*	BREGLIA	FABIO	SAXO N2	15	15				15
54*	BARBERO	MATTEO	106N2	12	0				12
55*	BERT	ALESSIO	ZFN1	10	10				10
56*	PARRACONE	IGOR	SWIFT R1	8	8				8
57*	NEVE	LEONARDO	106N2	0	0				0



LA TERMINOLOGIA DEI RALLIES

Rallies

I Rallies sono manifestazioni sportive di regolarità che si svolgono lungo percorsi suddivisi in settori (tratti di percorso) in ciascuno dei quali, di norma, sono comprese tratte di regolarità aperte alla circolazione stradale, dove è obbligatorio il rispetto delle norme del Codice Stradale, e prove speciali a velocità libera su tratte chiuse al traffico.

Tappa

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

Prove Speciali

Tratti di percorso obbligatoriamente chiusi al traffico da percorrersi a velocità cronometrata e compresi tra due controlli orari.

Settori

I tratti di percorso compresi tra due Controlli Orari (CO) successivi sono chiamati settori.

Ogni settore, di lunghezza variabile, può comprendere un solo tratto di percorso in trasferimento, senza prova speciale, oppure una prova speciale ed il tratto di percorso residuo in trasferimento.

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; tale velocità media non potrà mai essere superiore a quella prevista dal Codice della Strada.

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.

Riordino

Una sosta prevista dagli Organizzatori con un Controllo Orario all'entrata ed all'uscita, in regime di parco chiuso 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.

Neutralizzazione

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

Parco chiuso

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



segue: terminologia rally

Circolari informative

Le circolari informative sono comunicazioni ufficiali scritte facenti parte integrante del Regolamento Particolare di Gara e destinate a modificare, precisare o completare lo stesso.

Le circolari informative devono essere numerate e datate. I concorrenti, o i membri dell'equipaggio, devono darne firma per ricevuta. Le circolari sono emesse:

- dagli Organizzatori prima dell'apertura delle iscrizioni. In questo caso esse saranno sottoposte all'approvazione della CSAI (o della FIA in caso di gare valevoli o candidate FIA);
- dagli Organizzatori dopo l'apertura delle iscrizioni e fino all'inizio delle verifiche antegara. In questo caso esse saranno sottoposte all'approvazione del Collegio dei Commissari Sportivi, tranne i casi di variazione dei termini contrattuali e del percorso che devono essere sottoposti all'approvazione, rispettivamente, della CSAI e del Direttore di Gara (in caso di gara valevole o candidata FIA, le circolari informative devono essere sottoposte all'approvazione della FIA).
- dai Commissari Sportivi durante la manifestazione, con eccezione delle modifiche riguardanti il percorso, per le quali le circolari informative possono essere emesse dal Direttore di Gara.

Comunicati dell'Organizzatore

I comunicati sono emessi dal Comitato Organizzatore (e per esso dalla Direzione di Gara) per dare istruzioni e/o informazioni che riguardano lo svolgimento della manifestazione, senza che queste interferiscano con le disposizioni del regolamento particolare di gara.

I comunicati, emessi prima dell'inizio delle verifiche antegara, non devono essere sottoposti all'approvazione della CSAI.

I comunicati emessi dopo l'inizio delle verifiche antegara devono essere preventivamente portati a conoscenza del Collegio dei Commissari Sportivi per la relativa approvazione.

I comunicati devono essere datati, devono avere una numerazione progressiva diversa ed essere stampati su carta di colore diverso da quello delle circolari informative, devono essere affissi all'Albo Ufficiale di gara e comunicati ai concorrenti o ad uno dei due membri dell'equipaggio che devono confermare l'avvenuta ricezione con una firma, a meno che ciò non sia materialmente possibile durante lo svolgimento del rally.

Tabella di marcia

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



segue: terminologia rally

Concorrente

E' concorrente chi iscrive ad una competizione una vettura nonché i relativi conduttori. 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 relativa licenza internazionale di Concorrente Persona Giuridica, entrambe in corso di validità.

Per il fatto dell'iscrizione, ciascun concorrente dichiara per sé e per i propri conduttori, mandanti o incaricati, di riconoscere ed accettare le disposizioni della presente NS11, del regolamento particolare di gara, del Codice e del RNS, impegnandosi a rispettarle e a farle rispettare; dichiara in particolare di conoscere ed osservare l'art. 7 quater del RNS e quindi di rinunciare ad adire altre autorità per la tutela dei propri diritti ed interessi, riconoscendo quale unica giurisdizione competente la CSAI, salvo il diritto di appello, come previsto dal Codice e dal RNS

Dichiara altresì di ritenere sollevati il Comitato Organizzatore, l'ACI, la CSAI, 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.

Equipaggi

Per ogni vettura deve essere iscritto un equipaggio formato da due persone, considerate entrambe conduttori. I due conduttori, designati, rispettivamente, come Primo e Secondo Conduttore dal concorrente nel modulo di iscrizione, 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

Diameter of signs: 70 cm - *Diametro dei segnali: circa 70 cm*

Direction Senso di marcia	Control type Tipo di controllo	CONTROL ZONE or PARK or SAFETY POINT ZONA DI CONTROLLO o PARCO o PUNTI DI EMERGENZA				Direction Senso di marcia	
		YELLOW GIALLO	RED ROSSO	RED - BLU ROSSO - BLU	BEIGE		
→	PASSAGE CONTROL CONTROLLO A TIMBRO		← 25m →	← 25m →		→	
→	TIME CONTROL CONTROLLO ORARIO		← 25m →	← 25m →		→	
→	TIME CONTROL and START OF SPECIAL STAGE CONTROLLO ORARIO e PARTENZA PROVA SPECIALE		← 25m →	← 50m min →	← 25m →	→	
→	RADIO COMMUNICATION PUNTO RADIO		← 100m →			→	
→	SAFETY POINT PUNTO SICUREZZA		← 100m →			→	
→	END OF SPECIAL STAGE FINE PROVA SPECIALE		← 100m →	← 100m / 300m →	← 25m →	→	
			Fling finish non-stop Azivo lanciato senza fermata		STOP - Stamping of time Fermata - registrazione del tempo		
→	REGROUPMENT RIORDINAMENTO		← 25m →	← Xkm →	← 25m →	→	
			Regroupment - PARC FERME Riordino - PARCO CHIUSO				
→	SERVICE PARK PARCO ASSISTENZA		← 25m →		← 5m →	→	
			← 5m →	← 25m →		→	
	REFUELLING RIFORMIMENTO		0-10m →	← 25m →	← 25m →	→	
	MARKING PUNZONATURA		Tyre marking Punzonatura pneumatici		Tyre marking checking Controllo punzonatura pneumatici		→

All distances are approximate - *Tutte le distanze sono approssimative*



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 omocinetic 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"; Pneumatici terra: 19/65-15" **DIMENSIONI** Lunghezza 4030 mm. **Larghezza** 1867 mm. **Altezza** 1490 mm. **Carreggiata anteriore** 1491 mm. **Carreggiata posteriore** 1484mm.



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 metalloceramica 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" **PNEUMATICI** asfalto 19/62-17 **DIMENSIONI** Lunghezza 3657 mm. **Larghezza** 1627 mm. **Peso** 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** tipo 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 DS3 WRC

MOTORE Anteriore trasversale 1598 cm3, 4 cilindri in linea turbocompresso, 16 valvole a iniezione diretta; 300 cv a 6000 giri/min **COPPIA** 350 Nm a 3250 giri/min **DISTRIBUZIONE** Doppio albero a camme in testa, 4 valvole per cilindro Cilindrata: **TRASMISSIONE** trazione integrale, cambio sequenziale a 6 rapporti, comando meccanico; Differenziale anteriore e posteriore meccanici autobloccanti Frizione: a doppio disco in ceramica e metallo **SOSPENSIONI** Sistema McPherson anteriore e posteriore **AMMORTIZZATORI** Citroën Racing regolabili a tre vie **FRENI Anteriori** dischi ventilati 355 mm (asfalto) e 300 mm (terra), pinze a 4 pistoncini **Freni Posteriori** dischi ventilati 300 mm, pinze a 4 pistoncini **Sterzo** servosterzo idraulico **RUOTE** 8x18" (asfalto) e 7x15" (terra e neve) **DIMENSIONI** Lunghezza 3948 mm. Larghezza 1820 mm. Passo 2461 mm. Carreggiate **Anteriore e posteriore** 1618 mm. **Serbatoio** 75 litri **Peso** 1200 kg minimo / 1350 kg con equipaggio.



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 pistoncini **Posteriori** Dischi ventilati Ø 355 mm (asfalto) 300 mm (terra) Pinze a 4 pistoncini **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 WRC "PLUS"

MOTORE 4 cilindri in linea, 1600 cc. turbocompresso, 16 valvole, iniezione diretta **POTENZA MAX** 380 cv (280 kW) @ 6000 rpm **ALESAGGIOxCORSA** 83,0x73,9 mm **COPPIA MAX** 450 Nm @ 5500 rpm **TRASMISSIONE** Cambio a 6 marce sequenziale+RM, trazione integrale permanente, differenziali anteriore e posteriore meccanici, differenziale centrale attivo **FRIZIONE** multi disco **IMPIANTO FRENANTE** anteriori e posteriori Ø370/355 mm (asfalto), Ø300 mm (terra) con pinze monoblocco a quattro pistoni **SOSPENSIONI** Sistema Mc Pherson **RUOTE** 8"x18" asfalto, 7"x15" terra, **DIMENSIONI** Lunghezza 4130 mm Larghezza 1875 mm **Passo** 2493 mm **Peso** 1190 Kg (1350 Kg con equipaggio)



FORD FIESTA R5

MOTORE Ford M-Sport anteriore trasversale, 4 cilindri in linea di 1.619,97 cc, sovra-limentato 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 **SERBATOIO** di sicurezza, posizionato centralmente, capacità 80 litri **DIMENSIONI** Lunghezza: 3.975 mm. Larghezza 1.709 mm. Passo 2.489 mm. **Peso** 1.224 kg a vuoto



FORD FIESTA WRC

MOTORE 4 cilindri in linea anteriore-trasversale 1598 cc. turbocompresso con flangiatura da 34 mm. **POTENZA** 275 cv. @4500 rpm **DISTRIBUZIONE** due alberi a camme in testa, 4 valvole per cilindro **ALIMENTAZIONE** iniezione elettronica **COPPIA MAX** 360 Nm a 4750 giri/min. **SOSPENSIONI** Anteriori tipo McPherson, con ammortizzatori a gas e olio, regolabili in estensione e compressione, molle elicoidali coassiali, barra antirollio in acciaio **Posteriori** tipo McPherson, con ammortizzatori a gas e olio, regolabili in estensione e compressione, molle elicoidali coassiali, barra antirollio come all'anteriore **FRENI** Asfalto anteriori/posteriori Ø355mm ventilati con 4 pistoncini **Terra Anteriori e Posteriori** Ø300 mm ventilati con 4 pistoncini **CAMBIO** X-Trac a 6 marce a comando sequenziale+RM, **TRAZIONE** integrale permanente **RUOTE** Ø 8"x18" (asfalto) 7"x15" (terra) **DIMENSIONI** Lunghezza 3958 mm **Larghezza** 1820 mm **Passo** 2489 mm **Peso** 1200 kg (minimo)





FORD FIESTA R2

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



FORD FIESTA "RALLY4"

MOTORE Ford EcoBoost 3 cilindri in linea turbo 999cc. Testata in lega, basamento in ghisa **POTENZA** 210 CV a 6.500 g/min **COPPIA** 315Nm a 4.000 g/mi **TRASMISSIONE** cambio sequenziale Sadev 5 marce aggiornato con nuovi rapporti e differenziale a slittamento limitato a dischi con tre possibili rampe differenti (23/57) (27/57) (32/77) **FRIZIONE** 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



HYUNDAI i20 WRC "PLUS"

MOTORE 4 cilindri turbo in linea, iniezione diretta 1.599 cc **POTENZA** 380 CV a 6.500 giri **ALESSAGGIO E CORSA** 83 x 73,9 mm **COPPIA MASSIMA** 450 Nm a 5.500 giri **ALIMENTAZIONE** Iniezione elettronica, turbocompressore, due alberi a camme, 4 valvole per cilindro **TRASMISSIONE** Differenziali meccanici, differenziale centrale attivo con opzioni di ripartizione della coppia **TRAZIONE** Integrale permanente sulle 4 ruote **FRIZIONE** Doppio disco cera-metallico **CAMBIO** Cambio sequenziale a 6 velocità + RM **FRENI ANT./POST** A disco autoventilanti Brembo Ø 370 mm (asfalto), Ø 300 mm (terra) pinze a quattro pistoncini raffreddati ad aria **SOSPENSIONI ANT/POST** Schema McPherson **RUOTE** 8"x18 (asfalto), 7"x15 (terra) **DIMENSIONI** **Lunghezza** 4.100 mm **Larghezza** 1875 mm **Altezza** Regolabile **Passo** 2.570 mm **Serbatoio** 80 litri **Peso** 1190 Kg





HYUNDAI i20 WRC

MOTORE 4 cilindri Hyundai Motorsport turbo a iniezione diretta 1,600cc. **ALESAGGIO/CORSA** 84 mm x 72 mm **POTENZA (MAX)** : 300 cv (200 kW) a 6.000 giri **COPPIA (MAX)** : 400Nm a 5.000 giri **FLANGIA ASPIRAZIONE:** 33 mm. **TRASMISSIONE** Trazione integrale permanente **CAMBIO** a 6 marce + RM con comando a paddle. Differenziale meccanico anteriore e posteriore **FRIZIONE** cero-metallica a doppio disco **SOSPENSIONI anteriori e posteriori** a ruote indipendenti con schema McPherson, ammortizzatori regolabili; Sterzo a pignone e cremagliera con comando idraulico **FRENI** dischi da 300 mm su terra, pinze a 4 pistoncini (355mm on tarmac; 300mm on gravel); Freno a mano a comando idraulico **RUOTE** 7x15" su terra 8x18" su asfalto **DIMENSIONI Lunghezza/larghezza** 4.030 mm/1.820 mm 4,030/1,820mm **Carreggiata** 1.610 mm 1,610mm **Passo** 2.525 mm 2,525mm **Serbaio** 80 litro di sicurezza FIA 80 litres **Peso** 1.200 kg, 1.360 kg con equipaggio a bordo.



HYUNDAI i20 R5

MOTORE anteriore 4 cilindri 1.6 turbo a iniezione diretta, 300 cv (200 kW) a 6.000 giri, flangia aspirazione \varnothing 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 \varnothing 355 mm asfalto e \varnothing 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 serbaio 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 \varnothing 320 mm (asfalto) e \varnothing 276 mm (terra); dischi posteriori \varnothing 300 mm (asfalto) e \varnothing 284 mm (terra). Freno a mano idraulico **TRASMISSIONE** cambio Ralliart Italy a cinque marce con innesti frontali più retromarcia differenziale anteriore e posteriore autobloccante a dischetti Ralliart **TRAZIONE** integrale permanente **PNEUMATICI** 225/650-18" (Asfalto) e 205/65-15" (Terra) **DIMENSIONI Lunghezza** 4490 mm **Larghezza** 1770 mm **Passo** 2625 mm **Cerchi** 8x18" (asfalto) e 7x15" (terra) **Peso** 1310 Kg.





MITSUBISHI LANCER EVOLUTION Gruppo N

MOTORE 4 cilindri in linea anteriore trasversale 2.000 cc con Intercooler e Turbo compressore **RAPPORTO DI COMPRESSIONE** 9.2:1 **POTENZA** 304 CV@5600rpm **DISTRIBUZIONE** due alberi a camme in testa e fasatura variabile **ALIMENTAZIONE** iniezione diretta con pompa carburante a comando elettronico **FRIZIONE** monodisco a secco con comando idraulico **CAMBIO** cinque marce +RM **TRAZIONE** integrale **SOSPENSIONI Anteriori** schema Mc Pherson upside-down **Posteriori** sistema Multilink **FRENI** Anteriori e posteriori idraulici a doppio circuito diagonale servoassistito. Dischi Auto ventilanti. Pastiglie Ferodo DS3000 **STERZO** pignone e cremagliera con servosterzo elettronico **PNEUMATICI** Asfalto 225/65/17 Terra 205/65/15 **DIMENSIONI** Lunghezza 4.505 mm Larghezza 1.810 mm Carreggiata 1.570 mm anteriore, 1.570 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** 190 cv. a 7.750 giri/min. **COPPIA MAX** 190 Nm a 6.200 giri/min. **TRASMISSIONE** sequenziale Sadev cambio a cinque marce+RM, differenziale con autobloccante. **SOSPENSIONI** 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 mm. **Larghezza** 1.720 mm. **Altezza** 1.442 mm. (altezza da terra versione asfalto), **Passo** 2.310 mm. **Peso** 1030 kg.



PEUGEOT 208 "Rally 4"

MOTORE Tipo EB2 Turbo, 3 cilindri 1.199 cm3 **ALESAGGIO X CORSA** 75 x 90,48 mm **POTENZA MAX** 208 CV a 5.450 g/min. **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 **DIFERENZIALE** autobloccante meccanico **FRENI Anteriori** Dischi ventilati da 330 mm (setup asfalto) e 290 mm (setup terra), pinze a 4 pistoncini **Posteriori** Dischi da 290 mm, pinze a 2 pistoncini. Freno a mano a comando idraulico **SOSPENSIONI** Tipo MacPherson **AMMORTIZZATORI** a 3 vie (regolabili in compressione ed in estensione) **RUOTE** 7 x 17 – Pneumatici 19/63-17 (setup asfalto) 6 x 15 – Pneumatici 16/64-15 (setup terra) **DIMENSIONI** Lunghezza 4.052 mm **Larghezza** 1.738 mm **Passo** 2.553 mm **Serbatoio** 60 litri **Peso** 1.080 kg minimo / 1.240 kg con equipaggio.





PEUGEOT 208T16 R5

MOTORE tipo EPC6 CDT 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 Magneti Marelli 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 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 **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. Barra antirollio anteriore specifica intercambiabile su cuscinetti lisci, gamba specifica in alluminio forgiato (regolazione campanatura dal lato del perno). **Posteriori:** asse ad « H » rinforzato e modificato per barra antirollio intercambiabile (3 scelte di rigidità) **AMMORTIZZATORI** ant./post.: specifici Öhlins a 3 vie + supporto idraulico regolabile **RUOTE** Asfalto 6,5x 16"; Terra 6x15" **DIMENSIONI Lunghezza** 3.962 mm **Larghezza** 1.739 mm. **Passo** 2.538 mm. **Carreggiate** Anteriore 1.475 mm **Posteriore** 1.470 mm **Peso** Minimo norma FIA 1.030 kg a vuoto, 1.180 kg con l'equipaggio.



PEUGEOT 207 Super 2000

MOTORE anteriore trasversale 4 cilindri in linea, 16 valvole 1998 cc. **COPPIA MAX** 250Nm **POTENZA** 280 CV a 8500 g/min. **ALIMENTAZIONE** Magneti Marelli **COLLETTORE DI ASPIRAZIONE** monofarfalla **TRAZIONE** integrale permanente **FRIZIONE** doppio disco metallo-ceramica **CAMBIO** 6 rapporti + RM, innesti frontali, comando sequenziale **TRASMISSIONE** Integrale permanente, differenziale anteriore e posteriore a controllo elettronico, centrale meccanico **FRENI ANTERIORI** a disco autoventilanti, Ø 355 mm. su asfalto e Ø 300 mm. su terra **FRENI POSTERIORI** a disco Ø 300 mm. (terra e asfalto) **STERZO** a cremagliera servoassistito **SOSPENSIONI** anteriori e posteriori Pseudo Mc Pherson, barra antirollio **RUOTE** asfalto: 8"x18"; terra: 6.5"x15 "; Pneumatici asfalto: 20/65-18"; Pneumatici terra: 19/65-15" **DIMENSIONI Lunghezza** 4030 mm. **Larghezza** 1800 mm. **Passo** 2560 mm. **Peso** 1100 Kg.





PEUGEOT 106 RALLY 1,6 Gruppo N

MOTORE Anteriore trasversale, 4 cilindri in linea 1587 cc **POTENZA** 150 CV a 7200 giri **COPPIA MAX** 16.5 kgm a 4200 giri **TRASMISSIONE** Trazione anteriore **DIFFERENZIALE** autobloccante **CAMBIO** ravvicinato a 5 marce + RM a innesti frontali **SO-SPENSIONI** anteriori a ruote indipendenti tipo MacPherson **FRENI** anteriori a disco, posteriori a tamburo **DIMENSIONI** Lunghezza 3678 mm. Larghezza 1620 mm. Passo 2385 mm. Carreggiate ant/post. 1387/1310 **Peso** 870 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 Sachs 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 NEW CLIO SPORT R3 (R3C)

MOTORE anteriore trasversale 4 cilindri in linea 1998 cc **ALESAGGIO x CORSA** 82,7 93 mm **DISTRIBUZIONE** bialbero a cinghia, 16 valvole **POTENZA MAX** 250 Cv (170 kW) a 8500 giri **COPPIA MAX** 25 kgm (245 Nm) a 5.400 giri **TRAZIONE** anteriore **CAMBIO** Sadev a 6 marce sequenziali + RM, differenziale autobloccante a dischi e rampe **FRIZIONE** monodisco a comando meccanico **SOSPENSIONI** anteriori McPherson, ammortizzatori 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 WILLIAMS Gr. A

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



RENAULT CLIO Super 1600

MOTORE 4 cilindri in linea, 16 valvole anteriore trasversale 1598 cc.
ALESAGGIO X CORSA 79,5x80,5 mm. **RAPPORTO DI COMPRES-**
SIONE 11:1 **POTENZA MAX** 215 a 8600 giri/min **COPPIA MAX** 200
a 7000 g/min. **ALIMENTAZIONE** Iniezione elettronica sequenziale
multipoint Siemens integrata con la centralina **CAMBIO** sequenziale a 6
marce ad innesti frontali, trazione anteriore **ASPIRAZIONE** mono-
farfalla 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 **SOSPENSIONI Anteriori** a ruote indipendenti sche-
ma 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.



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 ma-
no idraulico. **AMMORTIZZATORI** idraulici, regolabili a due vie
RUOTE 16" x 6,5.





RENAULT CLIO RALLY 4

MOTORE 1,3 litri 4 cilindri – 16 valvole Turbocompresso - Flangia 30 mm **ALIMENTAZIONE** a iniezione diretta **POTENZA** 215 cv 6.500 giri/minuto **COPPIA** 350 Nm **TRAMMISSIONE** Cambio sequenziale a 5 rapporti + retromarcia Differenziale a slittamento limitato di tipo ZF **FRENI anteriori** Pinze e dischi PFC – 330 mm x 28 mm (asfalto) dischi 294 mm x 28 mm (terra) **FRENI posteriori**, dischi 260 mm x 8 mm; Freno a mano idraulico **SOSPENSIONI** Ammortizzatori Bos Suspension con tre vie di regolazione e fine corsa idraulici **RUOTE** 6x15" (Terra), 7x17" (Asfalto) **DIMENSIONI** Lunghezza 4050 Larghezza 1988 Altezza 1400 mm **Carreggiate: anteriore** 1500 mm - **posteriore** 1490 **Passo** 2579 mm **Peso a vuoto** 1080 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 **TRAMMISSIONE** 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@6400 rpm **COPPIA MAX NM (KGM)** 422Nm@4400rpm **RAPPORTO COMPRESIONE** 8,2:1 **INIEZIONE** Multipoint **TRAMMISSIONE** 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** 1470 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 in ordine di gara** 915 Kg.





SUZUKI SWIFT GR. R

MOTORE 1.586 cm³ 4 cilindri, 16 valvole **POTENZA** 136 cv a 6900 giri/min Coppia: 160 Nm a 4400 giri/min **IMPIANTO FRENANTE Anteriore** dischi ventilati **Posteriore** dischi Freno a mano idraulico **TRASMISSIONE** Cambio: 6 marce + RM **SOSPENSIONI Anteriori e posteriori** regolabili sia in compressione che in estensione **DIMENSIONI Lunghezza** 3.890 mm **Larghezza** 1.695 mm **Altezza** 1.510mm **Peso** 1030 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.



**IL 34° RALLY LANA
STA ARRIVANDO...**

rally LANA.ALIVE A.S.D.

Piazza Duomo, 12 - 13900 Biella
331 4576031 - 345 2449141
info@rally-lana.it
rally-lana.it