



ALPE ADRIA **KARNTEN**

VITTORIA MAGIARA

di **Fabio Villa** fotografie **Photofelzi**

L'Hirter Karnten Rallye di Althofen in Carinzia, ha rappresentato il terzo appuntamento su sei dell'Austrian Rallye Challenge e la seconda tappa dell'Alpe Adria Rally Cup; 350 i chilometri di percorso con quattro prove speciali da percorrere due volte per un totale di 95 chilometri; due di queste particolarmente impegnative, quelle del secondo giro, che presentavano, l'una due chilometri, l'altra alcune centinaia di metri di sterrato; terra con fondo compatto e liscio, senza buche, ma comunque insidioso per la velocità e la scivolosità, accentuata da alcuni spruzzi di pioggia. Qualche malumore fra i piloti stranieri,

In Austria, nella vicina Carinzia, ha vinto il pilota ungherese Daniel Fischer che ha così rafforzato la sua leadership nel campionato austriaco. In gara c'erano anche numerosi italiani che hanno scelto di correre all'estero in pianta stabile. Soravito e Basso sono entrati nella top venti e la cosa è meno facile di quanto sembra perché il ritmo è alto

ventuno di questi erano italiani, ha suscitato la presenza, ma in Austria e Germania è una cosa normalissima, di pattuglie della polizia lungo tutti i trasferimenti munite di velox, tanto è vero che non sono mancate varie multe, di importo non eccessivo, anche per lievi superamenti dei limiti di velocità; agenti che hanno sanzionato anche coloro che presentavano vetture sprovviste delle targhe originali, sostituite da copie in carta o plastica adesiva.



SI CORRE DAVVERO CON OGNI AUTO

Nell'altra pagina, la vetusta ma competitiva vettura del vincitore, Daniel Fischer, al quale, va detto, il ritiro di Rigler ha dato via libera per il successo. Sopra, Michael Kogler, in testa all'Alpe Adria. Sotto, davvero estemporanea la Bmw M6 650i di Aigner. In fondo, gli italiani Basso-Barone.

Come capita sempre da queste parti, si corre con tutto: con le moderne, le storiche e le fuori omologazione purché le auto siano munite dei normali equipaggiamenti di sicurezza con omologazione attuale. Fra le tante e svariate tipologie di vetture al via (se non rientrano in una qualche categoria standard, un gruppo o una classe per loro la si trova sempre) e che hanno suscitato la curiosità di quei tecnici italiani che per la prima volta erano in Austria, spiccavano la presenza di una mastodontica Bmw M6 650i, fra l'altro affidata ad Andreas Aigner, già campione europeo produzione 2013 e Irc 2008, subito costretto al ritiro per le troppe problematiche di guida causate da un simile mezzo non proprio adatto ai rally e una nuovissima Audi TTS quattro, versione strettamente stradale, con alla guida Reini Sampl, pilota disabile, costretto in carrozzella, alla fine quattordicesimo posto assoluto. La gara, dopo l'iniziale predominio di Gerald Rigler, Peugeot 207 S2000, che si è aggiudicato le prime due prove, poi ritiratosi per incidente, ha registrato il predominio dell'ungherese Daniel Fischer, alla guida di una vettura ormai non più usuale da vedersi e sicuramente datata, una Subaru Impreza, che da noi sarebbe inserita in classe A8. Daniel si è aggiudicato tre prove e il successo finale, rafforzando la leadership nell'Austrian Rally Challenge; molto accesa la lotta per la piazza d'onore che ha visto prevalere sul finale l'ex campione di motocross Gunther Knobloch, una prova vinta, su Mitsubishi Lancer Evo IX Gruppo N, che ha piegato, con qualche fatica, la resistenza del roccioso Michael Kogler, Citroën Ds3 R3T, due prove vinte, al termine terzo e primo di Alpe Adria e sempre secondo nell'Austria Rallye Chal-





lenge (è anche nono di Mitropa Cup). Più distanziati dai primi tre, ma a stretto contatto fra di loro, si sono piazzati al quarto e quinto posto, Andi Wittmann, Mitsubishi Lancer Evo X Gruppo N e l'ex sciatore, ora allenatore della squadra tedesca di sci, Rene Zweibrot, al volante per la prima volta di una Ford Fiesta R5 dell'italiana RB Motors. A seguire, uno dietro l'altro, in sesta e settima piazza con le Suzuki Swift S1600 ufficiali, i fratelli Martin e Christoph Zellhofer; hanno completato la prima decina, in sequenza, l'esperto Andreas Mortl, Lancer Evo IX, Gernot Zeiringer, Opel Adam R2 e Gerald Bachler, Subaru Impreza Wrx, mentre all'undicesimo posto troviamo, all'esordio con una Peugeot 208 T16 di Munaretto, Heinz Leitgeb. Primi degli italiani, diciassettesimi assoluti e terzi di classe, Fabio Soravito e Giuseppe Solda, Renault Clio.

Alpe Adria Rally Cup. Trenta gli equipaggi alla via, a cui vanno aggiunti i tre del parallelo Alpe Adria Rally Trophy; a dominare la scena è stato il sopra ricordato Kogler che grazie al netto successo si è portato al comando della serie, pur essendo "solo" secondo di Gruppo 2, alle spalle di Massimo Padoan in coppia con Chiara Bolzan, con la Renault Clio Williams al quinto posto di Cup, pur con una penalizzazione di dieci secondi per partenza anticipata, che gli permette di essere terzo in classifica generale; secondo posto per Karl-Heinz Leitgeb, Renault Clio R3 che ha battagliato con Soravito, al termine terzo e ora pure terzo in campionato a pari punti con Padoan; ad un soffio, Andrea Basso, supportato da Maurizio Barone, con la Peugeot 208 R2 di Chemin; il pilota veneto, ora primo di Gruppo 3 e secondo nell'assoluta, ha scelto l'Alpe Adria per iniziare il proprio apprendistato internazionale. Buon sesto il gentleman driver Franz Schulz, Peugeot 207 RC, anche lui attivo su entrambi i fronti di Alpe Adria e

Mitropa, mentre in settima piazza si sono ritrovati Simone Boscaroli e Alexia Cunico, Citroën DS3 R3T, settimi anche in campionato, vittime di alcune vicissitudini: penalità per partenza anticipata, ritardo a un CO a seguito di una lunga contestazione di un eccesso di velocità minimo (36 euro la multa) da parte della polizia, ulteriore controllo degli agenti a fine prova con stop a freni caldi che si sono deteriorati. Bene anche Alessandro Beltramini, attualmente quinto di Alpe Adria, con alla sua destra Leonardo Visintini e Nicola Gaspari, con alle note Milena Danese, Renault Clio; completa la prima decina, alla guida di una Opel Ascona storica, Ferdinand Mitterbacher. Positivi riscontri cronometrici anche per Luigi Terpin e Stefano Ierman, Citroën C2 R2, undicesimi e per Eros Finotti, supportato da Nicola Doria, Peugeot 106, dodicesimo, in questo momento sesto nell'assoluta e primo di Gruppo 4. Tredicesimo, ora primo di Gruppo 1, Gunther Joham, BMW 325i. Al traguardo anche l'equipaggio rosa, formato da Emilia Guarino e Cinzia Michelini, Peugeot 106, "punite" per una partenza anticipata. Attardati in parco assistenza Sergio Graffi, Opel Corsa Csi e Albert Sosol, Peugeot 106, mentre Andrea Scalzotto, Peugeot 106, ha timbrato in anticipo ad un CO per aver male interpretato la non chiara scrittura di un cronometrista del tempo di partenza di settore. Ritirato-



ASSOLUTA

1. Fischer-Buna (Subaru Impreza GC8) in 57'54"7; 2. Knobloch-Rausch (Mitsubishi Lancer Evo IX) a 1'5"; 3. Kogler-Annemüller* (Citroën DS 3 R3T) a 2'54"; 4. Wittmann-Hubler (Mitsubishi Lancer Evo X) a 1'39"1; 5. Zweibrot-Detecik (Ford Fiesta RS) a 1'46"1; 6. Zellhofer-Forstner (Suzuki Swift S1600) a 2'04"4; 7. Zellhofer-Kachel (Suzuki Swift S1600) a 2'50"5; 8. Märti-Puchleitner (Mitsubishi Lancer Evo IX) a 3'14"8; 9. Zeiringer-Thaller (Opel Adam R2) a 3'19"1; 10. Bachler-Zach (Subaru Impreza WRX Sti) a 3'19"7; 11. Leitgeb-Leitgeb (Peugeot 208 T16) a 3'22"2; 12. Pyringer-Höllwirth (Mitsubishi Lancer Evo 6.5) a 3'22"8; 13. Leitgeb-Utschan* (Renault Clio R3) a 3'48"6; 14. Sampl-Schmid (Audi TTs Quattro) a 3'48"8; 15. Stengg-Kölblach (Opel Adam R2) a 3'49"4; 16. Steinböck-Bachmayer (Mitsubishi Lancer Evo V) a 3'58"2; 17. Soravito-Solda* (Renault Clio Ragnotti) a 4'20"2; 18. Lajoshazy-Takacs (Mitsubishi Lancer Evo VIII) a 4'20"8; 19. Basso-Barone* (Peugeot 208 R2 B) a 4'21"8; 20. Padoan-Bolzan* (Renault Clio Williams) a 4'32"7; 21. Auer-Iracher (Mitsubishi Lancer Evo II) a 4'57"1; 22. Ruiner-Giese (Nissan 350 Z) a 5'13"0; 23. Schulz-Thermer* (Peugeot 207 RC R3T) a 5'21"1; 24. Boscarol-Cunico* (Citroën DS 3 R3T) a 5'32"5; 25. Kroneder-Zehetbauer (Renault Clio Sport 2.0) a 5'43"2; 26. Gunzmann-Krumböck (Porsche 944 Turbo) a 5'45"2; 27. Liendi-Gauster (Audi A3 S3) a 5'49"7; 28. Beltrami-Visintini* (Renault Clio Williams) a 6'09"3; 29. Lamprecht-Mattes (Mitsubishi Lancer Evo III) a 6'18"3; 30. Gaspari-Danese* (Renault Clio) a 6'20"0; 31. Mitterbacher-Gruber* (Opel Ascona B) a 6'30"8; 32. Krautberger-Mayer (BMW E36 325i) a 7'19"6; 33. Terpin-Ilerman* (Citroën C2 R2) a 7'22"7; 34. Finotti-Doria* (Peugeot 106 S 16) a 7'24"9; 35. Denk-Krenn (Mitsubishi Lancer Evo VIII) a 7'32"6; 36. Wogner-Schmidinger (Ford Fiesta ST) a 7'42"1; 37. Königsgeder-Lukas (Lancia Delta Integrale 16V) a 7'51"6; 38. Lehner-Lehner (VW Golf III GTI 16V) a 7'58"1; 39. Just-Nadies (Mitsubishi Lancer Evo VI) a 8'10"8; 40. Lechner-Halbartschläge (Mitsubishi Lancer Evo III) a 8'34"0; 41. Kramer-Blassnegger (Mitsubishi Lancer Evo IX) a 8'44"8; 42. Stengg-Heigl (Opel Corsa OPC) a 8'48"2; 43. Joham-Hochegger* (BMW E36 325i) a 9'03"5; 44. Winkler-Stampfl (Peugeot 206 RC) a 9'06"8; 45. Bressan-Modolo* (Citroën Saxo VTS) a 9'07"1; 46. Jabornig-Scheiber* (Peugeot 205 GTI 1.9) a 9'11"0; 47. Scalzotto-Mosele* (Peugeot 106 Rallye) a 9'13"9; 48. Crozzoli-Zamparutti* (Opel Astra GSI 16V) a 9'26"1; 49. Schilcher-Mauritsch (Suzuki Swift M-Sport) a 10'03"4; 50. Eichberger-Krautsieder* (Seat Ibiza) a 10'10"6; 51. Bachl-Frühwirth (Mazda 323 BG 4WD Turbo) a 10'17"0; 52. Schöllner-Hofstädter (Mitsubishi Lancer Evo VIII) a 10'33"7; 53. Theuretsbacher-Theuretsbacher (BMW 2002 ti) a 10'42"2; 54. Gruber-Kollmann (VW Golf IV TDI) a 11'00"9; 55. Singer-Schmid (Suzuki Swift Sport) a 11'03"0; 56. Montino-Valentini* (Suzuki Swift Sport) a 11'10"7; 57. Fragner-Stutz (Mazda 323 BG Turbo 4WD) a 11'35"7; 58. Sosol-Lamanda* (Peugeot 106 Rallye) a 11'41"0; 59. Bressan-Marchetti (Honda Civic EK4) a 12'18"3; 60. Pink-Buttolo (Lancia Delta HF Integrale) a 12'39"6; 61. Bellschann Von Mildeburg-Staudinger (Porsche 911 SC RS 3,0) a 12'41"0; 62. Martinis-Strandron* (Citroën Saxo VTS) a 13'21"0; 63. Tomasi-Cazzador* (Peugeot 106 Rallye S20) a 13'25"8; 64. Ravaglioli-Villa (Ford Mustang GT) a 13'57"4; 65. Pirz-Reitmaier (Peugeot 206 S16) a 14'29"2; 66. Graffi-Ceretti* (Opel Corsa GSI 16V) a 15'17"1; 67. Guarino-Michellini* (Peugeot 106 S 16) a 19'50"7; 68. Zeiringer-Lindtner (Fiat Stilo JTD) a 23'47"0.

*Città all'Alpe Adria Rally Cup

PARTITI: 89 - ARRIVATI: 68 - I VINCITORI DELLE PS: Fischer 3, Kogler e Rigler 2, Knobloch 1 - I LEADER: Rigler PS1-2, Fischer PS3-8 - I PRINCIPALI RITIRI: PS1 Aigner (trasmissione), PS1 Mayer (problemi meccanici), PS3 Rigler (incidente), PS4 Lain (rottura semiasse), PS5 Acco (rottura del cambio).



si per incidente lo svedese Daniel Ernst, Seat Ibiza, che ha scelto le lunghe trasferte che richiedono la partecipazione alle prove dell'Alpe Adria, perché, caso forse unico fra i piloti scandinavi, non ama i fondi sterrati del Nord Europa ma preferisce quelli asfaltati (non per nulla è finito fuori strada in una delle ps con tratti su terra).

Alpe Adria Rally Trophy. Solo tre, come scritto in precedenza, i partecipanti con le vetture di maggior cilindrata e con le 4x4: facile e netta vittoria, visto anche il mezzo di cui disponeva, una Peugeot 208 R5, per Leitgeb che ha preceduto Peter Scholler, Mitsubishi Lancer Evo VIII, che si conferma al comando della mini serie e Ruggero Ravaglioli, Ford Mustang GT, secondo nella classifica complessiva, acrobatico nell'affrontare i tratti su sterrato con una vettura già complicata di per sé da gestire sull'asfalto; il driver faentino spererebbe in una deroga da parte di Aci-Sport per poter partecipare al Carnia, che in quanto nazionale ammette al via le Rgt, ma non le Fgt. Misteri dei regolamenti federali.

Historic Rallye Cup. La gara ha visto ai nastri di partenza otto equipaggi: il veterano Kurt Gottlicher, Ford Sierra Cosworth 4x4, dopo aver vinto le prime due prove speciali è stato costretto al ritiro per un problema meccanico nel corso della terza, quando era ventiquattresimo assoluto; a quel punto la testa della corsa storica è stata presa da Christian Gunziman, Porsche 944 Turbo, che si è aggiudicato tre passaggi e il successo finale, piazzandosi ventiseiesimo assoluto. Secondo posto per Ferdinand Mitterbacher, Opel Ascona B, tre prove vinte pure lui, mentre il terzo gradino del podio è andato a Gunter Königsgeder, Lancia Delta Integrale.

