TESTATA: TUTTORALLY

DATA: MAGGIO 2021
PAGINA:

La proprietà intellettuale è riconducibile alla fonte specificata in testa alla pagina. Il ritaglio stampa è da intendersi per uso privato, non riproducibile

CIWRC... PIU' DI NOME CHE

In un campionato che sta perdendo la sua identità tecnica principale, spiccano comunque degli interessanti duelli come quello tra la Citroën DS3 WRC dei vincitori Luca Pedersoli e Anna Tomasi e la Hyundai i20 R5 dei secondi assoluti Luca Rossetti e Manuel Fenoli, separati alla fine da 9"6. Terzo gradino del podio per Andrea Carella ed Elia De Guio, che con una Skoda Fabia R5 accusano un distacco dal vertice di 33"6. Altrettanto appassionante la sfida tra i "gommisti"

di **Andrea Nicoli**

Mentre sul podio del 54° Rallye Elba si festeggia la vittoria di Luca Pedersoli e Anna Tomasi, la prima cosa che viene in mente è che la serie si chiama CiWrc, ma che già durante l'attuale stagione si potrebbe rischiare di non vedere più nemmeno una WRC al traguardo. D'altronde questa non è una novità, visto che negli ultimi anni non è che le World Rally Car abbondassero in rapporto alle R5. Affidandoci ai numeri, che quasi mai sbagliano: in questo 2021 le WRC al via erano quattro contro ventitrè R5, nel 2020 erano sempre quattro contro quattordici R5, nel 2019 erano cinque contro diciassette R5. Nel 2018 il rally era valevole per il Cir, mentre solo nel 2017 c'era stato un sostanziale equilibrio tra le due categorie, con al via undici WRC e dodici R5. In questa edizione dell'Elba, per trovare un'altra WRC, oltre alla DS3 del vincitore bresciano, bisogna scendere fino al diciannovesimo posto assoluto, posizione in cui ha terminato la sua gara il grande appassionato Gigi Fontana, al via su una Hyundai i20 di prima generazione. Un simile "campanello d'allarme" fa pensare che ormai siamo arrivati al momento di valutare il cambio di alcune caratteristiche del campionato o almeno ridefinire il nome della serie, che rischia di diventare sempre di più una sorta di doppione del Cir, senza poi parlare dell'IrCup. Qualcuno auspica per il futuro un chilometraggio molto differente rispetto al Cir, altri una divisione tra piloti prioritari (nel Cir) e non prioritari (nel CiWrc). Infine, ad alcuni piacerebbe rivedere un campionato riservato esclusivamente alle vetture a trazione anteriore, come era stato il Campionato Due Ruote Motrici una ventina di anni fa. L'arrivo di nuove Rally4 come la Renault Clio, che va ad affiancare le già conosciute Peugeot 208 e Ford Fiesta, potrebbe, magari aiutata dai trofei monomarca, portare la serie a essere appetibile per tanti giovani. Per il momento è ancora troppo presto per fare previsioni. Verso metà stagione, vedremo come la federazione valuterà le varie opzioni e che direzione si deciderà di prendere per il 2022.

DI FATTO

PNEUMATICI A CONFRONTO

	PIRELLI	MICHELIN
PROVE VINTE	4	1
2° POSTO	2	3
3° POSTO	3	2

IL TACCUINO

PARTITI: **65** - ARRIVATI: **53** - I VINCITORI DELLE PS: **Pedersoli** 4, **Rossetti** 1 - I LEADER: PS1-5 **Pedersoli** - I PRINCIPALI RITIRI: PS1 **S. Miele** (elettronica); PS3 **Pinzano** (abbandono); PS4 **C. Fontana** (incidente); PS5 **Ferrarotti** (incidente).

AMICORALLY

Al via su una Citroën DS3, una delle sole quattro WRC presenti all'Elba, Luca Pedersoli e Anna Tomasi hanno conquistato un convincente, seppur non facile, successo, rimanendo al comando dal primo all'ultimo metro di gara.

AMICORALLY

DIFFERENZE DI PASSO

Tornando alla gara, questo primo appuntamento del CiWrc (sette i rally a calendario, sei quelli da scegliere e cinque quelli validi ai fini della classifica finale) ha dimostrato una certa differenza di prestazioni tra i quattro o cinque pretendenti al titolo e gli inseguitori. Le difficoltà del percorso, che impone un ritmo sempre diverso, le continue variazioni di aderenza del fondo (specialmente nella versione primaverile) e le prove in notturna, sono tutti aspetti che hanno reso celebre il rally elbano e messo a dura prova gli equipaggi con meno esperienza. Il vincitore Luca Pedersoli (Citroën DS3 WRC-Vieffecorse-Pirelli), primo in quattro delle cinque prove disputate (la sesta e ultima è stata annullata), il diretto rivale Luca Rossetti (Hyundai i20 R5-BRC-Michelin) e il terzo incomodo Andrea Carella, al via sulla stessa Skoda Fabia Evo R5-MS Munaretto gommata Pirelli adoperata da Albertini a Sanremo, hanno dimostrato di avere un altro passo rispetto agli altri. Al termine della gara, la classifica ha visto i vincitori Pedersoli-Tomasi concludere con il tempo complessivo di 54'30"4, con Rossetti-Fenoli a 9"6 e Carella-De Guio a 33"6, di cui ben 19"4 persi nella speciale iniziale anche a causa di un grosso sasso trovato in un taglio. Quarta posizione, a 1'11"8 dal vertice, per Giuseppe Testa e Giulia Zanchetta (Skoda Fabia R5). A completare la top five sono stati, con un distacco di 1'33"6 dalla vetta, Andrea Volpi e Michele Maffoni (Skoda Fabia R5), che hanno preceduto di... 0"9 Totò Riolo e Alessandro Floris (Volkswagen Polo GTi R5). Tra i sicuri pretendenti al titolo, insieme ai tre equipaggi che hanno occupato il podio elbano possiamo aggiungere quelli al via con le altre due WRC costrette al ritiro e che quindi non hanno raccolto nulla al loro debutto stagionale. Corrado Fontana e Nicola Arena (Hyundai i20) sono stati costretti all'abbandono dopo una leggera picchiata sulla PS4 che ha determinato la rottura di un braccetto della sospensione anteriore. In quel momento i due alfieri della Bluthunder Racing Italy occupavano la quarta posizione a 35"3 da Pedersoli. Ancora peggio è andata ai vincitori dell'edizione 2019 Mauro Miele e Roberto Mometti (Citroën DS3), fermi per una panne elettrica a metà della prima prova speciale. Difficile anche da capire cosa avrebbero potuto fare Corrado Pinzano e Marco Zegna (Skoda Fabia R5), out sulla PS3, ma già rallentati in precedenza da uno pneumatico dechappato e da una leggera toccata che ha portato a una seconda foratura. Di qui, la decisione di fermarsi.

Sopra, la Hyundai i20 R5 dei secondi assoluti Luca Rossetti e Manuel Fenoli, degni rivali di Luca Pedersoli e Anna Tomasi che, in alto a destra, si godono il successo.

AMICORALLY

Sotto, la Fabia R5 di Andrea Carella e Elia De Guio, terza moneta del rally elbano. In basso, da sinistra, le altre due Fabia R5 di Testa-Zanchetta e Volpi-Maffoni, rispettivamente i quarti e i quinti della graduatoria generale.

PEDERSOLI SEMPRE AL COMANDO

La sfida per la vittoria tra Luca Pedersoli, rientrato in gara dopo un lungo periodo di convalescenza dovuto ad alcuni problemi di salute, ma sempre veloce, e Luca Rossetti è stata in parte condizionata da qualche sbavatura e da qualche problema tecnico patito da entrambi i piloti. Dopo i 27 chilometri della PS1 Volterraio-Cavo, Pedersoli aveva 4"2 di vantaggio su Rossetti, anche se lamentava un leggero decadimento delle prestazioni degli pneumatici verso il fine prova. Nei successivi 14 chilometri della PS2 Nisporto-Cavo era ancora Pedersoli a far segnare il miglior tempo, con Rossetti dietro di solamente di 1"2. Stesso discorso sulla Volterraio corta disputata in notturna, dove tra i due il distacco, sempre a favore di Pedersoli, era sceso a 0"2 decimi. E così, dopo le prime tre prove il bresciano conduceva con 5"6 di vantaggio sul pordenonese. Si ripartiva il sabato mattina, sull'altro versante dell'isola, con la PS4 Due Mari. Su questa speciale Pedersoli commetteva qualche errore di guida e quindi arrivava la risposta immediata di Rossetti, che in un colpo solo gli rosicchiava 5"4, portando il suo distacco a soli 0"2: il preludio a un gran finale e l'ennesima riprova che le R5 continuano a migliorarsi, mentre le WRC, almeno in alcune prove, faticano a far valere la potenza e la trazione. Peccato che sulla penultima speciale, la PS5 Lavacchio-San Piero, sia arrivato un qualcosa che ha di fatto consegnato la vittoria a Pedersoli. Il "fattaccio" è avvento a circa quattro chilometri dal fine prova, in un'inversione da freno a mano. A proposito dell'episodio Rossetti racconta... *«Ho tirato la leva e la frenata è stata minima. Da quel momento mi sono però trovato con il pedale del freno che andava a fondo corsa. Di fatto per rallentare dovevo continuare a pompare»*. Il risultato di tutto ciò sono stati i 9"4 che il pilota pordenonese ha dovuto lasciare al rivale: un'enormità in gare così corte. Al parco assistenza i meccanici della BRC (un piacevole rientro nei rally italiani) si sono accorti che si era "lacerata" la maglia di protezione del tubo che porta l'olio a una pinza dei freni posteriori. Un guasto innescatosi probabilmente in un taglio, con il tubo che rompendosi aveva fatto uscire il liquido in pressione. A questo punto era davvero difficile pensare che Rossetti, dopo aver risolto i problemi in assistenza, potesse recuperare i 9"6 di ritardo da Pedersoli negli ultimi 9.300 della Monte Perone. Questo, però, non lo sapremo mai, dato che il tratto cronometrato conclusivo è stato

AMICORALLY

AMICORALLY

AMICORALLY

annullato dalla direzione gara perché nelle ultime curve della speciale era arrivata molta gente, probabilmente i ragazzi dell'isola, che nonostante i divieti si muovevano sui loro motorini da un punto all'altro come avveniva ai tempi d'oro di questa gara. Sta di fatto che, per ragioni di sicurezza, un rally già abbastanza corto è stato fermato dopo 83,3 chilometri cronometrati. Peccato anche per la bella sfida per il quinto posto tra il locale Volpi e il siciliano Riolo. Prima dell'ultima prova, poi annullata, il distacco tra i due era di 0"9.

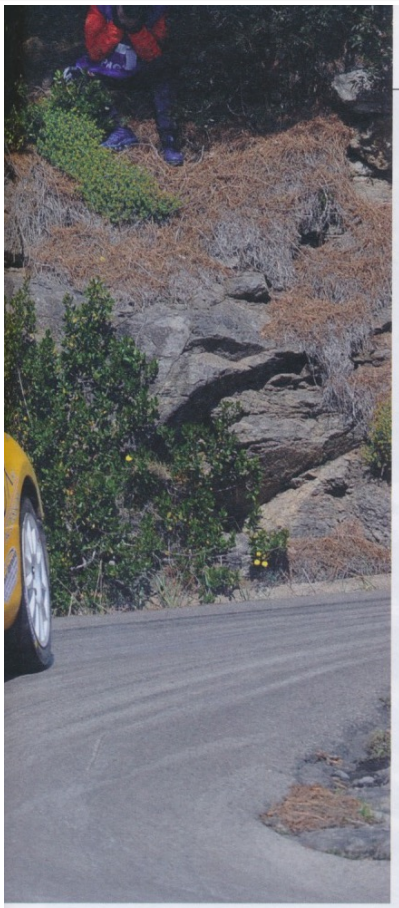
PIRELLI A CASA DI MICHELIN

Nell'inverno appena passato ci sono state un po' di mosse da parte dei "gommisti". Mentre nel Cir Pirelli fa la voce grossa in termini di risultati e pneumatici venduti, nel CiWrc è spesso arrivata una solida risposta da parte di Michelin, anche grazie al ricco montepremi messo in palio per i suoi clienti. Anche in questo 2021 la Casa francese è presente con il trofeo "Logistica Uno Rally Cup by Michelin" (nome oggettivamente un po' complicato), ma ha anche fatto "campagna acquisti" strappando a Pirelli le Hyundai WRC del team HMI, da sempre legate al costruttore milanese. Inoltre ha puntato ancora su Luca Rossetti, che da un paio di stagioni ha scelto la "strada francese". Da parte sua, Pirelli ha risposto gommando Pedersoli e Miele tra le WRC e Carella e Pinzano tra le R5 di punta. Con queste pedine, molto probabilmente ci si giocherà il titolo. Intanto, all'Elba si è cominciato a vivere questa bella sfida. Ormai da qualche stagione, in caso di asfalto asciutto si hanno a disposizione un paio di mescole da parte di entrambi i costruttori. Questi pneumatici vanno però a occupare "finestre" di temperatura che non sono simili. Ad esempio, su un asfalto abbastanza scivoloso e freddo come quello dell'Elba, le Michelin "20" sembravano poter garantire qualcosina in più perché inserite a metà strada tra le dure "5" e le morbide "7" di Pirelli. Questo, perlomeno, è quanto ci spiegavano "a grandi linee" Rossetti e Pedersoli, Come però è facile immaginare, ogni gara ha e avrà la sua storia.

GLI INSEGUITORI E IL TROFEO MONOGOMMA

Riagganciandoci al discorso precedente sul trofeo Michelin, ciò ci permette di valutare anche la gara degli inseguitori. Ad aggiudicarsi il primo dei sette round del monogomma della casa transalpina sono stati Giuseppe Testa e Giulia Zanchetta (Skoda Fabia Evo-Delta Rally), visto che Rossetti, definito "ambasciatore del marchio", è trasparente ai fini della classifica. Fa piacere ritrovare al via il 27enne molisano, assente da un paio di anni dal panorama nazionale dopo aver fatto bene con le due ruote motrici e con le WRC. Toltasi un po' di ruggine, Testa si è inserito nelle parti alte della classifica, facendo un po' da spartiacque tra quelli sul podio e gli inseguitori. All'Elba Giuseppe ha centrato l'obiettivo, ottenendo la vittoria nel trofeo Michelin, che mette a disposizione un montepremi complessivo di oltre 200.000 euro, di cui 45.000 vanno al vincitore assoluto (sommando anche il premio Aci Sport) e 16.000 euro ai primi tre della categoria R5. A questi premi si possono aggiungere i ben 31.500 euro, più una gara con una N5, per il primo tra le Rally4, 10.000 euro per il vincitore tra le N5 e 14.500 euro per i primi tre tra le R2 aspirate. Alle spalle di Testa, anche se non iscritti al campionato, visto che la loro è stata una partecipazione occasionale, sono giunti nell'ordine

In alto, la Clio S1600 giallo-grigia di Stefano Montauti e Carlo Adriani, i diciottesimi della graduatoria generale. Sopra, la Clio R3C di Marco Oldani e Pietro D'Agostino, i ventiduesimi della classifica assoluta.



AMICORALLY

Sopra, la Peugeot 208 di Lorenzo e Cosimo Ancillotti, i più veloci dell'affollata classe R2B. Sotto, la Renault Clio N3 di Efisio Gamba e Maurizio Olla, i migliori del Gruppo N. In basso, la Peugeot 208 R2C di Paolo Testa e Miriana Gelasi.

AMICORALLY

THOMASI/MAGERY

LA TOP TWENTY

PS1 VOLTERRAIO - CAVO (km 27,07) - 1. Pedersoli-Tomasi (Citroën Ds3 WRC) in 17'22"5; 2. Rossetti-Fenoli (Hyundai i20 Ng R5) a 4"2; 3. C. Fontana-Arena (Hyundai New i20 WRC) a 15"7; 4. Carella-De Guio (Skoda Fabia Evo R5) a 19"4; 5. Testa-Zanchetta (Skoda Fabia R5) a 23"6; 6. Riolo-Floris (Volkswagen Polo R5) a 32"8; 7. Volpi-Maffoni (Skoda Fabia R5) a 33"4; 8. Ferrarotti-Grimaldi (Skoda Fabia R5) a 40"2; 9. Gino-Michi (Skoda Fabia Evo R5) a 40"4; 10. Maestrini-Pons (Volkswagen Polo R5) a 46"6; 11. Andriolo-Menegon (Skoda Fabia Evo R5) a 49"9; 12. Liburdi-Colapietro (Skoda Fabia R5) a 55"4; 13. Moricci-Garavaldi (Skoda Fabia R5) a 56"2; 14. "Pedro"-Baldaccini (Hyundai i20 Ng R5) a 56"6; 15. Grani-Lombardi (Skoda Fabia Evo R5) a 58"0; 16. Pederzani-Rozzi (Skoda Fabia R5) a 59"5; 17. Gamba-Maggio (Skoda Fabia R5) a 1'14"3; 18. Galleni-Nassi (Skoda Fabia R5) a 1'21"4; 19. Della Maggiora-Favali (Skoda Fabia R5) a 1'23"8; 20. L. Fontana-Agnese (Hyundai i20 Ng R5) a 1'31"6.

PS2 NISPORTO - CAVO (km 14,19) - 1. Pedersoli in 9'03"7; 2. Rossetti a 1"2; 3. Carella a 8"7; 4. C. Fontana a 10"5; 5. Testa a 15"6; 6. Riolo a 17"1; 7. Maestrini a 17"7; 8. Ferrarotti a 18"9; 9. Volpi a 19"6; 10. Gino a 20"7; 11. Grani a 23"4; 12. Andriolo a 25"6; 13. Liburdi a 30"9; 14. "Pedro" a 33"4; 15. Pederzani a 35"8; 16. Moricci a 37"0; 17. Gamba a 44"5; 18. Agostini-Agostini (Peugeot 208 T16 R5) a 45"9; 19. Galleni a 48"8; 20. Sgadò-De Angeli (Skoda Fabia R5) a 52"2.

PS3 VOLTERRAIO (km 5,69) - 1. Pedersoli in 3'52"2; 2. Rossetti a 0"2; 3. Carella a 4"5; 4. Volpi a 5"6; 5. Maestrini a 7"7; 6. Ferrarotti a 8"0; 7. Testa a 8"5; 8. C. Fontana a 9"1; 9. Riolo a 10"4; 10. Gino a 12"3; 11. Grani a 13"4; 12. "Pedro" a 13"6; 13. Andriolo a 14"8; 14. Liburdi a 16"0; 15. Pederzani a 16"6; 16. Moricci a 17"8; 17. Gamba a 23"8; 18. Galleni a 24"3; 19. Della Maggiora a 26"0; 20. Montauti-Adriani (Renault Clio S1600) a 26"3.

PS4 DUE MARI (km 22,43) - 1. Rossetti in 14'37"7; 2. Carella a 1"7; 3. Pedersoli a 5"4; 4. Maestrini a 15"0; 5. Testa a 18"0; 6. Riolo a 21"3; 7. Volpi a 23"3; 8. Gino a 26"2; 9. Grani a 29"8; 10. Andriolo a 31"6; 11. Liburdi a 36"9; 12. "Pedro" a 45"2; 13. Pederzani a 47"5; 14. Moricci a 55"7; 15. Sgadò a 1'03"5; 16. Galleni a 1'07"4; 17. Agostini a 1'12"0; 18. Della Maggiora a 1'13"7; 19. Gamba a 1'25"8; 20. Iacomini-Marchi (Skoda Fabia R5) a 1'35"2.

PS5 LAVACCHIO - SAN PIERO (km 13,96) - 1. Pedersoli in 9'28"9; 2. Carella a 4"7; 3. Rossetti a 9"4; 4. Testa a 11"5; 5. Volpi a 17"1; 6. Riolo a 18"3; 7. Gino a 20"6; 8. Andriolo a 21"4; 9. Grani a 22"0; 10. Maestrini a 23"5; 11. Pederzani a 30"5; 12. Liburdi a 33"4; 13. "Pedro" a 35"0; 14. Moricci a 39"3; 15. Agostini a 40"6; 16. Galleni a 51"6; 17. Della Maggiora a 51"8; 18. Gamba a 55"1; 19. Sgadò a 55"9; 20. Iacomini a 1'06"4.

PS6 PERONE (km 9,26) - annullata

La Peugeot 106 A6 dei vincitori del Gruppo A Micheloni-Antonelli.

"Lo Ciao" e Sara Mosti, i migliori della classe A7 con questa Clio Williams.

La Yaris N5 di Paolo Porro e Alberto Contini, 34esimi nella classifica finale.

La Suzuki Swift RA5 Nazionale di Gianandrea Gherardi e Mattea Modenini.

Volpi-Maffoni (vincitori del trofeo dedicato al compianto Claudio Caselli) e Riolo-Floris, al debutto su una Volkswagen Polo in previsione del Targa Florio. A seguire, il "pirelliano" Leopoldo Maestrini, affiancato da Fabrizia Pons, e Alessandro Gino, navigato da Daniele Michi. L'imprenditore cuneese Gino, sponsor del rally attraverso la sua concessionaria, ha definito la sua gara al volante di una Skoda Fabia-Tamauto un po' sotto le aspettative… *«Mi è sembrato di aver tenuto un buon ritmo, senza commettere particolari errori. Però mi rendo conto che la scarsa conoscenza di un percorso così difficile non mi ha permesso di rimanere attaccato ai migliori»*. Ancora più indietro sono finiti alcuni storici protagonisti del CiWrc, tutti al via con delle Skoda Fabia R5, come Rudy Andriolo e Manuel Menegon, Lorenzo Grani e Chiara Lombardi, Stefano Liburdi e Andrea Colapietro. Per ritrovare una vettura diversa da una Fabia, bisogna arrivare al dodicesimo posto di "Pedro"-Baldaccini, che con una Hyundai i20 R5 hanno chiuso davanti al giovane varesino Riccardo Pederzani, il miglior under 25 al traguardo, che insieme all'impegno con le Fiesta Rally4 nel Campionato Italiano Rally Junior sta portando anche avanti un'esperienza con le R5. All'appello mancano solo Ivan Ferrarotti e Fabio Grimaldi. Dopo una discreta partenza, il reggiano ha prima perso parecchi minuti per una foratura e successivamente, nella penultima prova, è uscito rovinosamente di strada danneggiando la Fabia della Gima… *«Mi sono distratto in una sequenza di curve e sono arrivato lungo nella successiva che chiudeva, non riuscendo più a recuperare la linea»* ha ricordato amaramente Ivan sul traghetto del ritorno. Da lui ci si aspetta una risposta già dal prossimo Rally del Salento, gara in cui, in passato, aveva però già commesso un errore simile.

IL DUE RUOTE MOTRICI PARLA ASPIRATO

A spezzare il gruppo delle 4x4 nelle prime venti posizioni assolute è stata la Renault Clio S1600 di Stefano Montauti e Carlo Andriani, diciottesimi assoluti e primi tra le due ruote motrici. Passando invece alle più combattute classi R2 e R3, a dominare la scena sotto tutti i punti di vista sono stati i fratelli fiorentini Lorenzo e Cosimo Ancillotti, che con una Peugeot 208 aspirata hanno vinto tutte le prove tranne l'ultima, dove sono andati in testacoda. Per loro, una buona ventunesima posizione assoluta davanti a Marco Oldani e Pietro D'Agostino (Renault Clio), i primi tra le R3C, e a Corrado Peloso e Claudio Carruccio, al debutto su una Peugeot 208 R2B dopo tanti anni di militanza nel Trofeo Suzuki. È stato proprio il pilota valdostano l'unico ad aver vinto una prova speciale strappandola ad Ancillotti. Dopo tanti anni e tante vittorie di classe, nel CiWrc è mancato il cinquantenne Roberto Vescovi, che sta valutando la partecipazione a qualche monomarca. A tenere alti i colori della famiglia ci ha pensato la sua signora Giancarla Guzzi, che ha affiancato Sara Micheletti, ottenendo un buon trentatreesimo posto assoluto e vincendo con lei in solitaria la classifica femminile.

GRUPPO N A GAMBA, GRUPPO A MICHELONI

Continuando a parlare delle due ruote motrici, è da sottolineare il bel duello tra le prime due Renault Clio Rs di classe N3, che sembrano non accusare l'età. Alla fine Efisio

Sopra, da sinistra, la Peugeot 106 N2 di Daniele Zecchini e Alessio Luciani, la Rover Mg Zr 105 A5 di Luca Lazzeroni e Marino Costa e la Mini Cooper S RST1.6 di Giancarlo Nolfi e Samuele Pellegrino. Sotto, la Fiat Seicento Sporting della classe riservata alle A0 di Luca Del Testa e Jasmine Morelli.

Gamba e Maurizio Olla hanno vinto la classe precedendo di soli 4"4 Leonardo Pucci e Samuela Leporatti. Sempre a proposito di Clio, ma in questo caso Racing Start, è durata poco la gara di Ivan Stival, che dopo un buon quarantacinquesimo tempo assoluto nel primo passaggio sul Volterraio, sulla PS2 è uscito di strada. Tra le sette vetture iscritte nel Gruppo A si sono imposti Gianluca Micheloni e Roberta Antonelli, che hanno portato la loro Peugeot 106 A6 al trentaduesimo posto della graduatoria generale davanti a "Lo Ciao" e Sara Mosti", della partita su una Renault Clio Williams A7. Il podio di Gruppo A è stato completato da Luca Del Testa e Jasmine Morelli, al via su una piccola Fiat Seicento Sporting A0. All'Elba c'era anche una Toyota Yaris di classe N5. Dopo alcune stagioni con Mitsubishi e Subaru Gruppo N, Pietro Porro e Alberto Contini hanno voluto provare questa nuova vettura, chiudendo in trentaquattresima posizione assoluta.

CRZ A ROSSETTI-FENOLI

Poco da aggiungere a quanto già detto per la gara valida per la Coppa Rally di Zona, che ha ricalcato il percorso del rally maggiore. E così, epurate le WRC e Andrea Carella, pilota prioritario del 1° Elenco Internazionale, a vincere sono stati Rossetti-Fenoli davanti a Testa-Zanchetta e a Volpi-Maffoni. Al momento è difficile sapere se alcuni di questi equipaggi saranno al via di altre gare di zona. Sarebbe comunque bello che si qualificassero per la finale, per poi quindi ritrovarli a fine ottobre al Rally Città di Modena, una gara che, visti i precedenti del Rally Ac Como, si preannuncia davvero molto interessante.

Portoferraio (LI) - 16-17 aprile 2021
Campionato Italiano WRC
Coppa Rally Aci Sport Zona 5

ASSOLUTA

1	**Pedersoli-Tomasi**	Citroën DS3 WRC	A	**in 54'30"4**
2	**Rossetti-Fenoli**	Hyundai i20 R5	R	**54'40"0**
3	**Carella-De Guio**	Skoda Fabia Evo R5	R	**55'04"0**
4	**Testa-Zanchetta**	Skoda Fabia R5	R	**55'42"2**
5	**Volpi-Maffoni**	Skoda Fabia R5	R	**56'04"0**
6	**Riolo-Floris**	Volkswagen Polo R5	R	**56'04"9**
7	**Maestrini-Pons**	Volkswagen Polo R5	R	**56'15"5**
8	**Gino-Michi**	Skoda Fabia Evo R5	R	**56'25"2**
9	**Andriolo-Menegon**	Skoda Fabia Evo R5	R	**56'48"3**
10	**Grani-Lombardi**	Skoda Fabia R5 Evo	R	**56'51"6**

GRUPPO R

Classe R2B (1600 cc): 1. Ancillotti-Ancillotti in 1.01'47"5; 2. Peloso-Carrucciu a 34"7; 3. De Menego-Camazzola a 1'11"3; 4. Massa-D'Alessandro (Ford Fiesta Rally 4) a 1'33"1; 5. Taddei-Salotti a 2'37"2; 6. Micheletti-Guzzi 3'35"0; 7. Lorenzato-Guadagnin a 9'43"5; 8. Posini-Fornino a 11'01"5 (gli altri su Peugeot 208 VTI). **Classe R2C (2000 cc):** 1. Testa-Gelasi in 1.04'33"3; 2. Maurino-Bruno (Peugeot 208 Rallye) a 4'31"0; 3. Recchiuti-Lazzarini a 32'32"9 (gli altri su Peugeot 208). **Classe R3C (2000 cc):** 1. Oldani-D'Agostino (Renault Clio) in 1.02'17"7; 2. Schram-Moncada (Renault Clio) a 52"8; 3. Tozzini-Faucci (Renault Clio Sport) a 1'32"6. **Classe R5 (oltre 2000 cc):** 1. Rossetti-Fenoli (Hyundai I20 R5) in 54'40"0; 2. Carella-De Guio a 24"0; 3. Testa-Zanchetta a 1'02"2; 4. Volpi-Maffoni a 1'24"0; 5. Riolo-Floris (Volkswagen Polo R5) a 1'24"9; 6. Maestrini-Pons (Volkswagen Polo R5) a 1'35"5; 7. Gino-Michi a 1'45"2; 8. Andriolo-Menegon a 2'08"3; 9. Grani-Lombardi a 2'11"6; 10. Liburdi-Colapietro a 2'37"6; 11. "Pedro"-Baldaccini (Hyundai I20 R5) a 2'48"8; 12. Pederzani-Pozzi a 2'54"9; 13. Moricci-Garavaldi a 3'11"0; 14. Galleni-Nassi a 4'18"5; 15. Gamba-Maggio a 4'28"5; 16. Della Maggiora-Favali a 4'38"3; 17. Iacomini-Marchi a 6'31"5; 18. Sinibaldi-Vallini 12'34"9; 19. Sgadò-De Angeli a 14'04"1; 20. Vignali-Alicervi a 15'26"2 (gli altri su Skoda Fabia R5).

GRUPPO R5NH

Classe RA5N: 1. Gherardi-Modenini (Suzuki Swift 1.6) in 1.08'10"7.

GRUPPO A

Classe 1150: 1. Del Testa-Morelli in 1.08'23"8; 2. Ibba-Dellea 21"0 (entrambi su Fiat Seicento Sporting Abarth). **Classe 1400:** 1. Lazzeroni-Costa (Rover Mg 105 Zr) in 1.10'19"8. **Classe 1600:** 1. Micheloni-Antonelli (Peugeot 106) in 1.04'43"9; 2. Pierulivo-Orzati (Citroën Saxo VTS) a 5'41"2; **Classe 2000:** 1. "Lo Ciao"-Mosti in 1.06'10"4; 2. Romano-Amoroso a 3'57"8 (entrambi su Renault Clio Williams). **Classe Super1600:** 1. Montauti-Adriani (Renault Clio S1600) in 1.00'29"0. **Classe WRC** 1. Pedersoli-Tomasi (Citroën DS3 WRC) in 54'30"4; 2. Fontana-Agnese (Hyundai I20 WRC) a 6'01"3.

GRUPPO N

Classe 1600: 1. Zecchini-Luciani (Peugeot 106) in 1.09'55"2. **Classe 2000:** 1. Gamba-Olla in 1.04'07"3; 2. Pucci-Leporatti a 4"4; 3. Bazzano-Menchetti (Renault Clio Sport) a 2'04"1; 4. Anselmi-Guerzoni a 8'05"0 (gli altri su Renault Clio R5).

GRUPPO N5 NAZIONALE

Classe N5 Nazionale: 1. Porro-Contini (Toyota Yaris) in 1.05'24"7.

RACING START

Classe RSTB1.6: 1. Nolfi-Pellegrino (Mini Cooper S R56) in 1.19'01"3.