

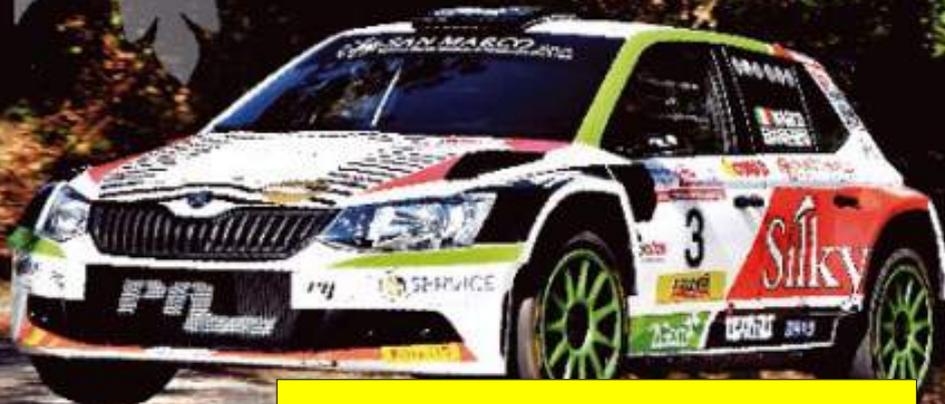


11°
9-10 GIUGNO 2018
Rally di Reggello
CITTÀ DI FIRENZE

9-10 GIUGNO 2018

**COPPA ITALIA
TERZA ZONA**

**CAMPIONATO REGIONALE TOSCANA
CAMPIONATO REGIONALE SARDEGNA**



MEDIA BOOK



Comune di Reggello



Comune di Greve in Chianti

REGIONE TOSCANA



REGIONE SARDEGNA



Automobile Club d'Italia
SPORT
Direzione per le Sport Automobile



AUTOMOBILE CLUB FIRENZE



ITALIA CONI
COMITATO REGIONALE TOSCANA
Firenze



PER INFO: WWW.RALLYREGGELLO.IT





11. RALLY REGGELLO - CITTA' DI FIRENZE

MEDIA BOOK

Realizzazione **mgt** comunicazione

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

edizione unica maggio 2018





"Egregio Collega, Gentile Amico,

con estremo piacere lo staff della sala stampa, congiuntamente al Comitato Organizzatore della ASD REGGELLO MOTOR SPORT desidera darti il più caloroso benvenuto alla propria gara

11° Rally di Reggello - Città di Firenze

Crediamo di aver predisposto tutto quanto possa esserti utile per l'espletamento del tuo lavoro e comunque, siamo a Tua completa disposizione per qualsiasi necessità.

*Buon lavoro e buon soggiorno
in provincia di Firenze"*

Alessandro Bugelli
responsabile Ufficio Stampa Rally
bugelli@email.it
www.mgtcomunicazione.com
Mobile: 348 37 089 47

SALA STAMPA

La sala stampa dell' 11. Rally di Reggello-Città di Firenze sarà a disposizione dei colleghi giornalisti, fotografi ed operatori del settore aventi funzione, con i seguenti orari:

Sabato 09 giugno 2018

dalle ore 11,00 alle ore 24,00

Domenica 10 giugno 2018

Apertura continuata dalle ore 08.00 alle ore 19,00

IMPORTANTE :

L'accesso alla sala stampa é riservato esclusivamente a giornalisti, fotografi ed altri facenti funzione accreditati ed ai membri della Direzione Gara.

REGGELLO

Il territorio di Reggello possiede in misura esemplare le caratteristiche che rendono la Toscana e il contado fiorentino particolarmente attraenti e sotto profili diversi: non solo la configurazione del paesaggio che si offre alla contemplazione o si pone come meta di escursioni, è di volta in volta piacevole e suggestiva, ma vi si trovano inserite emergenze storico-artistiche di altissimo valore. Questo abbinamento fa sì che una gita a Reggello appaghi sotto diversi punti di vista: e quando il viaggiatore di palato fine avrà fatto la sua scorta di olio prezioso, potrà con soddisfazione seguire le tracce dell'appassionato d'arte che nel frattempo avrà visitato, o rivisitato il Trittico di San Giovenale di Masaccio nella splendida Pieve di Cascia, o gli Angeli di Antonio Rossellino in San Clemente, avrà ammirato il Ghirlandaio nell'altra altrettanto importante Pieve di Pitiana, e passando per Caselli, Cancelli, Fronzano, Arfoli, (per citare solo alcune delle chiese dotate di importanti dipinti e affreschi dal secolo XIV al XX), si sarà preparato a raggiungere Vallombrosa, che alla fine dell'erta salita fra gli alberi si pone come un grande museo d'arte sacra con la sua chiesa ricca di altari incastonati in un complesso conventuale di grande rilevanza architettonica e spirituale. Ma ancora rimarrebbero da vedere le grandi ville e le fattorie importanti - la differenza a volte è davvero minima tanto armoniosi si presentano questi edifici, belli e funzionali insieme - e i ponti, e i mulini, e i raggruppamenti più antichi di case che risalgono ancora al medio evo. Tutte queste presenze fanno quindi di Reggello un territorio nel quale particolarmente pressanti ed estesi sono i compiti di tutela del patrimonio artistico, ma nel quale pure tale compito è reso straordinariamente gratificante.

CENNI STORICI

Il territorio comunale è ricchissimo di toponimi che testimoniano una fitta presenza di popolazione fin dalle età più antiche (periodo etrusco e periodo romano). Bisogna attendere i secoli X e XI per avere le prime attestazioni scritte: nel 995 è ricordato il Castello di Luco (presso Ostina) e nel 1040 è menzionata la Pieve di San Pietro a Cascia. Nello stesso periodo il territorio è caratterizzato dalla nascita e dallo sviluppo di siti incastellati. Fra tutti il più rilevante, per la presenza di un consistente deposito archeologico visitabile, è il Castello di Poggio alla Regina: costruito dai Conti Guidi su emergenze altomedievali ed etrusche, passò alla metà del XIV secolo sotto la Repubblica Fiorentina, che aveva fin dal 1309 organizzato il territorio del plebato di Cascia nell'omonima Lega. A capo della Lega di Cascia la dominante aveva posto un Podestà, residente a Borgo a Cascia, dove sono ancora oggi visibili i resti del palazzo podestarile. Dello stesso periodo sono le più antiche testimonianze dell'abitato di Reggello. Un luogo detto Reggello è ricordato in atti notarili del 1317. L'attuale capoluogo nacque come mercatale all'incrocio di strade di lunga percorrenza: la via del Casentino - detta via del vino ancora alla fine del secolo scorso - e la Cassia Vetus, che, attraverso un diverticolo, da Cascia saliva a Reggello. All'inizio del XV secolo la sede podestarile fu spostata a Reggello, anche se la Lega conservava ancora il nome di Cascia e Ancisa, è necessario aspettare il 1773 per sancire la nascita della Comunità di Reggello, con la definitiva scomparsa della Podesteria. Lo stemma del Comune di Reggello raccoglie parte della sua storia: vi sono raffigurati un orso, una croce rossa su una sfera e un leccio.



SOMMARIO

NOTE INFORMATIVE

CARTINA PRIMO GIORNO

CARTINA SECONDO GIORNO

TABELLA TEMPI E DISTANZE RALLY REGGELLO

TABELLA TEMI PE DISTANZE COPPA CITTA' DELL'OLIO

DESCRIZIONE PROVE SPECIALI

ALBO D'ORO

L'EDIZIONE 2017

CALENDARIO COPPA ITALIA RALLY 2018

CALENDARIO RALLIES IN TOSCANA 2018

TERMINOLOGIA RALLY

SEGNALETICA STANDARD FIA

CARATTERISTICHE VETTURE



NOTE INFORMATIVE

Distribuzione radar

Bar "L'Incontro" via J.F.Kennedy – Cascia-Reggello (FI)
3 giugno 2018 09.00/14.00

Ricognizioni autorizzate (3 passaggi)

3 Giugno 2018 dalle 10,00 alle 22,00
8 Giugno 2018 dalle 14,00 alle 24,00

Verifiche sportive

Direzione gara- Locali Banca BCC Cascia-Reggello (FI)
9 Giugno 2018 dalle 08;30 alle 13,30

Verifiche tecniche

Via J.F.Kennedy – Cascia-Reggello (FI)
9 Giugno 2018 dalle 09,00 alle 14,00

Shakedown

9 Giugno 2018 dalle 10,00 alle 13,30

Partenza gara

Cascia - Reggello
9 Giugno 2018 alle ore 18,00

Arrivo gara

Cascia – Reggello (FI)
10 Giugno 2018 alle ore 17,11

Premiazioni

Cascia – Reggello (FI)
10 Giugno 2018 sul palco di arrivo

PRIMO GIORNO

9 Giugno 2018



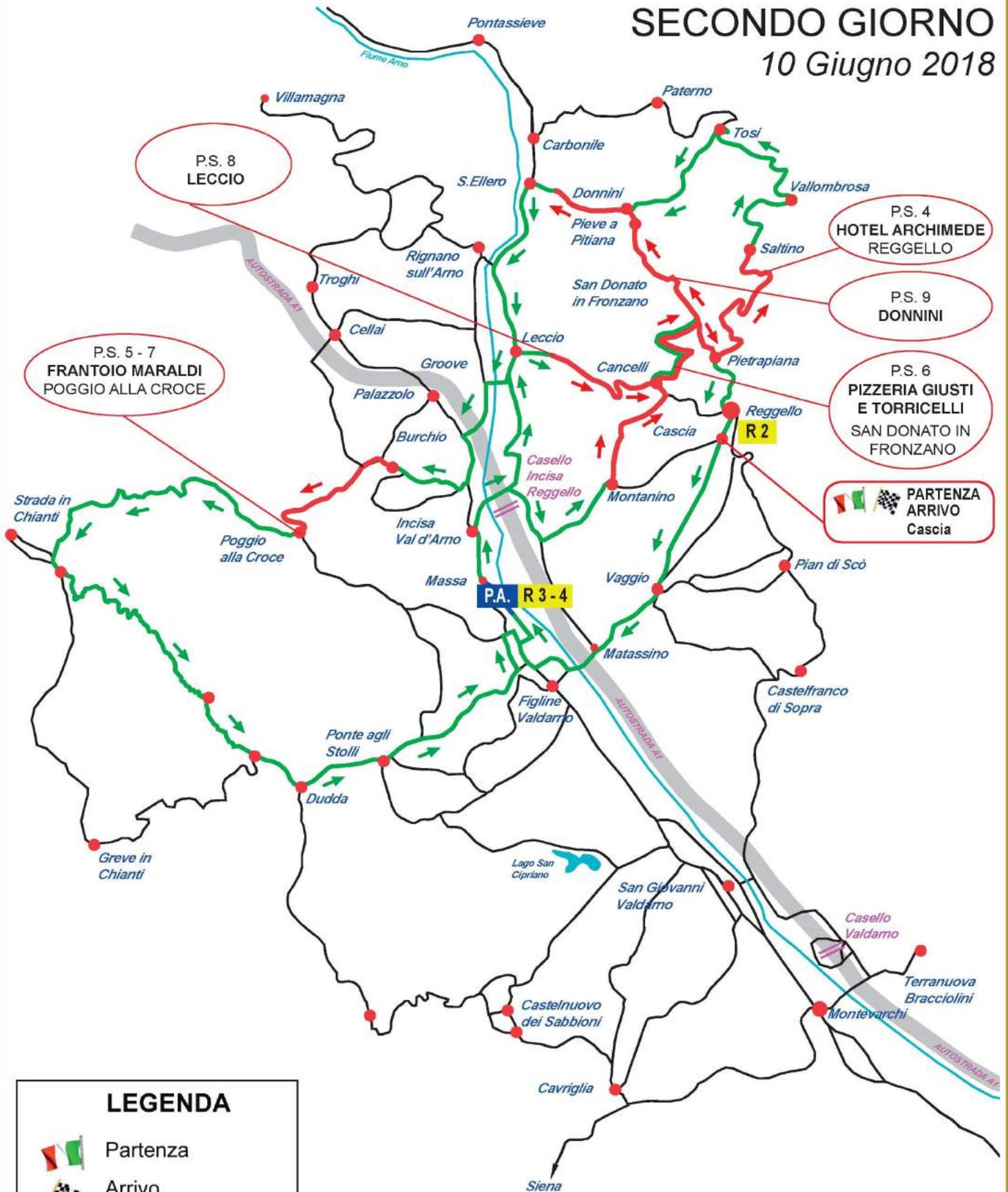
LEGENDA

-  Partenza
-  Arrivo
-  Prova Speciale
-  Trasferimento
-  P.A. Parco Assistenza
-  R Riordino
-  0/0 N° Prova Speciale
-  Shakedown
-  Trasn. Shakedown



SECONDO GIORNO

10 Giugno 2018



P.S. 8
LECCIO

P.S. 4
HOTEL ARCHIMEDE
REGGELLO

P.S. 9
DONNINI

P.S. 6
PIZZERIA GIUSTI
E TORRICELLI
SAN DONATO IN
FRONZANO

PARTENZA
ARRIVO
Cascia

P.S. 5 - 7
FRANTOIO MARALDI
POGGIO ALLA CROCE

P.A. R3-4

R2

LEGENDA

- Partenza
- Arrivo
- Prova Speciale
- Trasferimento
- P.A. Parco Assistenza
- R Riordino
- N° Prova Speciale





9 - 10 GIUGNO 2018

sezione	setto	CO	PS	CT	località di transito	lunghezza prove speciali	lunghezza percorso	lunghezza totale	media	tempo imposto	orario teorico 1.a vett.	
sector	TC	SS	PC	location - transit places	special stage distance	lison distance	total distance	average	target time	first car due		
SABATO 9 GIUGNO												
1	0			CASCIA - PARTENZA							18:00	
	1			Ponte all' Olivo		13,50	13,50	27,00	00:30		18:30	
	1			HOTEL RISTORANTE ARCHIMEDE	16,50				00:04		18:34	
	2			Loppiano		28,20	44,70	38,87	01:09		19:43	
3	2			FRANTOIO MARALDI	06,10				00:04		19:47	
	2A			Figline Valdarno - Riordino IN		09,70	15,80	37,92	00:25		20:12	
Riordino - Regrouping 1					22,60	51,40	74,00		00:30			
2	4	2B		Figline Valdarno - Riordino OUT							20:42	
	5	2C		FIGLINE V.NO ZONA IND. SERVICE AREA IN		00,20	00,20	06,00	00:02		20:44	
	Service Area A											
	6	2D		FIGLINE V.NO ZONA IND. SERVICE AREA OUT						00:30		21:14
	KM AL PROSSIMO RIFORNIMENTO											
	7	3		Cascia		11,50	11,50	23,79	00:29			21:43
8	3			FRANTOIO DI SANTA TEA	03,00				00:04		21:47	
	3A			Reggello Piazza A. Moro - Riordino IN		01,20	04,20	36,00	00:07		21:54	
Riordino - Regrouping 2					03,00	12,90	15,90		10:06			
DOMENICA 10 GIUGNO												
3	9	3B		Reggello Piazza A. Moro - Riordino OUT							08:00	
	10	3C		FIGLINE V.NO ZONA IND. SERVICE AREA IN		13,20	13,20	39,60	00:20		08:20	
	Service Area B											
	11	3D		FIGLINE V.NO ZONA IND. SERVICE AREA OUT						00:30		08:50
	KM AL PROSSIMO RIFORNIMENTO											
	12	4		Ponte all' Olivo		07,80	07,80	21,27	00:22			09:12
	13	4			HOTEL RISTORANTE ARCHIMEDE	16,50				00:04		09:16
		5			Loppiano		28,20	44,70	38,87	01:09		10:25
14	5			FRANTOIO MARALDI	06,10				00:04		10:29	
	CT			Ponte agli Stoll								
5A			Figline Valdarno - Riordino IN		33,20	39,30	38,66	01:01		11:30		
Riordino - Regrouping 3					22,60	82,40	105,00		01:00			
4	15	5B		Figline Valdarno - Riordino OUT							12:30	
	16	5C		FIGLINE V.NO ZONA IND. SERVICE AREA IN		00,20	00,20	06,00	00:02		12:32	
	Service Area C											
	17	5D		FIGLINE V.NO ZONA IND. SERVICE AREA OUT						00:30		13:02
	KM AL PROSSIMO RIFORNIMENTO											
	18	6		Leccio		08,90	08,90	21,36	00:25			13:27
	19	6			PIZZERIA GIUSTI E TORRICELLI	16,20				00:04		13:31
		7			Loppiano		12,80	29,00	36,25	00:48		14:19
20	7			FRANTOIO MARALDI	06,10				00:04		14:23	
	CT			Ponte agli Stoll								
7A			Figline Valdarno - Riordino IN		33,20	39,30	38,66	01:01		15:24		
Riordino - Regrouping 4					22,30	55,10	77,40		00:20			
5	21	7B		Figline Valdarno - Riordino OUT							15:44	
	22	7C		FIGLINE V.NO ZONA IND. SERVICE AREA IN		00,20	00,20	06,00	00:02		15:46	
	Service Area D											
	23	7D		FIGLINE V.NO ZONA IND. SERVICE AREA OUT						00:20		16:06
	KM ALL' ARRIVO											
	24	8		Leccio		08,90	08,90	21,36	00:25			16:31
	25	8			LECCIO	04,10				00:04		16:35
		9			Il Cellaino		04,40	08,50	42,50	00:12		16:47
26	9			DONNINI	07,90				00:04		16:51	
	9A			CASCIA - ARRIVO		22,20	26,30	38,49	00:41		17:16	
Totali rally - totals					82,50	233,10	316,20					



9 - 10 GIUGNO 2018

sezione	setto	CO	PS	CT	località di transito	lunghezza prove speciali	lunghezza percorso	lunghezza totale	media	tempo imposto	orario teorico 1.a vett.	
sector	SS	PC	location - transit places	special stage distance	liason di distance	total distance	average	target time	first car	clue		
SABATO 9 GIUGNO TAPPA 1												
1	0		CASCIA - PARTENZA								17:15	
	1		Ponte all'Olivo			13,50	13,50	27,00		00:30	17:45	
	2	1	HOTEL RISTORANTE ARCHIMEDE	16,50							00:04	17:49
			Loppiano			28,20	44,70	38,87		01:09	18:58	
	3	2A	FRANTOIO MARALDI	06,10							00:04	19:02
Figline Valdarno - Riordino IN						09,70	15,80	37,92		00:25	19:27	
Riordino - Regrouping 1						22,60	51,40	74,00		00:30		
2	4	2B	Figline Valdarno - Riordino OUT								19:57	
	5	2C	FIGLINE V.NO ZONA IND. SERVICE AREA IN			00,20	00,20	06,00		00:02	19:59	
	Service Area A										00:30	
	6	2D	FIGLINE V.NO ZONA IND. SERVICE AREA OUT								20:29	
	KM AL PROSSIMO RIFORNIMENTO						28,90					
	7	3	Cascia			11,50	11,50	23,79		00:29	20:58	
	8	3	FRANTOIO DI SANTA TEA	03,00							00:04	21:02
	3A		Reggello Piazza A. Moro - Riordino IN			01,20	04,20	36,00		00:07	21:09	
Riordino - Regrouping 2						03,00	12,90	15,90		10:06		
DOMENICA 10 GIUGNO TAPPA 2												
3	9	3B	Reggello Piazza A. Moro - Riordino OUT								07:15	
	10	3C	FIGLINE V.NO ZONA IND. SERVICE AREA IN			13,20	13,20	39,60		00:20	07:35	
	Service Area B										00:30	
	11	3D	FIGLINE V.NO ZONA IND. SERVICE AREA OUT								08:05	
	KM AL PROSSIMO RIFORNIMENTO						92,00					
	12	4	Ponte all'Olivo			07,80	07,80	21,27		00:22	08:27	
	13	4	HOTEL RISTORANTE ARCHIMEDE	16,50							00:04	08:31
	5		Loppiano			28,20	44,70	38,87		01:09	09:40	
	14	5	FRANTOIO MARALDI	06,10							00:04	09:44
	5A	CT	Ponte agli Stolti			33,20	39,30	38,66		01:01	10:45	
Figline Valdarno - Riordino IN												
Riordino - Regrouping 3						22,60	82,40	105,00		01:00		
4	15	5B	Figline Valdarno - Riordino OUT								11:45	
	16	5C	FIGLINE V.NO ZONA IND. SERVICE AREA IN			00,20	00,20	06,00		00:02	11:47	
	Service Area C										00:30	
	17	5D	FIGLINE V.NO ZONA IND. SERVICE AREA OUT								12:17	
	KM AL PROSSIMO RIFORNIMENTO						77,20					
	18	6	Leccio			08,90	08,90	21,36		00:25	12:42	
	19	6	PIZZERIA GIUSTI E TORRICELLI	16,20							00:04	12:46
	7		Loppiano			12,80	29,00	36,25		00:48	13:34	
	20	7	FRANTOIO MARALDI	06,10							00:04	13:38
	7A	CT	Ponte agli Stolti			33,20	39,30	38,66		01:01	14:39	
Figline Valdarno - Riordino IN												
Riordino - Regrouping 4						22,30	55,10	77,40		00:20		
5	21	7B	Figline Valdarno - Riordino OUT								14:59	
	ZONA ASSISTENZA											
	KM ALL'ARRIVO						35,40					
	8		Leccio			09,10	09,10	11,62		00:47	15:46	
	23	8	LECCIO	04,10							00:04	15:50
	9		Il Cellaino			04,40	08,50	42,50		00:12	16:02	
24	9	DONNINI	07,90							00:04	16:06	
9A		CASCIA - ARRIVO			22,20	26,30	38,49		00:41	16:31		
Totally rally - totals						82,50	233,10	316,20				



LE PROVE SPECIALI

PS 1 – 4 “HOTEL RISTORANTE ARCHIMEDE” KM 16,500

...”il più classico dei classici”, come avrebbe a dire il buon Rag. Ugo Fantozzi!

Ma fortunatamente non siamo di fronte alla proiezione della famigerata “Corazzata Potemkin” del Prof. Guido-baldo Maria Riccardelli, bensì di fronte alla spettacolare Prova Speciale che da sempre caratterizza il Rally di Reggello.

Pochi ritocchi per questa edizione, giusto una stiratina ai due lati...

Si torna all'antico con la partenza, riposizionata come ai bei tempi di quando la gara era un Rallysprint, in località Ponte all'Olivo, per avventurarsi nei primi 4 chilometri stretti, tortuosi e polverosi della strada della Castellina, tra olivi e boschi. Si entra a Cancelli, tra le case, tra la gente che ama questo rally perché entra nei loro paesini, con la famosa curva che ogni volta diventa uno stadio, per poi prendere la strada per Sant' Agata. Un lungo rettilineo con uno stretto passaggio tra due case, la Pieve romanica, e poi via lungo la stradina che costeggia lo spettacolare castello dei Bonsi, ci giriamo attorno, altri rettilinei tra gli alberi...occhio ragazzi mi raccomando, stretta inversione a destra e siamo sulla provinciale 86, direzione Pietrapiana, dove ci aspetta un'altra bella inversione, tra due ali di folla, dove prendiamo la provinciale 85, una stupenda e velocissima ascesa verso i mille metri del Saltino, che ci accoglie con il fine prova, pronti a godere della visione di Vallombrosa con la sua foresta.

Veloce, velocissima, mette a dura prova la meccanica, una pressochè costante ascesa, da zero a mille metri di altitudine, stretto, poi ampia e tortuosa poi ampia e veloce come una gara di velocità in salita...completa di tutte le insidie ma amata da tutti...un superclassico.

PS 2 – 5 – 7 “FRANTOIO MARALDI” KM 6,100

Un poco nuova, un poco conosciuta...un terzo nuovo, due terzi già visti!

Una volta si chiamava “Cellai”, e metteva soggezione, con la sua prima parte tra salti e curve strette, oggi... mancano i salti, ma restano le curve! Si parte da Loppiano, luogo di pace, sede del movimento religioso dei Focolari, che ci hanno accolto con entusiasmo, a pochi metri da quell'auditorium che giusto un mese fa ha ospitato Sua Santità Papa Francesco in visita...adesso arriviamo noi, con i nostri colori, il nostro meraviglioso caos, il rombo dei motori e l'entusiasmo dei tifosi.

Un chilometro e mezzo tortuoso, veloce, nel bosco, fino alla inversione a sinistra che immette sulla strada per Poggio alla Croce, poi dritti verso il vecchio percorso...era una secca inversione a destra, ricordate? Adesso è un bivio con una chicane, e ci riporta sulla prova che tutti conoscono...stretta, molto, che sale costantemente, una curva via l'altra, tra gli alberi, i campi coltivati, una secca svolta a destra in un piazzalino...non fate manovra, mi raccomando, il pubblico vuole lo spettacolo...due tornanti, come sulle Dolomiti, poi di nuovo curve, di tutti i tipi, tutte in salita, fino alle porte di Poggio alla Croce, è proprio di fronte alla croce che prendiamo il tempo...

Nel paesino ci fermiamo al controllo stop, termine di questi pochi ma difficili chilometri che erano un classico e di sicuro lo diventeranno in futuro.

PS 6 “PIZZERIA GIUSTI E TORRICELLI” KM 16,300

Nuova, nuovissima...anzi no, non del tutto almeno!

Da Leccio, come quando eravamo un Rallysprint, qualcuno magari se la ricorda, 3,900 km. fino a Cancelli, dritti all'inizio, poi tortuosi, nel bosco, larghi, come in pista, tra guard rail, curve e controcure, in salita...di nuovo Cancelli, la stessa curva di sempre, stavolta a sinistra, e via in quei quattro chilometri già fatti, già visti mille volte, verso Sant' Agata, il Castello dei Bonsi, come nelle prove precedenti, fino all'inversione che stavolta non lo sarà...si tiene la sinistra, e si torna sulla provinciale 86, stavolta verso San Donato, verso Donnini, verso quel tratto già fatto anche in trasferimento...tortuosa, guidata...San Donato, il primo paese, tra la gente come di norma in questo rally, una chicane, la piazzetta, si entra in piazza, prima a destra, poi a sinistra, poi di nuovo a destra, si torna sulla provinciale, verso la Pieve a Pitiana, si sale, poi arriva Donnini, ancora case, un bel bivio a sinistra per cambiare strada, case, la piazza di Donnini, stretta tra le case, sinistra destra, si esce dal paese e la provinciale 88 inizia una leggera discesa, veloce, due chicanes, curve larghe e veloci, vigneti e oliveti circondano i concorrenti... poi improvvisamente cambia, forse un poco più stretta, di sicuro più tortuosa e la discesa più ripida, una successione di svolte, fino alla fine, a Sant' Ellero, di fianco al castello, su una curva a sinistra.

Prima volta, e come tutte le prime volte non sappiamo come andrà...se sarà amore, o solo una simpatia ce lo diranno i piloti alla fine, noi ci crediamo!



PS 8 “LECCIO” KM 3,900 – PS 9 “DONNINI” KM 7,900

Domanda...perché sono insieme nella descrizione?

Risposta...perché altro non sono che la prova N. 6 senza il tratto centrale da Cancelli alla SP 86, che verrà percorso in regime di trasferimento...quindi leggete sopra e saprete tutto!

Le due prove finali, una corta, cortissima, da fare senza respirare, in un soffio...meno di tre minuti, ma... attenzione alle sorprese! L'altra più lunga, più insidiosa, le chicanes, i paesini, la discesa...la gioia di un risultato come nei sogni o la delusione per non avercela fatta...tocca ai piloti vivere queste sensazioni, noi abbiamo solo cercato di creare un bel gioco!

SUPERSPECIALE “FRANTOIO DI SANTA TEA” KM 3,000

Si lascia sempre il boccone più gustoso per ultimo...

Non si sa come sia venuta in mente, una voglia sfrenata di fare una follia forse...ma di sicuro voglia di fare una cosa spettacolare! Cascia, la stupenda Pieve Romanica che fa da sfondo alla pedana di partenza – arrivo, e proprio sotto la pedana che succede...ci facciamo partire una prova speciale, specialissima, che conclude la prima giornata di gara.

Case, giardini, vie e viuzze, i negozi...la NOTTE, si signori cari, la notte, che sarà protagonista principale in uno scenario unico.

Godiamoci questi tre chilometri folli, una rotonda da percorrere subito dopo la partenza, per la gente, per lo spettacolo, strade tra case, tra prati e mretti, con i lampioni che illuminano il percorso, i fari che accecano...le vie di Cascia, che percorriamo ogni giorno per la spesa, per le commissioni quotidiane, saranno teatro di una sfida a suon di frenate ed accelerazioni, un primo giro completamente dentro il centro abitato, una doppia inversione artificiale per entrare in un parcheggio, lo stesso dove la mattina si fanno le verifiche tecniche. Si esce dal parcheggio, la prima volta si svolta a destra, si ripete il passaggio precedente, si torna al parcheggio, stavolta si esce dritti, poi a destra, stretto tra le vecchie case di Cascia, davanti la Direzione Gara, poi a sinistra, si esce dal centro abitato, il ponticello in discesa, fuori dal vecchio borgo, la stradina veloce, un salto, una difficile inversione a sinistra, si cambia strada, verso il fine, su quella provinciale 17 che la mattina è stata teatro dello shakedown.

Il fine prova, e poi direzione Reggello, dove finalmente si concluderanno le fatiche del primo giorno.

Vie di un paese, come ogni giorno, da farsi con agonismo ed attenzione, muretti, marciapiedi, aiuole, spartitraffico...le insidie ci sono tutte, lo spettacolo anche, statene certi!



ALBO D'ORO



2008	Lenci-Spinetti	(Peugeot 306 rally Gr. A)
2009	Pierotti-Milli	(Renault Clio R3)
2010	Moricci-Garavaldi	(Abarth Gr. Punto S2000)
2011	Cavallini-Farnocchia	(Peugeot 207 S2000)
2012	Nannini-Cavaciocchi	(Peugeot 207 S2000)
2013	Cavallini-Farnocchia	(Ford Fiesta RRC)
2014	Senigagliesi-Morganti	(Peugeot 207 S2000)
2015	Gianesini-Bergonzi	(Peugeot 207 S2000)
2016	Senigagliesi-Morganti	(Peugeot 208 T16 R5)
2017	Gianesini-Bergonzi	(Skoda Fabia R5)



L'EDIZIONE 2017

ASSOLUTA (top ten): 1. Giancesini-Bergonzi (Skoda Fabia R5) in 48'22.9; 2. Lenci-Farnocchia (Peugeot 306 Maxi) a 55.2; 3. Tucci-Gabbricci (Peugeot 207 S2000) a 58.6; 4. Guarducci-Migliorati (Hiunday i20 R5) a 1'32.9; 5. Marti-Cecchi (Ford Fiesta R5) a 2'04.6; 6. Pinelli-Cesaretti (Renault New Clio) a 2'05.7; 7. Pierotti-Milli (Peugeot 208) a 2'24.5; 8. Fiore-Nannetti (Abarth Grande Punto S2000) a 2'26.4; 9. Arza'-Castiglioni (Ford Fiesta R5) a 2'32.3; 10. Simonetti-Angilletta (Renault New Clio) a 2'33.4.

GRUPPO A

CLASSE A5

1. Spinelli-Spinelli (Peugeot 205 Rallye) in 59'22.6; 2. Gorini-Gabrielli (Peugeot 106 Rallye) a 1.5; . Masini-Masini (Peugeot 205 Rallye) a 33.3;

CLASSE A7

1. Vignali-Micheletti (Renault Clio W.) in 53'23.2; 2. Bonechi-Luisotti (Renault Clio W.) a 18.9; 3. Bandini-Ferrari (Renault Clio W.) a 28.9;

CLASSE A8

1. Milli-Guidotti (Mitsubishi Lancer Evo VI) in 55'47.1;

CLASSE K11

1. Lenci-Farnocchia (Peugeot 306 Maxi) in 49'18.1;

CLASSE S2000

1. Tucci-Gabbricci (Peugeot 207 S2000) in 49'21.5; 2. Fiore-Nannetti (Abarth Grande Punto S2000) a 1'27.8;

GRUPPO N

CLASSE N1

1. Catalini-Rossi (Peugeot 106 Rallye) in 55'27.0; 2. Lucchesi-Della Maggiora (Rover MG 105 ZR) a 1'08.0; 3. Favero-Perrone (Peugeot 106 Xsi) a 1'23.9; 4. Lurci-Sandri (Peugeot 106 Rallye) a 3'23.0;

CLASSE N2

1. Losi-Cintolesi (Peugeot 106) in 54'19.0; 2. Mariotti-Pasquini (Citroen Saxo) a 12.4; 3. Serafini-Cicognini (Peugeot 106 S16) a 1'22.7; 4. Raffini-Sanesi (Peugeot 106) a 1'47.4; 5. Marucelli-Cappai (Peugeot 106 Rallye) a 3'19.5; 6. Ballini-Alfieri (Peugeot 106 S16) a 3'27.2; 7. Brandi-Gelasi (Peugeot 106) a 10'21.1;

CLASSE N3

1. Barbato-Belfiori (Renault Clio W.) in 54'45.5; 2. Becattini-Piccioli (Renault Clio RS) a 2'02.6;

CLASSE N4

1. Casipoli-Pellegrini (Mitsubishi Lancer Evo IX) in 54'24.8;

GRUPPO R

CLASSE R2B

1. Pierotti-Milli (Peugeot 208) in 50'47.4; 2. Salotti-Salotti (Renault Twingo RS) a 5'26.8; 3. Anichini-Masti (Citroen C2) a 8'33.8; 4. Vignali-Fontana (Renault Twingo RS) a 11'30.3;

CLASSE R3C

1. Pinelli-Cesaretti (Renault New Clio) in 50'28.6; 2. Simonetti-Angilletta (Renault New Clio) a 27.7;

CLASSE R3T

1. Matteuzzi-Piazzini (Renault Clio RS) in 53'29.4;

CLASSE R5

1. Giancesini-Bergonzi (Skoda Fabia R5) in 48'22.9; 2. Guarducci-Migliorati (Hiunday i20 R5) a 1'32.9; 3. Marti-Cecchi (Ford Fiesta R5) a 2'04.6; 4. Arza'-Castiglioni (Ford Fiesta R5) a 2'32.3; 5. Cavalieri-Bazzani (Citroen DS3 R5) a 2'45.0; 6. Giordano-Giordano (Mitsubishi Space Star R5) a 3'13.8;

GRUPPO RS

CLASSE RST16

1. Sizzi-Settimelli (Mini Cooper S) in 1:00'57.8;



CALENDARIO COPPA ITALIA 2018

1. ZONA: LIGURIA + PIEMONTE

1	29/04	Rally Valli Cuneesi	CN
2	17/06	Rally di Alba	CN
3	15/07	Rally della Lanterna	GE
4	30/09	Rally del Rubinetto	NO

2. ZONA: EMILIA ROMAGNA + LOMBARDIA + TRIVENETO

1	18/03	Rally dei Laghi	VA
2	6/05	Rally Appennino Reggiano	RE
3	8/07	Rally Valli della Carnia	UD
4	30/09	Rally Città di Bassano	VI

3. ZONA: ABRUZZO + CAMPANIA + LAZIO + MARCHE + SARDEGNA + TOSCANA + UMBRIA

1	15/04	Rally Terra Sarda	OG
2	10/06	Rally di Reggello	FI
3	1/07	Rally del Matese	CE
4	7/10	Rally Città di Pistoia	PT

4. ZONA: BASILICATA + CALABRIA + MOLISE + PUGLIA + SICILIA

1	3/06	Rally del Salento	LE
2	24/06	Rally di Caltanissetta	CL
3	12/08	Rally del Tirreno	ME
4	9/09	Rally Porta del Gargano	FG



CALENDARIO TOSCANO RALLY 2018

Data	Gara	Validità	Validità Camp. Regionale
10/11 febbraio	37° Rally del Carnevale	Rally Day	
3/4 marzo	12° Rally Valtiberina - Città di Arezzo	Raceday Rally Terra 2017/2018	
22/23/24 marzo	41° Rally Il Ciocco e Valle del Serchio	CIR	coeff. 2
7/8 aprile	4° Rally delle Colline Metallifere	Rallyday	
20/21 aprile	10° Rally Liburna Terra	CIRT + Raceday Rally Terra	coeff. 1,5
5/6 maggio	34° Rally della Valdinievole	Nazionale	coeff. 1
24/25/26 maggio	51° Rallye Elba	CIR	coeff. 2
9/10 giugno	11° Rally di Reggello - Città di Firenze	Nazionale + Coppa Italia 3^a Zona	coeff. 1,5
23/24 giugno	40° Rally Alta Val di Cecina	Nazionale	coeff. 1
6/7 luglio	38° Rally Internazionale del Casentino	IRCup + Mitropa Cup	
14/15 luglio	1° Rally Città di Carrara	Rallyday	
28/29 luglio	53° Rally Coppa Città di Lucca	Nazionale	coeff. 1
1/2 settembre	36° Rally degli Abeti e dell'Abetone	Nazionale	coeff. 1
6/7 ottobre	39° Rally Città di Pistoia	Nazionale + Coppa Italia 3 ^a Zona	coeff. 1,5
20/21 ottobre	42° Trofeo Maremma	Nazionale	coeff. 1
27/28 ottobre	10° Rally della Val d'Orcia	Raceday Rally Terra	
17/18 novembre	5° Rallyday di Pomarance	Rallyday	
24/25 novembre	9° Tuscan Rewind	CIRT (sub iudice)	coeff. 1,5
1/2 dicembre	5° Rallyday della Fettunta	Rallyday	
22/23 dicembre	27° il Ciocchetto Rally Event	Gara atipica sperimentale ad inviti	



LA TERMINOLOGIA DEI RALLIES

1.1 Rally

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

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

1.2 Tappa

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

1.3 Prove Speciali

Tratti di percorso obbligatoriamente chiusi al traffico, da percorrerli a velocità cronometrata. I Rally nazionali B e C fermo restando il numero minimo di 6 Prove Speciali complessive, dovranno avere almeno 3 Prove Speciali diverse tra loro. Fanno eccezione i rally valevoli per il CIRT coeff. 0,75, per i quali è previsto un minimo di due prove speciali diverse tra loro. Nel numero minimo delle Prove Speciali diverse tra loro, non possono essere conteggiate le Super Prove Speciali. Le prove speciali devono essere percorse in un solo senso di marcia, anche in caso di ripetizione e/o di passaggi parziali. Fanno eccezione le prove speciali svolte in circuiti permanenti e le Super Prove Speciali. Ogni prova speciale non può essere ripetuta più di tre volte, anche nel caso di passaggi parziali. Eventuali apprestamenti artificiali sul percorso delle prove speciali che si svolgono su strade asfaltate (chicane, apprestamenti per impedire il taglio del percorso) devono essere indicati sul radar. Qualora siano previsti in Prova Speciale l'apprestamento di dispositivi anti taglio e/o di protezione di punti del percorso e/o chicane, l'Organizzatore dovrà preventivamente informare ogni Concorrente mediante comunicato scritto, indicando il posizionamento e la tipologia dei dispositivi utilizzati. Tra i dispositivi anti taglio sono vietati elementi in materiale ferroso.

1.4 Settori

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

1.5 Controlli Orari

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

1.6 Sezioni

Ogni parte del Rally compresa tra:

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

1.7 Riordino

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

1.8 Neutralizzazione

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



segue: terminologia rally

1.9 Parco chiuso

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

1.10 Albo ufficiale di gara

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

1.11 Ordini di servizio

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

1.12 Tabella di marcia

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

1.13 Concorrente

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

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

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

1.14 Equipaggio

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



SEGNALETICA STANDARD FIA

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



LE VETTURE

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

ABARTH GRANDE PUNTO Super 2000

MOTORE 4 cilindri in linea, anteriore trasversale 2000cc.
POTENZA 270 cv a 8250 giri **COPPIA MAX** 22.5 kgm a 6500 rpm; **TRASMISSIONE** Cambio 6 rapporti a comando sequenziale con innesti frontali e cut off in cambiata, scatola ed interni unici; Differenziali anteriore, centrale e posteriori meccanici con rampe e frizioni per modifiche delle percentuali di bloccaggio; Differenziale posteriore monofornitura con frizione multidisco per limitazione di coppia Semiassi specifici con sistema sostituzione rapido, giunti tripodi lato vettura e 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 parafranghi 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. **Passo** 2300mm. **Peso** 1080 Kg.





CITROEN DS3 R5

MOTORE 4 cilindri iniezione diretta turbo 1598 cm3 **POTENZA MASSIMA** 280 cv a 6000 giri/min.

COPPIA MAX 400 Nm a 2500rpm **TRASMISSIONE** Trazione integrale **CAMBIO** Sequenziale cinque rapporti+RM

Differenziali anteriori e posteriori autobloccanti **FRIZIONE** a doppio disco **FRENI Anteriori** Dischi ventilati Ø355 mm (asfalto) e Ø 300 mm (terra) Pinze a 4 pistoni **Posteriori** A disco Ø 300x8 mm Pinze a 2 pistoni Ripartizione regolabile **STERZO** Servosterzo idraulico **RUOTE Asfalto** da 18" **Terra** da 15" **DIMENSIONI Lunghezza** 3948 mm **Larghezza:** 1820 mm **Passo:** 2460 mm **Serba- toio** 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 equi-



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 **ASPI-**
RAZIONE monofarfalla Ø 60 mm. **CAMBIO** sequenziale a 6 mar-
 ce + RM **DIFFERENZIALE** meccanico a slittamento limitato **SO-**
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 **DI-**
MENSIONI 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: **TRA-**
SMISSIONE trazione integrale, cambio sequenziale a 6 rappor-
 ti, comando meccanico; Differenziale anteriore e posteriore mecca-
 nici autobloccanti Frizione: a doppio disco in ceramica e metallo
SOSPENSIONI Sistema McPherson anteriore e posteriore **AM-**
MORTIZZATORI Citroën Racing regolabili a tre vie **FRENI Ante-**
riori 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. Larghez-
 za 1820 mm. Passo 2461 mm. Carreggiate **Anteriore e poste-**
riore 1618 mm. **Serbatoio** 75 litri **Peso** 1200 kg minimo / 1350
 kg con equipaggio.



CITROEN C4 WRC

MOTORE 4 cilindri in linea 1998cc 16 valvole alimentato a
 iniezione, sovralimentato con intercooler **POTENZA**
MAX 315 CV (limitata con flangia FIA da 34 mm) **COPPIA**
MASSIMA di 58 Kg m a 2'750 giri/min. **CAMBIO** sequenziale
 a 6 rapporti +RM **TRAZIONE** integrale permanente **DIMENSIO-**
NI Lunghezza max 4274mm. Larghezza max 1800 millimetri
Interasse 2608 millimetri **RUOTE** 8" X 18" (asfalto)
 7" x 15" (terra) **PESO** minimo 1230 Kg.





FIAT PANDA RALLY

MOTORE 4 cilindri, 8 valvole Alesaggio x corsa: 70,8 x 78,86 1242 cc. Alimentazione ad iniezione con ECU specifica Potenza: 130 CV a 7800 rpm **TRASMISSIONE** Cambio a 6 marce ravvicinate, con innesti frontali Differenziale autobloccante a lamelle, semiassi rinforzati **SOSPENSIONI** Anteriori a montante telescopico, ammortizzatori con altezza regolabile Posteriore a ponte torcente Barra antirollio anteriore maggiorata, posteriore supplementare Carreggiate allargate di 60 mm **FRENI** Anteriori a disco autoventilante, Ø 284 mm Posteriori a disco, Ø 240 mm **RUOTE** in lega leggera 6"x15".



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. turbo-compresso 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 RRC

MOTORE 4 cilindri in linea anteriore-trasversale 1598 cc. turbo-compresso con flangiatura da 30 mm. **POTENZA** 260 cv. @4500 **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** Ø355mm ventilati con 4 pistoncini **Posteriori** Ø300 mm 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 S2000

MOTORE 4 cilindri in linea anteriore-trasversale 1998 cc. **Ale-saggio x corsa** 87 x 83 mm **DISTRIBUZIONE** due alberi a camme in testa, 4 valvole per cilindro, testa tipo Dohc **ALIMENTAZIONE** iniezione elettronica Pi Pectel **POTENZA MAX** 280 Cv a 8300 giri **COPPIA MAX** 26,8 kgm a 6500 giri **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 **CAMBIO** X-Trac a 6 marce a comando sequenziale, differenziali autobloccanti meccanici X-Trac all'anteriore e al posteriore **TRAZIONE** integrale **DIMENSIONI Lunghezza** 3958 mm **Larghezza** 1820 mm **Passo** 2489 mm **Peso** 1250 kg (minimo)



FORD FOCUS WRC

MOTORE Ford Cosworth Racing, Anteriore trasversale 4 cilindri in linea 1998cc. **SOVRALIMENTAZIONE** Turbocompressore Garrett, **DISTRIBUZIONE** bialbero, 4 valvole per cilindro **POTENZA** max 300 CV a 6500 giri/min. **COPPIA** max 550 Nm a 4000 giri/min, trazione e trasmissione Integrale permanente, differenziali ant. Elettronico, centrale e posteriore con sistema a giunto idraulico **CAMBIO** Xtrac sequenziale 6 marce + RM, **FRENI** anteriori e posteriori a disco ventilanti **SOSPENSIONI** struttura McPherson, **RUOTE** Terra 15 x 7, Asfalto : 18 x 7 **DIMENSIONI Lunghezza** 4152 mm. **Larghezza** 1770 mm. **Passo** 2615 mm. **Altezza** 1420 mm. **Peso** 1230 Kg.





HYUNDAI I 20 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 Cerametallic twin-disk **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 **Serbatoio** 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 serbatoio separato nel vano motore, molle coassiali; posteriori indipendenti multi link con doppio braccio, con ammortizzatori e molle come anteriore **STERZO** a pignone e cremagliera servoassistito **FRENI** pinze anteriori a 4 pistoncini (asfalto) e a 2 pistoncini (terra). Pinze posteriori a 2 pistoncini (asfalto) e a 1 pistoncino (terra). Dischi anteriori \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 .



MITSUBISHI LANCER EVO IX Gruppo R

MOTORE anteriore trasversale, 4 cilindri in linea di 1.998,2 cm3. **POTENZA MAX** 300 CV a 5.600 g/min. **ALIMENTAZIONE** Iniezione elettronica multipoint, turbocompressore con Intercooler. **TRASMISSIONE** trazione integrale permanente con differenziale centrale a controllo elettronico. Cambio a 5 rapporti. **Sospensioni** anteriori con schema MacPherson upside-down, posteriori sistema multilink. **STERZO** a cremagliera con servosterzo elettronico. **FRENI** Anteriori (ø 355 mm asfalto e ø 276 mm terra) e posteriori (ø 295 mm asfalto e ø 290 mm terra) idraulici a doppio circuito diagonale servoassistito, dischi auto ventilanti, (pinze a quattro pistoncini su asfalto, due all'anteriore e uno al posteriore su terra) **RUOTE** 18" (su asfalto). **PNEUMATICI** asfalto 225/55-18, terra 205/65-15 **DIMENSIONI** Lunghezza 4505 mm. Larghezza 1810 mm. Altezza 1480 mm Passo 2650 mm. Peso 1250 kg.



OPEL ADAM R2

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





PEUGEOT 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 **SOSPENSIONI** 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 antirullo, 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





RENAULT CLIO WILLIAMS Gr. A (FA7)

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



RENAULT CLIO Super 1600

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



SKODA FABIA R5

MOTORE 4 cilindri turbo compresso 1.620 cm³ Iniezione diretta
POTENZA MAX. 279 CV (205 kW) / 4.750 rpm. **COPPIA MAX.** 420 Nm / 4.750 rpm. **TRAZIONE** Integrale permanente **CAMBIO** sequenziale a 5 rapporti+RM **TRASMISSIONE** 2 differenziali meccanici (anteriore e posteriore) **SOSPENSIONI** Sistema McPherson (anteriore e posteriore) **FRENI** asfalto Ø 355 mm / ampiezza 32 mm. terra Ø 300 mm / ampiezza 32 mm **PNEUMATICI E CERCHI** asfalto 8'x18', terra 7'x15 **DIMENSIONI Lunghezza** 3.994 mm. **Larghezza massima** 1.820 mm. Capacità serbatoio volume 82,5 lt. **Peso Min.** 1.230 kg.





SUBARU IMPREZA STi - N14 - Gruppo R

MOTORE EJ25 DOHC boxer anteriore longitudinale, 16V turbo-compresso **CILINDRATA** 2457cc **ALESAGGIO X CORSA** 99,5 x 79,0 **POTENZA MAX** (330 cv@5000rpm – flangia 35 mm – Regolamento nazionale) 320 cv@4500 rpm **COPPIA MAX NM (KGM)** (550 Nm@4500 rpm – Regolamento nazionale) 422Nm@4000rpm **RAPPORTO COMPRESSIONE** 8,2:1 **INIEZIONE** Multipoint **TRASMISSIONE** Integrale permanente **CAMBIO** Meccanico 6 marce sincronizzate+retromarcia **STERZO** Asta e cremagliera, collassabile, servoassistito **FRENI anteriori e posteriori** a dischi autoventilati **SOSPENSIONI anteriori** Ruote indipendenti, schema Mac Pherson, barra stabilizzatrice, molle elicoidali, ammortizzatori idraulici; **posteriori** Ruote indipendenti, schema a doppio braccio oscillante trasversale con barra stabilizzatrice, molle elicoidali, ammortizzatori idraulici **DIMENSIONI Lunghezza** 4415 mm **Larghezza** 1795 mm **Altezza** 1475 mm **Peso:** 1300 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 COMPRESSIONE** 8,2:1 **INIEZIONE** Multipoint **TRASMISSIONE** Integrale permanente **CAMBIO** Meccanico 6 marce sincronizzate+retromarcia **STERZO** Asta e cremagliera, collassabile, servoassistito **FRENI anteriori e posteriori** a dischi autoventilati **SOSPENSIONI anteriori** Ruote indipendenti, schema Mac Pherson, barra stabilizzatrice, molle elicoidali, ammortizzatori idraulici; **posteriori** Ruote indipendenti, schema a doppio braccio oscillante trasversale con barra stabilizzatrice, molle elicoidali, ammortizzatori idraulici **DIMENSIONI Lunghezza** 4415 mm **Larghezza** 1795 mm **Altezza** 1475 mm **Peso** 1470 Kg.



SUBARU IMPREZA S14 WRC

MOTORE 4 cilindri boxer 16 valvole 1994 cc. a iniezione sovralimentato e con intercooler **POTENZA MAX** 300 cv. (limitata con flangia FIA da 34 mm.) **COPPIA MAX** 66 Kgm a 3000 giri/min. **CAMBIO** semiautomatico sequenziale a 6 rapporti **Trazione** integrale permanente **Peso** minimo 1230 Kg. **RUOTE** 8" X 18" (asfalto) 7" x 15" (terra) **DIMENSIONI Lunghezza** 4415 mm. **Larghezza** 1800 mm. **Interasse** 2635 mm.





SUBARU IMPREZA STi - N12 - Gruppo N

MOTORE Boxer 4 cilindri in linea anteriore longitudinale, 1994 cc. 16 valvole a fasatura variabile sovralimentato con turbocompressore. **ALESAGGIO X CORSA** 92 x 75 mm. **POTENZA** 270 cv a 4500 giri/min **COPPIA** 560 Nm a 3250 giri/min **FRIZIONE** monodisco Ø240 mm. **CAMBIO** 5 rapporti + RM ravvicinato di tipo JDM **TRASMISSIONE** Permanente sulle 4 ruote con differenziali autobloccanti (il centrale elettromeccanico) **SOSPENSIONI Anteriori** McPherson con ammortizzatori Prodrive-Ohlins da 54 mm regolabili a 3 vie con stop idraulico **Posteriori** McPherson con ammortizzatori Prodrive-Ohlins da 50 mm regolabili a 3 vie con stop idraulico **SCATOLA GUIDA** Asta e cremagliera, collassabile, servoassistita, volante regolabile in altezza **FRENI** anteriori e posteriori a disco autoventilati (asfalto Ø 326 anteriori Ø e 316 posteriori; terra Ø294 anteriori e 290 posteriori) **RUOTE** asfalto 18"x8" terra 7"x15" **DIMENSIONI** Lunghezza 4415 mm Larghezza 1740 mm Altezza 1425 mm **Peso** 1271 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.



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.





**WARNING
MOTORSPORT
CAN BE
DANGEROUS**

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