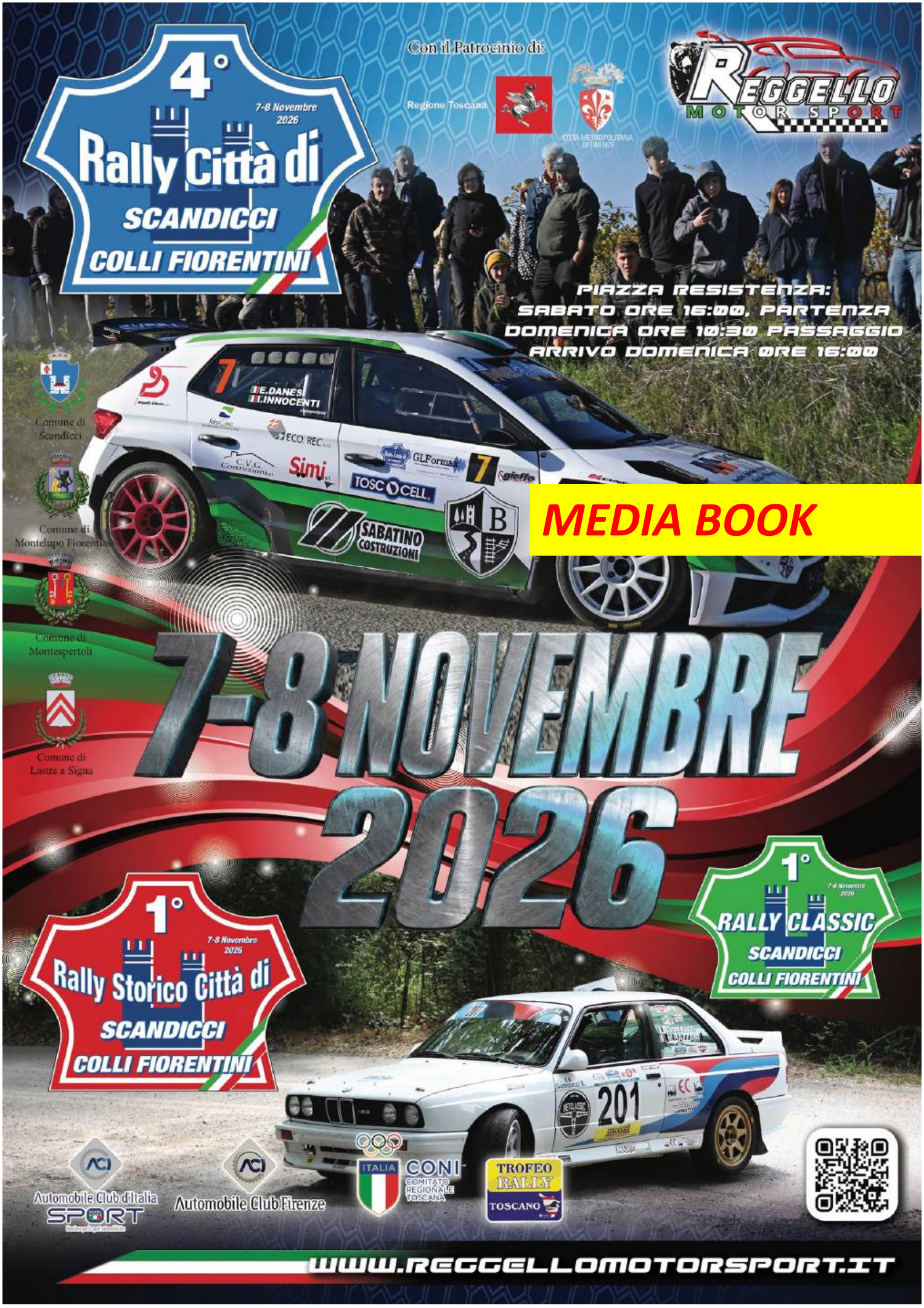

4°
7-8 Novembre 2026
Rally Città di
SCANDICCI
COLLI FIORENTINI
Con il Patrocinio di:
Regione Toscana
CITTÀ METROPOLITANA DI FIRENZE
REGGELLO MOTOR SPORT
PIAZZA RESISTENZA:
SABATO ORE 16:00, PARTENZA
DOMENICA ORE 10:30 PASSAGGIO
ARRIVO DOMENICA ORE 16:00
Comune di Scandicci
Comune di Montelupo Fiorentino
Comune di Montespertoli
Comune di Lastra a Signa
MEDIA BOOK
7-8 NOVEMBRE 2026
1°
7-8 Novembre 2026
Rally Storico Città di
SCANDICCI
COLLI FIORENTINI
1°
7-8 Novembre 2026
RALLY CLASSIC
SCANDICCI
COLLI FIORENTINI
Automobile Club d'Italia
SPORT
Automobile Club Firenze
ITALIA
CONI
COMITATO REGIONALE TOSCANA
TROFEO RALLY TOSCANO
WWW.REGGELLOMOTORSPORT.IT



SOMMARIO

Note informative

Tabella Tempi e Distanze

Cartine percorso

Descrizione Prove Speciali

Albo d'oro della gara

L'edizione 2025

Terminologia Rally

Cartelli Standard FIA zone di controllo

Caratteristiche vetture in gara

SALA STAMPA

CONCESSIONARIA CO.BRA.MA
c/o Concessionaria CO.BRA.MA –Scandicci
Via Don Lorenzo Perosi, 4

Orari apertura:
sabato7novembre 2026
dalle ore 08:30 alle 12,30 e dalle 15,00 alle ore 21,00
domenica 8 novembre 2026
Orario continuato dalle ore 08:00 alle ore 19,00

PROGRAMMA DI GARA

VENERDI 6 NOVEMBRE 2026

Consegna road-book 08.30 - 12.30 Scandicci (FI) - Co.Bra.Ma Via Don L. Perosi 4
14.00 - 18.00 Scandicci (FI) - Co.Bra.Ma Via Don L. Perosi 4
Ricognizioni percorso 09.00 - 18.00 Tutte le Prove Speciali
Apertura Parco Assistenza 18.00 - 21.00 Scandicci (FI) Via del Parlamento Europeo

SABATO 7 NOVEMBRE 2026

Verifiche Sportive

•Sessione riservata iscritti shakedown 07.30 - 10.00 Scandicci (FI) - Co.Bra.Ma Via Don L. Perosi 4
•Aperta a tutti i Concorrenti 10.00 - 12.00 Scandicci (FI) - Co.Bra.Ma Via Don L. Perosi 4

Verifiche Tecniche

•Sessione riservata iscritti shakedown 07.30 - 10.00 Scandicci (FI) - Parco Assistenza
•Aperta a tutti i Concorrenti 10.00 - 12.00 Scandicci (FI) - Parco Assistenza

Shakedown 08.30 - 12.30 Lastra a Signa, Via Leonardo da Vinci

Distribuzione Targhe e numeri di gara

07.30 -12.00 Scandicci (FI) CO.Bra.Ma. Scandicci (FI)
Pubblicazione elenco verificati 13.30 Albo di Gara on line - Applicazione “Sportity”

Briefing concorrenti con DG

Cartaceo on line su APP SPORTITY password: SCANDICCI2026

Partenza Rally 15.01 Scandicci (FI) – Via Pantin
Ingresso Riordino Notturno 17.53 Scandicci (FI) – Parcheggio Co.Bra.Ma

DOMENICA 9 NOVEMBRE 2025

Uscita Riordino Notturno 08.01 Scandicci (FI) – Parcheggio Co.Bra.Ma
Arrivo Gara e Premiazioni 16.06 Scandicci (FI) – Via Pantin
Pubblicazione Classifica 17.00 Albo di Gara on line - Applicazione “Sportity”

Albo Ufficiale di gara: App Sportity, canale “SCANDICCI2026”

4° RALLY CITTA' DI SCANDICCI E COLLI FIORENTINI

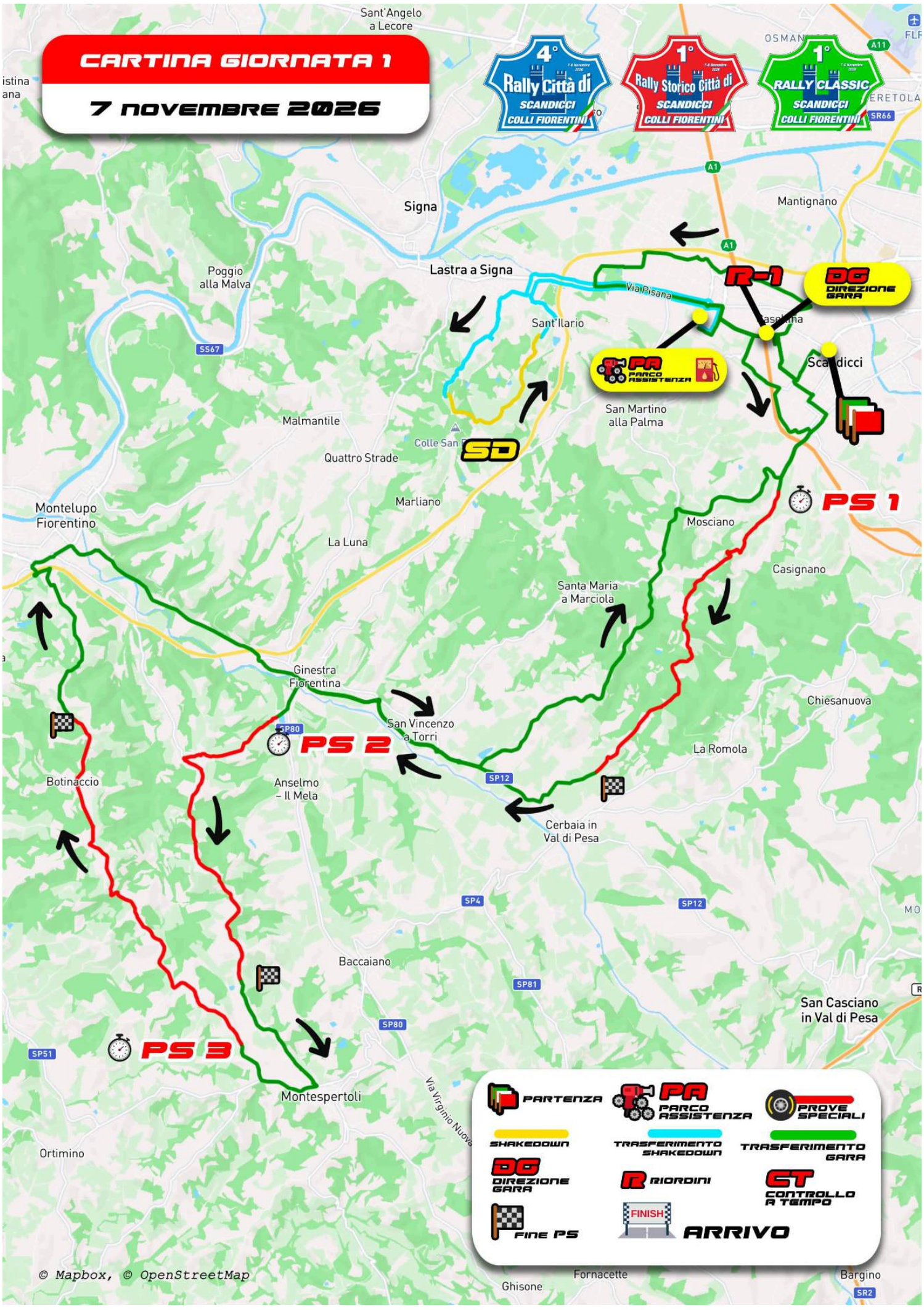
7/8 NOVEMBRE 2026

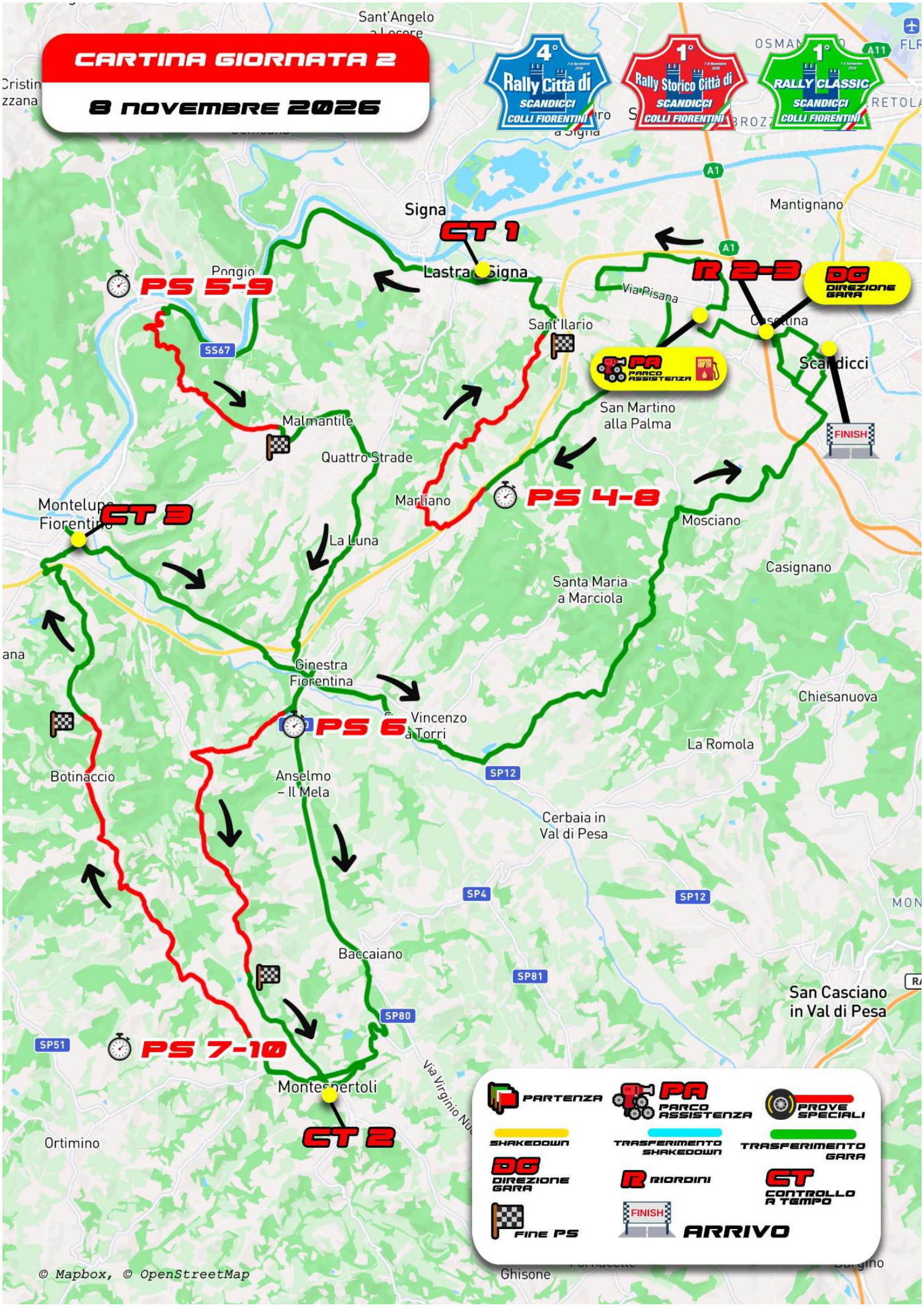
	Set.	C.O.	C.T.	P.S.	Località	Lungh. P.S.	Lungh. Trasfer.	Lungh. totale	Tempo imposto	Media	Orario teorico
					SABATO 7 NOVEMBRE 2026						
SEZIONE 1	1	0			SCANDICCI - VIA PANTIN PARTENZA						15:01
		1			SCANDICCI - VIA DELL'ARRIGO		13,90	13,90	0.30	*27,80*	15:31
	2			*1*	***ANASTASIA***	**6,78**					**15:34**
		2			GINESTRA F.NA VIA DEL VIRGINIO		6,93	13,71	0.24	*34,28*	15:58
	3			*2*	***PULICA 1***	**6,40**					**16:01**
		3			MONTESPERTOLI - VIA MANDORLI		4,23	10,63	0.19	*33,57*	16:20
	4			*3*	***BOTINACCIO 1***	**7,41**					**16:23**
		3A			SCANDICCI - VIA DEL PARLAMENTO EUROPEO SERVICE A "IN"		26,70	34,11	0.55	*37,21*	17:18
	5				**Parco Assistenza A**				**0.30**		
	6	3B			SCANDICCI - VIA DEL PARLAMENTO EUROPEO SERVICE A "OUT"						17:48
		3C			SCANDICCI - PARCHEGGIO CO.BRA.MA RIO 1 IN"		1,90	1,90	0.05	*22,80*	17:53
	7				**Riordinamento 1**				**14.08**		
					DOMENICA 8 NOVEMBRE 2026						
SEZIONE 2	8	3D			SCANDICCI - PARCHEGGIO CO.BRA.MA RIO 1 OUT"						08:01
		3E			SCANDICCI - VIA DEL PARLAMENTO EUROPEO SERVICE B "IN"		1,58	1,58	0.05	*18,96*	08:06
	9				**Parco Assistenza B**				**0.15**		
	10	3F			SCANDICCI - VIA DEL PARLAMENTO EUROPEO SERVICE B "OUT"						08:21
		RZ1			REFUILLING ZONE 1 - USCITA PARCO ASSISTENZA	*24,18*	*64,29*	*88,47*			
					Distanza alla ZR 2						
		4			LASTRA A SIGNA - BRICOLI		9,94	9,94	0.25	*23,86*	08:46
	11			*4*	***GABRIELE SACCHI 1***	**6,11**					**08:49**
		CT	1		***LASTRA A SIGNA - P.ZZA GARIBALDI***						
		5			MONTELUPO - CAMAIONI		12,20	18,31	0.37	*29,69*	09:26
	12			*5*	***SAN VITO 1***	**4,26**					**09:29**
		6			GINESTRA F.NA VIA DEL VIRGINIO		8,15	12,41	0.26	*28,64*	09:55
	13			*6*	***PULICA 2***	**6,40**					**09:58**
		CT	2		***MONTESPERTOLI - P.ZZA DEL POPOLO***						
		7			MONTESPERTOLI - VIA MANDORLI		6,12	12,52	0.23	*32,66*	10:21
	14			*7*	***BOTINACCIO 2***	**7,41**					**10:24**
		7A			SCANDICCI - PARCHEGGIO CO.BRA.MA RIO 2 "IN"		26,30	33,71	1.10	*28,90*	11:34
	15				**Riordinamento 2**				**0.45**		
SEZIONE 3	16	7B			SCANDICCI - PARCHEGGIO CO.BRA.MA RIO 2 "OUT"						12:19
		7C			SCANDICCI - VIA DEL PARLAMENTO EUROPEO SERVICE C "IN"		1,58	1,58	0.05	*18,96*	12:24
	17				**Parco Assistenza C**				**0.30**		
	18	7D			SCANDICCI - VIA DEL PARLAMENTO EUROPEO SERVICE C "OUT"						12:54
		RZ2			REFUILLING ZONE 2 - USCITA PARCO ASSISTENZA	*17,78*	*56,52*	*74,30*			
					Distanza all'arrivo						
		8			LASTRA A SIGNA - BRICOLI		9,94	9,94	0.25	*23,86*	13:19
	19			*8*	***GABRIELE SACCHI 2***	**6,11**					**13:22**
		9			MONTELUPO - CAMAIONI		10,90	17,01	0.32	*31,90*	13:54
	20			*9*	***SAN VITO 2***	**4,26**					**13:57**
		10			MONTESPERTOLI - VIA MANDORLI		18,00	22,26	0.36	*37,10*	14:33
	21			*10*	***BOTINACCIO 3***	**7,41**					**14:36**
		CT	3		***MONTELUPO - VIALE CENTOFIORI***						
		10A			SCANDICCI - PARCHEGGIO CO.BRA.MA RIO 3 "IN"		26,00	33,41	1.10	*28,64*	15:46
	22				**Riordinamento 3**				**0.15**		
SEZ.4	23	10B			SCANDICCI - PARCHEGGIO CO.BRA.MA RIO 3 "OUT"						16:01
		10C			SCANDICCI - VIA PANTIN ARRIVO		1,62	1,62	0.05	*19,44*	16:06

Tot. Rally	***62,55***	***185,99***	***248,54***
	25,17%	*74,83%*	

	07-nov	08-nov
Alba	06:56	06:57
Tramonto	17:03	17:02

RIEPILOGO			
N° PS	**10**	*N° Sezioni*	**4**
N° C.O.	**24**	*N° Settori*	**23**


CARTINA GIORNATA 1
7 NOVEMBRE 2026
4° Rally Città di SCANDICCI COLLI FIORENTINI
1° Rally Storico Città di SCANDICCI COLLI FIORENTINI
1° RALLY CLASSIC SCANDICCI COLLI FIORENTINI
R-1
DG DIREZIONE GARA
PA PARCO ASSISTENZA
SD
PS 1
PS 2
PS 3
Sant'Angelo a Lecore
Signa
Mantignano
Lastra a Signa
Poggio alla Malva
Via Pisana
Sant'Ilario
Scandicci
San Martino alla Palma
Malmantile
Quattro Strade
Marliano
Montelupo Fiorentino
La Luna
Mosciano
Casignano
Santa Maria a Marciola
Ginestra Fiorentina
San Vincenzo a Torri
Chiesanuova
La Romola
Botinaccio
Anselmo - Il Mela
Cerbaia in Val di Pesa
Baccaiano
San Casciano in Val di Pesa
Montespertoli
Ortimino
Via Virginio Nuova
Fornacette
Ghisone
Bargino
SS67
A1
A11
SR66
SP80
SP12
SP4
SP81
SP51
SR2
PARTENZA
PARCO ASSISTENZA
PROVE SPECIALI
SHAKEDOWN
TRASFERIMENTO SHAKEDOWN
TRASFERIMENTO GARA
DIREZIONE GARA
RIORDINI
CONTROLLO A TEMPO
FINE PS
FINISH
ARRIVO
© Mapbox, © OpenStreetMap


CARTINA GIORNATA 2
8 NOVEMBRE 2026
4° Rally Città di SCANDICCI COLLI FIORENTINI
1° Rally Storico Città di SCANDICCI COLLI FIORENTINI
1° RALLY CLASSIC SCANDICCI COLLI FIORENTINI
Sant'Angelo
Signa
CT 1
Lastra a Signa
PS 5-9
Poggio
SS67
Malmantile
Quattro Strade
Marliano
PS 4-8
R 2-3
DG DIREZIONE GARA
Via Pisana
Sant'Ilario
PA PARCO ASSISTENZA
San Martino alla Palma
Scandicci
FINISH
Mantignano
A1
A11
Montelupo Fiorentino
CT 3
La Luna
Mosciano
Casignano
Santa Maria a Marciola
Ginestra Fiorentina
PS 6
Vincenzo a Torri
Chiesanuova
La Romola
Botinaccio
Anselmo – Il Mela
SP12
Cerbaia in Val di Pesa
SP4
SP81
SP80
SP51
Baccaiano
PS 7-10
Montespertoli
CT 2
Ortimino
San Casciano in Val di Pesa
Ghisone
PARTENZA
PARCO ASSISTENZA
PROVE SPECIALI
SHAKEDOWN
TRASFERIMENTO SHAKEDOWN
TRASFERIMENTO GARA
DIREZIONE GARA
RIORDINI
CONTROLLO A TEMPO
FINE PS
ARRIVO
© Mapbox, © OpenStreetMap

LE PROVE SPECIALI

Saranno cinque le prove speciali che caratterizzeranno il percorso del **4° Rally Città di Scandicci e Colli Fiorentini**, un itinerario che unisce la tradizione rallistica del territorio fiorentino alle caratteristiche tecniche di strade capaci di mettere alla prova equipaggi e vetture. Un percorso articolato tra boschi, vigneti e oliveti, sulle strade delle colline che circondano Scandicci, Montespertoli, Montelupo Fiorentino e Lastra a Signa, dove ogni tratto richiederà attenzione, precisione di guida e capacità di interpretare rapidamente i cambiamenti del fondo e dell'andamento stradale.

Il programma scatterà nel pomeriggio di sabato con le prove "**Anastasia", "Pulica" e "Botinaccio"**, per poi proseguire domenica mattina con la "**Gabriele Sacchi" e la "San Vito"**, prima di tornare di nuovo sui tracciati di Pulica e Botinaccio. Un disegno di gara che recupera luoghi e suggestioni legati alla storia del vecchio Rally dell'Impruneta, riportando in primo piano strade che hanno rappresentato, negli anni, un riferimento per gli appassionati della disciplina.

ANASTASIA, il fascino della tradizione
La partenza del sabato pomeriggio sarà affidata alla prova speciale "Anastasia!, uno dei tratti cronometrati più conosciuti e ricordati dagli appassionati. È la prova dello "Chalet", come veniva comunemente chiamato il locale situato nelle vicinanze dell'inizio del percorso, un punto di riferimento rimasto nella memoria di tanti piloti e spettatori. Un nome che richiama direttamente le edizioni del vecchio Rally dell'Impruneta e restituisce alla competizione una parte importante della sua identità storica.
Il tracciato si sviluppa tra i boschi delle colline di Scandicci, in un ambiente naturale di particolare fascino. Dal punto di vista tecnico, questa è una prova che non concede molto spazio all'improvvisazione: il percorso presenta continui cambi di direzione, da affrontare prevalentemente a velocità contenute, nei quali diventano fondamentali la precisione delle traiettorie e la capacità di mantenere il ritmo. A caratterizzarla sono anche due spettacolari tornanti in salita, passaggi che richiederanno attenzione nella gestione della vettura e una buona capacità di trovare trazione in uscita. Una prova dal carattere tecnico, dunque, nella quale la velocità pura dovrà lasciare spazio alla pulizia di guida e alla capacità di interpretare ogni singola curva. Anastasia rappresenta così un primo banco di prova significativo per gli equipaggi, chiamati fin dall'avvio a trovare il giusto equilibrio tra aggressività e controllo.

PULICA, dalle vigne ai tratti più guidati nel bosco
La seconda prova speciale sarà "Pulica", anch'essa legata alla tradizione del Rally dell'Impruneta, sebbene sia stata utilizzata soltanto in alcune edizioni. Un percorso meno presente nella memoria collettiva rispetto ad Anastasia, ma che conserva caratteristiche interessanti e propone una successione di situazioni differenti, capaci di richiedere una guida versatile.
La prova si sviluppa a cavallo tra i territori comunali di Montelupo Fiorentino e Montespertoli. La prima parte è caratterizzata da un tratto in salita, immerso nel paesaggio viticolo dei Colli Fiorentini, dove la strada accompagna gli equipaggi attraverso un ambiente che racconta in modo evidente la vocazione agricola e turistica di queste colline.
Successivamente il tracciato entra nel bosco e cambia progressivamente volto. La strada diventa più veloce, ma resta particolarmente guidata, con un andamento che richiede continui aggiustamenti e una buona capacità di leggere in anticipo le curve. Il passaggio dalla salita tra i vigneti al tratto boschivo rappresenta uno degli elementi distintivi di Pulica: due scenari diversi, uniti da un percorso che alterna scorrevolezza e impegno tecnico.
Per gli equipaggi sarà importante trovare il giusto compromesso tra ritmo e precisione, sfruttando i tratti più rapidi senza perdere efficacia nei cambi di direzione. Una prova completa, nella quale la conoscenza del percorso e la capacità di adattarsi alle sue variazioni potranno fare la differenza.

LE PROVE SPECIALI

BOTINACCIO, velocità e cambi di pendenza

Interamente compresa nel territorio comunale di Montespertoli, la prova speciale “Botinaccio” completa il trittico del sabato pomeriggio. Anche in questo caso, il paesaggio dei Colli Fiorentini fa da cornice a un tracciato che unisce le caratteristiche ambientali del territorio a un andamento stradale capace di offrire diversi spunti tecnici.

Si presenta come una prova relativamente veloce, contraddistinta da importanti saliscendi e da variazioni altimetriche che impongono agli equipaggi una lettura attenta della strada. Proprio i cambi di pendenza rappresentano uno degli aspetti più caratteristici del percorso, soprattutto nei punti in cui il profilo stradale muta in maniera improvvisa, modificando le condizioni di approccio alle curve e la percezione della traiettoria.

Il tracciato richiederà quindi una guida precisa e una buona capacità di anticipazione. Nei tratti più scorrevoli sarà importante mantenere un ritmo elevato, senza però sottovalutare i passaggi nei quali la conformazione della strada può sorprendere anche i concorrenti più esperti. Le variazioni altimetriche, unite alla successione delle curve, renderanno Botinaccio una prova da interpretare con attenzione, nella quale la fiducia nella vettura dovrà sempre accompagnarsi alla capacità di leggere il terreno.

“GABRIELE SACCHI”, una prova speciale nel ricordo di un amico

La domenica mattina si aprirà con la prova speciale “Gabriele Sacchi”, intitolata alla memoria del pilota e amico scomparso prematuramente. Una dedica che assume un significato particolare per chi ha condiviso con lui la passione per i rally e che lega il programma sportivo della manifestazione al ricordo di una persona rimasta nel cuore dell'ambiente.

Il tracciato riprende, nelle sue linee generali, una prova speciale già affrontata nelle numerose edizioni del vecchio Rally dell'Impruneta. Si snoda sulle colline di Lastra a Signa e propone una prima parte caratterizzata da una carreggiata piuttosto larga e da un andamento veloce. Una sezione nella quale gli equipaggi potranno cercare un buon ritmo, prestando comunque attenzione alla lettura delle curve e alla preparazione dei successivi cambi di direzione.

La strada si restringe poi progressivamente, trasformando il carattere della prova. Il percorso diventa più insidioso, con una successione di curve tecniche e saliscendi che richiedono maggiore precisione e una guida particolarmente attenta. Il passaggio dalla parte più larga e veloce al tratto stretto e guidato rappresenta il principale elemento distintivo della prova, nella quale sarà necessario adattare rapidamente il proprio stile di guida alle diverse condizioni del tracciato.

A rendere ancora più suggestivo il percorso è il contesto paesaggistico delle colline lastrigiane, che accompagna gli equipaggi lungo una prova capace di coniugare impegno sportivo e valore affettivo. La prova sarà disputata due volte, offrendo ai concorrenti una seconda occasione per affinare le traiettorie e confrontarsi con le insidie di un tracciato che alterna velocità, tecnica e continui cambi di ritmo.

SAN VITO, corta ma ricca di insidie

A seguire sarà la volta della prova speciale “San Vito”, un tratto relativamente breve, ma tutt'altro che semplice dal punto di vista tecnico. Il percorso si sviluppa tra i territori di Montelupo Fiorentino e Lastra a Signa, attraversando alcuni degli scorci più caratteristici delle colline della zona.

La carreggiata regolare offre un riferimento costante agli equipaggi, ma non elimina le difficoltà legate all'andamento della strada. La prima parte si snoda in salita attraverso il bosco, in un ambiente nel quale sarà importante trovare il giusto ritmo e mantenere precisione nell'impostazione delle curve.

Nella seconda sezione il tracciato si distende, con un andamento quasi pianeggiante che attraversa vigneti e oliveti, restituendo un paesaggio tipico della campagna toscana.

La lunghezza contenuta non deve trarre in inganno: questa è una prova molto tecnica e divertente, nella quale la successione delle curve richiede attenzione e capacità di raccordare correttamente le traiettorie. Ogni passaggio dovrà essere affrontato con precisione, evitando di perdere velocità nei tratti più guidati e sfruttando al meglio le caratteristiche della carreggiata.

La varietà del percorso, con la salita nel bosco e la parte successiva, rappresenta uno degli aspetti più interessanti della prova. Un tracciato compatto, ma capace di offrire agli equipaggi un confronto impegnativo, nel quale anche i dettagli della guida potranno incidere sul risultato.

ALBO D’ORO

2023	MIELE-BELTRAME	(Skoda Fabia RS Rally2)
2024	ZANIN-DE GUIO	(Toyota GR Yaris Rally2)
2025	DANESI-INNOCENTI	(Skoda Fabia RS Rally2)

LA PRIMA DI DANESI

Emanuele Danesi firmò la prima vittoria in carriera. Una sfida combattuta sui colli fiorentini, con nove prove speciali e un podio tutto toscano.

L'8 e 9 novembre 2025 Scandicci tornò a essere il cuore pulsante del rallismo toscano con la terza edizione del Rally Città di Scandicci-Colli Fiorentini, organizzato da Reggello Motor Sport in collaborazione con l'Automobile Club Firenze. La manifestazione confermò la propria vocazione territoriale e coinvolse, oltre a Scandicci, anche i comuni di Lastra a Signa, Montelupo Fiorentino e Montespertoli, attraversando alcuni degli scenari più suggestivi delle colline fiorentine.

A conquistare il successo furono il pistoiese Emanuele Danesi e Jacopo Innocenti, al volante di una Skoda Fabia RS Rally2. Per l'equipaggio toscano arrivò una vittoria dal valore particolare: Danesi centrò infatti il primo successo assoluto della propria carriera e lo fece al debutto con una vettura a trazione integrale, dopo una lunga esperienza maturata nelle categorie a due ruote motrici.

La gara non concesse nulla di scontato. Andrea Volpi e Gabriele Gentini, anche loro su Skoda Fabia RS Rally2, presero il comando della classifica al termine delle due prove del sabato. Danesi rimase però a stretto contatto con l'equipaggio elbano e, dalla quinta prova speciale, riuscì a ribaltare la situazione, portandosi al comando. Da quel momento gestì la pressione con grande lucidità, difese la leadership e suggellò la propria prestazione firmando anche il miglior tempo nell'ultima prova speciale. Volpi dovette così accontentarsi della seconda posizione, al termine di una prestazione comunque di rilievo.

Il podio parlò interamente toscano grazie anche a Lorenzo e Cosimo Ancillotti. I fratelli fiorentini, al debutto su una Skoda Fabia nella versione Evo, conquistarono la terza posizione assoluta, riuscendo a contenere gli attacchi dei turchi Burak Cukurova e Ackay, quarti classificati su Skoda Fabia RS Rally2. Tra i protagonisti della gara si mise in evidenza anche Roberto Vescovi, affiancato da Giancarla Guzzi.

Il pilota parmense, al debutto con la Lancia Ypsilon HF Rally4, si rese protagonista di una prestazione particolarmente efficace, riuscendo a inserirsi nelle posizioni di vertice e a chiudere quinto assoluto, in un confronto diretto anche con vetture di categoria superiore.

La classifica premiò inoltre Alfredo De Dominicis e Massimo Daddoveri, sesti su Peugeot 208 N5, mentre Paolo Segantini e Innocenti conclusero settimi su Skoda Fabia Evo. Ottava posizione per Alessandro Gori e Giovanni Foscarini, al debutto con la Lancia Ypsilon Rally4, davanti a Ludwig Zigliani e Sara Montavoci, su Renault Clio Rally3, ed Emanuele Corti e Arianna Catalano, su Renault Clio RS Gruppo N, che completarono la top ten.

Ma il Rally Città di Scandicci 2025 non si esaurì nella sola dimensione agonistica. La manifestazione rinnovò anche il proprio impegno sul fronte sociale con la seconda edizione del "Rally Senza Barriere", iniziativa realizzata in collaborazione con "I Ragazzi del Sole Onlus", ANMIC e "I Nuovi Giorni Onlus", con il sostegno dell'Automobile Club Firenze e il patrocinio delle amministrazioni comunali coinvolte. L'iniziativa consentì a settanta persone, accompagnate da otto associazioni, di vivere l'esperienza di salire a bordo di un'automobile da competizione, condividendo con i piloti le emozioni del motorsport.

Un appuntamento che diede alla manifestazione una dimensione ulteriore, trasformando la passione per i motori in un'occasione concreta di partecipazione, inclusione e condivisione.

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 abbinate 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 percorrersi 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.

segue: terminologia 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.

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.

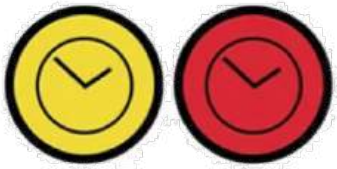
1.12 Tabella di marcia
Documento destinato a raccogliere i visti e la registrazione dei tempi ai differenti Controlli previsti sul percorso.

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 Conduttori, 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 Conduttori, suoi dipendenti o cose, oppure prodotti o causati a terzi o cose da esso Concorrente, suoi Conduttori e suoi dipendenti.

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

SEGNALETICA STANDARD FIA

TIME CONTROL
CONTRÔLE HORAIRE



Color of control area entry: **YELLOW**
Color of control: **RED**
Couleur de début de zone : **JAUNE**
Couleur du contrôle : **ROUGE**

SS START
DEPART DE SS



Color of control area entry: **YELLOW**
Color of control: **RED**
Couleur de début de zone : **JAUNE**
Couleur du contrôle : **ROUGE**

FLYING FINISH LINE
LIGNE D'ARRIVEE LANCEE



Color of control area entry: **YELLOW**
Color of control: **RED**
Couleur de début de zone : **JAUNE**
Couleur du contrôle : **ROUGE**

STOP CONTROL
CONTRÔLE STOP



Color: **RED**
Couleur : **ROUGE**

PASSAGE CONTROL
CONTRÔLE DE PASSAGE



Color of control area entry: **YELLOW**
Color of control: **RED**
Couleur de début de zone : **JAUNE**
Couleur du contrôle : **ROUGE**

END OF CONTROL ZONE
FIN DE LA ZONE DE CONTRÔLE



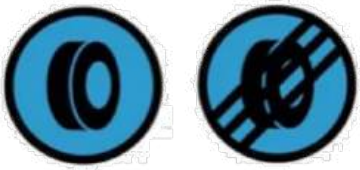
Color: **BEIGE**
Couleur : **BEIGE**

REMOTE SERVICE ZONE
ZONE D'ASSISTANCE ÉLOIGNÉS



Color: **BLUE**
Couleur : **BLEU**

TYRE MARKING/CHECKING ZONE ZONE
MARQUAGE/VERIFICATION PNEUS



Color: **BLUE**
Couleur : **BLEU**

REFUEL ZONE
ZONE DE RAVITAILLEMENT

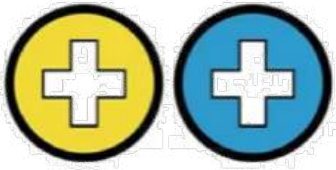


Color: **BLUE**
Couleur : **BLEU**

RADIO POINT (BAJAS ONLY)
POINT RADIO



MEDICAL VEHICLE POINT (BAJAS ONLY)
VEHICULE MEDICAL



MEDIA ZONE
ZONES MEDIAS



LE VETTURE PROTAGONISTE

CITROEN C3 RALLY2

MOTORE 4 cilindri iniezione diretta turbo 1600 cm3 **POTENZA MAX** 282 cv a 5000 giri/min. **COPPIA MAX** 420 Nm a 4000rpm **TRASMISSIONE** Trazione integrale **CAMBIO** Sequenziale cinque rapporti+RM Differenziali anteriori e posteriori autobloccanti **FRIZIONE** a doppio disco cerametallico **FRENI Anteriori** Dischi ventilati Ø 355 mm (asfalto) e Ø 300 mm (terra) Pinze a 4 pistoni **Posteriori** Dischi ventilati Ø 355 mm (asfalto) 300 mm (terra) Pinze a 4 pistoni **STERZO** Servosterzo idraulico **RUOTE** Asfalto da 18'' Terra da 15'' **DIMENSIONI Lunghezza** 3996 mm **Larghezza** 1820 mm **Passo** 2567 mm **Carreggiata** 1618 mm Serbatoio 81 litri **Peso** 1230 kg a vuoto.



FORD FIESTA RALLY4

MOTORE Ford EcoBoost 3 cilindri in linea turbo 999cc. Testa- ta in lega, basamento in ghisa **POTENZA** 210 CV a 6.500 g/min **COPPIA** 315Nm a 4.000 g/mi **TRASMISSIONE** cambio sequenziale 5 marce aggiornato con nuovi rapporti e differenziale a slittamento limitato a dischi con tre possibili rampe differenti (23/57) (27/57) (32/77) **FRIZIONE** a doppio disco **SOSPENSIONI** ammortizzatori regolabili con molle elicoidali **Anteriori** a 3 vie, **posterio- ri** a 2 vie. Ponte posteriore aggiornato. Molle in opzione dure o morbide, barra antirollio in opzione dura o morbida **FRENI anterio- ri** ventilati (da terra: 285mm, da asfalto 310mm) **Posteriori** Al- con da 280mm. Freno a mano idraulico **STERZO** servoassistenza elettrica applicata sul piantone **RUOTE** 6×15'' da terra / 6,5×16'' da asfalto / mozzi a 5 colonnette **ELETTRONICA** Cruscotto digitale e centralina motore Life Racing F88. Sistema antiritardo turbo a tre stadi. Unità di ripartizione della potenza M-Sport. Mappature aggiornate **DIMENSIONI Lunghezza** 4065mm, **altezza** 1735mm, **passo** 2490mm, **peso minimo** 1030kg



FORD FIESTA RALLY3

MOTORE 1497cc Ford EcoBoost Technology 12 valvole. 3 cilindri in linea turbocompresso **POTENZA** 215 CV A 5.000 giri/min **COPPIA** 400Nm a 3.500 giri/min **TRASMISSIONE** Nuovo cambio sequenziale a cinque marce con differenziali a slittamento limitato placcati anteriori e posteriori. Disconnessione della frizione idraulica montata sul freno a mano. Controllo elettronico del detent **FRIZIONE** a due lastre a disco **SOSPENSIONI** Montanti McPherson anteriori e posteriori con ammortizzatori regolabili in 3 modi. Molle opzionali e barre antirollio (Hard/Medium/Soft). Torrette di sospensione rinforzate **FRENI** Pinze a 4 pistoncini. **Dischi anteriori** ventilati (Sterrato – 280 mm) (asfalto – 330 mm). **Dischi posteriori** ventilati 280mm. Freno a mano idraulico con cilindro principale **STERZO** Servosterzo idraulico a rapporto corto **RUOTE Terra** 6×15" **Asfalto** 7×17" **DIMENSIONI Lunghezza** 4065m **Larghezza** 1735mm **Passo** 2490mm **Peso minimo** 1210 kg



HYUNDAI i20 Rally2

MOTORE anteriore 4 cilindri 1.6 turbo a iniezione diretta, 300 cv (200 kW) a 6.000 giri, flangia aspirazione ø 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 ø 355 mm asfalto e ø 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.



LANCIA YPSILON RALLY2 HF INTEGRALE

MOTORE 1.6 litri turbo Lancia Corse HF 1.598 cc **POTENZA MASSIMA** 287 CV @ 5.000 giri/min **ALESAGGIO x CORSA** 77 mm x 85,8 mm **COPPIA MASSIMA** 425 Nm @ 4.000 giri/min **DISTRIBUZIONE** DOHC 4 valvole per cilindro **ALIMENTAZIONE** Iniezione diretta **TRAZIONE** integrale permanente **CAMBIO** sequenziale 5 marce **FRIZIONE** bidisco Cerametallic **DIFFERENZIALI** anteriore e posteriore meccanici autobloccanti **FRENI Anteriori** Dischi ventilati 355 mm (asfalto) / 300 mm (terra) Pinze a 4 pistoncini **Posteriori** Dischi ventilati 355 mm (asfalto) / 300 mm (terra) Pinze a 4 pistoncini **FRENO A MANO** idraulico **SOSPENSIONI** Schema McPherson **AMMORTIZZATORI** regolabili su 3 vie **STERZO** Cremagliera idraulica **PNEUMATICI Asfalto** Cerchi 8x18 **Terra** Cerchi 7x15 **DIMENSIONI Lunghezza** 4.070 mm **Larghezza** 1.820 mm **Passo** 2.550 mm **Peso** 1.230 kg.



LANCIA YPSILON RALLY 4 HF

MOTORE EB2 Turbo, 3 cilindri 1.199 cm³ **Alesaggio x corsa** 75x90,48mm **Potenza massima** 212 CV a 5.450 g/min **Coppia massima** 290 Nm a 3.000 g/min **Distribuzione** Doppio albero a camme in testa, 4 valvole per cilindro **Trazione** anteriore **Frizione** a doppio disco in ceramica e metallo, diametro 183 mm **CAMBIO** Sequenziale SADEV a 5 rapporti **DIFFERENZIALE** Autobloccante meccanico **FRENI Anteriori** Dischi ventilati da 330 mm (setup asfalto) e 290 mm (setup terra), pinze a 4 pistoncini **Posteriori** Dischi da 290 mm, pinze a 2 pistoncini **Freno a mano** A comando idraulico **SOSPENSIONI** Tipo MacPherson **Ammortizzatori** Ohlins a 3 vie (regolabili in compressione ed estensione) **RUOTE asfalto** 7 x 17"; **terra** 6 x 15" **PNEUMATICI asfalto** 19/63-17 **terra** 16/64-15 **DIMENSIONI Larghezza** 1.760 mm **Altezza** 1.440 mm **Passo** 2.540 mm **PESO** 1.080 kg minimo.



PEUGEOT 208 RALLY 4

MOTORE Tipo EB2 Turbo, 3 cilindri 1199 cm3 **ALESAGGIO X CORSA** 75 x 90,48 mm**POTENZA MAX** 208 CV a 5.450 rpm **COPPIA MAX** 290 Nm a 3.000 g/min. **DISTRIBUZIONE** doppio albero a camme in testa, 4 valvole per cilindro **TRASMISSIONE** trazione anteriore **FRIZIONE** A doppio disco in ceramica e metallo, diametro 183 mm **CAMBIO** Sequenziale a 5 rapporti+RM **DIFFERENZIALE** autobloccante meccanico **FRENI Anteriori** Dischi ventilati da 330 mm (setup asfalto) e 290 mm (setup terra), pinze a 4 pistoncini **Posteriori** Dischi da 290 mm, pinze a 2 pistoncini. Freno a mano a comando idraulico **SOSPENSIONI** Tipo MacPherson **AMMORTIZZATORI:** a 3 vie (regolabili in compressione ed in estensione) **RUOTE** 7 x 17 – Pneumatici 19/63-17 (setup asfalto) 6 x 15 – Pneumatici 16/64-15 (setup terra) **DIMENSIONI Lunghezza** 4.052 mm **Larghezza** 1.738 mm **Passo** 2.553 mm **Serbatoio** 60 litri **Peso** 1.080 kg minimo / 1.240 kg con equipaggio.



RENAULT CLIO RALLY 5

MOTORE 1,3 litri 4 cilindri – 16 valvole turbocompresso - Flangia 30 mm **ALIMENTAZIONE** a iniezione diretta **POTENZA** 180 cv **COPPIA** 320 Nm **REGIME MASSIMO** 6.500 giri/minuto **TRASMISSIONE** Cambio sequenziale a 5 rapporti + retromarcia Differenziale a slittamento limitato di tipo ZF **SOSPENSIONI** Ammortizzatori non regolabili **RUOTE** 6x15" (Terra), 7x16" (Asfalto) **DIMENSIONI Lunghezza** 4050 **Larghezza** 1988 **Altezza** 1400 mm **Carreggiate:** anteriore 1500 mm - posteriore 1490 **Passo** 2579 mm **Peso a vuoto** 1030 kg.



RENAULT CLIO RALLY 4

MOTORE 1.3 4 cilindri 16 valvole Flangia Turbo 30 mm **POTENZA** 215 cv @ 6.500 giri/ minuto **ALIMENTAZIONE** a iniezione diretta **COPPIA 350 Nm TRASMISSIONE** Cambio sequenziale a 5 rapporti + RM **Differenziale a slittamento limitato di tipo ZF SOSPENSIONI** Ammortizzatori con tre vie di regolazione e fine corsa idraulici **IMPIANTO FRENANTE Freni anteriori (Asfalto)** Pinze e dischi 330 mm x 28 mm **(Terra) Freni posteriori** dischi 260 mm x 8 mm **Freno a mano** idraulico **Freni anteriori** Pinze e dischi 294 mm x 28 mm **Avantreno** Pseudo McPherson **Retrotreno** braccio ad H **RUOTE** 7x17" (Asfalto), 6x15" (Terra) **DIMENSIONI Lunghezza 4050 mm larghezza 1988 mm altezza 1400 mm Carreggiata anteriore** 1.500 mm **Carreggiata posteriore** 1.490 mm **Passo** 2579 mm **Peso a vuoto** 1080 kg.



RENAULT CLIO R3 (R3C)

MOTORE anteriore trasversale 4 cilindri in linea 1998 cc **ALESAGGIO x CORSA** 82,7 93 mm **DISTRIBUZIORE** 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 Ohlins 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 CLIO RS Gruppo N

MOTORE Tipo F4R, 4 cilindri in linea anteriore trasversale 1998 cc. **ALESAGGIO X CORSA** 82,7 x 93 mm. **RAPP. COMPRESSIONE** 11:1 **POTENZA MAX** 185 cv a 7200 giri **COPPIA MAX** 22 kgm a 4800 giri **DISTRIBUZIONE** 2 alberi a camme in testa azionati da cinghia dentata, testa in alluminio con 4 valvole per cilindro **ALIMENTAZIONE** Iniezione elettronica sequenziale multipoint integrata con la centralina **TRASMISSIONE** Cambio 5 marce+RM. Differenziale autobloccante a dischi di frizione e slittamento limitato, tarato a 25 N/m. Frizione monodisco in ceramica con parastrappi integrato **FRENI** 4 dischi, anteriori autoventilanti con diametro 280 mm, pin- ze a un pompante, limitatore di frenata azionabile dall'abitacolo (9 posizioni), freno a mano meccanico, trazione anteriore **SOSPENSIONI** Anteriori a ruote indipendenti a schema McPherson con triangoli inferiori in acciaio, una barra stabilizzatrice (diametro 25 mm), ammortizzatori Renault Sport a gas e olio regolabili, mol- le elicoidali coassiali agli ammortizzatori. Posteriori a ponte rigido con bracci tirati, molle e ammortizzatori come all'anteriore ma non coassiali **CERCHI** 7x15" in **STERZO** a pignone e cremagliera, con idroguida **DIMENSIONI Lunghezza** 3770 mm **Larghezza** 1675 mm **Passo** 2475 mm **Peso** 1013 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 Siem integrata con la centralina **CAMBIO** sequenziale a 6 marce ad innesti frontali **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 trazione anteriore **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 Evo

MOTORE 4 cilindri turbo compresso1.620 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** 82,5 lt. **Peso Min.**1.230 kg.



SKODA FABIA RS Rally2

MOTORE 4 cilindri turbo 1600 cc. anteriore trasversale turbocompresso a iniezione diretta **POTENZA** 291 cv **COPPIA** 450 Nm **FLANGIA** 32 mm lato aspirazione **ALIMENTAZIONE** iniezione diretta elettronica multipoint **CAMBIO** sequenziale a 5 rapporti+RM **SOSPENSIONI** Sistema McPherson anteriore e posteriore **FRENI** Ø 355 mm ant.e Ø 300 mm post. (asfalto) Ø 300 mm ant. e Ø 300 mm post. (terra).



SUZUKI SWIFT GR. R

MOTORE Anteriore longitudinale, 4 cilindri in linea 1586 cc **POTENZA MAX** 136cv a 6900 giri **COPPIA MAX** 160 Nm a 4.400 giri/min **DISTRIBUZIONE** bialbero a camme in testa, 16 valvole **ALIMENTAZIONE** Iniezione elettronica **TRASMISSIONE** Trazione anteriore **CAMBIO** manuale meccanico a 6 marce+RM **SOSPENSIONI Anteriori** a ruote indipendenti, schema McPherson. **Posteriori** a ponte interconnesso con barra di torsione e tirante **Ammortizzatori** regolabili **FRENI** a disco, anteriori autoventilanti **DIMENSIONI lunghezza** 3890mm. **Larghezza** 1695 mm. **Interasse** 2430 mm. **Peso** 990 Kg.



TOYOTA GR YARIS 4x4

MOTORE 1.6 turbo 3 cilindri 1618 cc da 261 CV e 380 Nm **DISTRIBUZIONE** 4 valvole/cilindro **DIFFERENZIALE** meccanico Torsen e ripartitore di coppia centrale a controllo elettronico **CAMBIO** sequenziale a 6 rapporti + RM **AMMORTIZZATORI** regolabili a 2 vie**FRIZIONE** bidisco 184 mm **IMPIANTO FRENANTE a disco**: anteriori 356 mm / posteriori 297 mm **DIMENSIONI Lunghezza** 4000 mm **Larghezza** 1810 mm **Altezza:** 1460 mm **Passo:** 260 mm **Peso:** 1280 kg **Serba- toio di sicurezza**: FIA ft3 1999



TOYOTA GR YARIS Rally2

MOTORE 3 cilindri in linea 1618.2cc turbocompresso **POTENZA** 261 hp a 360 Nm **ALESAGGIO-CORSA** 87,5 mm x 89,7 mm **TRASMISSIONE** integrale permanente **CAMBIO** sequenziale 5 rapporti +RM **SOSPENSIONI** Anteriori e poste- riori a sistema MCPherson **FRENI** Terra Φ300mm Asfalto Φ355mm Φ300mm **PNEUMATICI** asfalto 235/40 R18 terra 205/65 R15 **DIMENSIONI Lunghezza** 3995 mm. **Larghezza** 1820 mm. **Peso** 1230 kg.



VOLKSWAGEN POLO GTI R5

MOTORE 4 cilindri in linea di 1.600 cc, a iniezione diretta, sovralimentato con flangia regolamentare Ø 32 mm **POTENZA MAX** 272hp **COPPIA MAX** 400 Nm a 4000 rpm **TRASMISSIONE** trazione integrale permanente **CAMBIO** sequenziale 5 rapporti + rm; differenziale anteriore e posteriore meccanico a slitta limitata multi piastra **SOSPENSIONI** montanti MacPherson **FRENI** dischi freno ventilati anteriori e posteriori (diametro di 300mm per la terra, 355 millimetri di diametro per asfalto), pinze in alluminio, freno a mano a comando idraulico **STERZO** idraulico cremagliera servoassistito **RUOTE** 8x18” per asfalto, 7x15” per la terra **DIMENSIONI Lunghezza** 4.067 mm **Larghezza** 1.942 mm. **Passo** 2.540 mm. **Peso** 1,230 kg. a vuoto.



LE VETTURE STORICHE

Le schede tecniche di alcune delle vetture protagoniste dei rallies storici italiani ed europei.

AUDI QUATTRO



MOTORE: 5 cilindri in linea
CILINDRATA: 2.144cc, basamento in ghisa, testa in alluminio; 2 valvole per cilindro
POTENZA:360 Hp a 7.000 giri/min
ALESAGGIO E CORSA: 79.5 x 86.4 mm
RAPPORTO DI COMPRESSIONE 6.3:1, albero motore in ghisa su 6 supporti
DISTRIBUZIONE: monoalbero a camme in testa, iniezione meccanica Pierburg, sovralimentazione mediante turbina KKK mod.K27 con intercooler, pressione massima di sovralimentazione 1.6bar, coppia massima 48Kgm a 5.000 giri/min.
TRASMISSIONE: Quattro ruote motrici, cambio meccanico a 5 marce sincronizzato
FRENI: Anteriori e Posteriori, dischi ventilati 280mm con pinze in alluminio, senza servofreno **STERZO:** a cremagliera con servosterzo, 1.1 giri totali di rota- zione volante
SOSPENSIONI: Anteriori e Posteriori, schema MacPherson, molle ed ammortizzatori coassiali, barra antirollio
RUOTE: In alluminio da 15", possibilità di scelta di canale 6J 7J 8J
DIMENSIONI: Lunghezza 4.404mm, **Larghezza** 1.733mm, **Altezza** variabile in funzione dell'assetto, **Carreggiata Anteriore** 1.465mm, **Carreggiata Posteriore** 1.502mm, **Passo** 2.524mm, **Serbatoio** 120 litri **Peso** 1.150kg.

AUTOBIANCHI A112



MOTORE: Anteriore trasversale con 4 cilindri in linea
CILINDRATA: 1050 cc
ALESAGGIO: 62,7 x 74 mm
RAPPORTO DI COMPRESSIONE : 10,4 : 1
POTENZA MAX: 70 CV a 6600 giri
ALIMENTAZIONE : Un carburatore invertito doppio corpo Weber
DISTRIBUZIONE: Ad aste e bilancieri
TRASMISSIONE: Trazione anteriore cambio a 4 marce (5 marce da fine 1979)
SOSPENSIONI ANTERIORI : A ruote indipendenti con barra stab. McPherson
SOSPENSIONI POSTERIORI: A ruote indipendenti con balestra trasversale
FRENI: Anteriori a disco, posteriori a tamburo
STERZO: A cremagliera
RUOTE : 4 x 13”
DIMENSIONI: Lunghezza 3228 mm.**Larghezza** 1480 mm.
Altezza1360 mm. **Passo** 2038 mm. **Peso** 690 Kg.

CITROEN VISA 1000 PISTES GR.B



MOTORE: 4 cilindri in linea anteriore trasversale 1434 cm3 8 Valvole
ALIMENTAZIONE: Doppio carburatore
ALESAGGIOxCORSA: 77 x 77 mm
RAPPORTO DI COMPRESSIONE: 10.8
POTENZA MAX: 143 CV.@ 7000 rpm
COPPIA MASSIMA: 150 Nm@ 5500 rpm
TRAZIONE: integrale
FRENI: anteriori a disco, posteriori a tamburo
SOSPENSIONI: anteriori e posteriori McPherson
CAMBIO: 5 rapporti+RM
DIMENSIONI: lunghezza 3725 mm. **Passo** 2436 mm.
Carreggiata Anteriore 1302 mm.
Carreggiata Posteriore 1251 mm. **Peso** 770 kg.

FIAT 127 GR. 2



MOTORE: anteriore trasversale, 4 cilindri in linea di 1.049 cc
ALESAGGIO E CORSA: 76 x 57,8 mm
POTENZA MAX: 128 CV a 8.400 giri
COPPIA MAX: 151,9 Nm a 5.000 giri
ALIMENTAZIONE: iniezione
DISTRIBUZIONE: 2 valvole per cilindro e albero a camme in testa, cinghia
RAFFREDDAMENTO: ad acqua
SOSPENSIONI: indipendenti sulle quattro ruote, anteriori su uniball con braccio a terra negativo, posteriori di tipo tropico con collegamento fra gli attacchi e boccole in gomma precaricate
TRASMISSIONE: trazione anteriore. Cambio a 4 marce sincronizzato + RM
FRENI A DISCO: sulle quattro ruote con ripartitore di frenata
STERZO: cremagliera con diametro di sterzata pari a 9,60 m
ROLLBAR: a gabbia con attacchi alla carrozzeria e traversa vano porte
PNEUMATICI: cerchi in lega leggera scomponibili con pneumatici 175/50 R13.
PESO: 900 Kg

FIAT 124 SPIDER



MOTORE : Anteriore longitudinale a 4 cilindri in linea
CILINDRATA : 1756 cc.
ALESAGGIO : 84 x 79,2 mm.
POTENZA : 180 CV a 7500 giri
DISTRIBUZIONE : Due alberi a camme in testa, 4 valvole per cilindro
ALIMENTAZIONE : Iniezione meccanica KugelFischer
TRASMISSIONE : Trazione posteriore, 5 rapporti ravvicinati con innesti frontali, frizione monodico a secco, differenziale autobloccante ZF
SOSPENSIONI : Anteriori a ruote indipendenti con barra stabilizzatrice; posteriori a ruote indipendenti con bracci oscillanti e puntoni di reazione McPherson **FRENI :** Quattro dischi da 256 mm. **STERZO:** A vite globoidale e rullo
DIMENSIONI: Lunghezza 3915 mm. **Larghezza**1630 mm.
Altezza 1240 mm. **Passo** 2280 mm. **Carreggiata Anteriore** 1413 mm.
Carreggiata Posteriore 1400 mm. **Capacità Serbatoio** lt.46 mm.

FORD ESCORT RS MKII 1800 cc



MOTORE: Ford-Cosworth BDA (Belt Drive, serie A) montato in posizione longitudinale-anteriore; 4 cilindri in linea 1835cc;
ALESAGGIO X CORSA: 86,75 x 77,62 mm; rapporto di compressione 9:1;
POTENZA MAX: 115 cv a 6000 g/m; coppia max. 163 Nm (16,6 Kgm) a 4000 g/m; basamento e testata in lega leggera;
DISTRIBUZIONE: 2 alberi a camme in testa (cinghia dentata), 4 valvole per cilindro; un carburatore doppio corpo Weber 32/36 DGAV; raffreddamento a acqua
TRASMISSIONE: Trazione posteriore; frizione con diametro di 215,9 mm; cambio con 4 rapporti
SOSPENSIONI: anteriori indipendenti MacPherson, barra antirollio, ammortizzatori telescopici; **Posteriori** ad assale rigido con puntoni longitudinali di spinta e di reazione, ammortizzatori telescopici
STERZO a cremagliera non servoassistito,
FRENI anteriori a disco (pieno) con diametro di 243,8 mm;
posteriori a tamburo con diametro di 228,6 mm e larghezza di 44,5 mm; impianto con servoassistenza Girling.
RUOTE E PNEUMATICI: Ruote in acciaio 5,5jx13;
pneumatici 175/70 HR 13.
CARROZZERIA E TELAIO: Berlina 2 porte, 5 posti; carrozzeria portante in acciaio; coefficiente di penetrazione aerodinamica cx=0,45.
DIMENSIONI: Lunghezza 3977,6 mm; **Larghezza** 1536,7 mm; **Altezza** 1409,7 mm; **Passo** 2400,3 mm; **Peso** 915 kg.

FIAT 131 ABARTH



MOTORE: Anteriore longitudinale a 4 cilindri in linea
CILINDRATA : 1995 cc.
ALESAGGIO : 84 x 90 mm.
POTENZA : 280 CV a 7400 giri
COPPIA MASSIMA : 23 Kgm a 6500 giri
DISTRIBUZIONE : Due alberi a camme in testa, quattro valvole per cilindro
ALIMENTAZIONE : Iniezione Kugelfischer
TRASMISSIONE : Trazione posteriore, 5 rapporti ravvicinati con innesti frontali, frizione monodico a secco, differenziale autobloccante ZF
SOSPENSIONI : Anteriori e posteriori a ruote indipendenti schema McPherson con barra stabilizzatrice
FRENI : Quattro dischi autoventilanti, anteriori diam.300 mm. ; posteriori diam.252 mm. **STERZO :** A cremagliera
DIMENSIONI: Lunghezza 4181 **Larghezza** 1720 mm. mm.
Altezza 1360 mm. **Passo** 2490 mm. **Carreggiata anteriore** 1460 mm. **Carreggiata posteriore** 1456 mm.
Capacità serbatorio lt.50 **Peso** 970

FORD SIERRA COSWORTH 2WD 4P



MOTORE: anteriore Ford Cosworth 1993 cc. 4 cilindri in linea 16v, DOHC sovralimentato
ALESAGGIO/CORSA: 90.82 mm/76.95 mm.
RAPPORTO DI COMPRESSIONE: 8:1 **POTENZA:** 204 bhp @ 6,000 rpm.
COPPIA MAX: 205 lb/ft (276 Nm) at 4,500 rpm.
TRASMISSIONE: posteriore, differenziale autobloccante
CAMBIO: 5 velocità+RM
SOSPENSIONI: anteriori sistema MacPherson
FRENI: **Anteriori** a disco ventilati 283 mm. Posteriori: 273 mm.
RUOTE: 7J x 15" **PNEUMATICI** 205/50
DIMENSIONI: Lunghezza 4460 mm. **Larghezza** 1700 mm.
Peso 1250 kg.

FORD SIERRA COSWORTH 2WD gr. N



MOTORE: Ford Cosworth 1993 cc. 4 cilindri in linea 16V
ALESAGGIO/CORSA: 90.82 mm x 76.95 mm.
RAPPORTO COMPRESSIONE: 8:1
POTENZA MASSIMA: 224 bhp at 6,000 rpm.
COPPIA MAX: 206 lb/ft 4,500 rpm.
TRASMISSIONE: trazione posteriore
CAMBIO: 5 marce+RM
FRENI anteriori: a disco, ventilati 283 mm.
FRENI posteriori: a disco 273 mm.
RUOTE: 7 x 15" **PNEUMATICI:** 205/50 VR-15. **DIMENSIONI: Lunghezza** 4458 mm; **Larghezza** 1727 mm; **Altezza** 1377 mm; **Passo** 2609 mm; **Peso**1240 kg.

LANCIA RALLY 037 GR. B



MOTORE : Posteriore centrale longitudinale con 4 cilindri in linea
CILINDRATA : 1995 cc. (1995 x 1,4 = 2793 cc.)
ALESAGGIO : 84 x 90 mm.
POTENZA : 300 CV a 8000 giri
COPPIA MASSIMA : 30 Kgm a 4500 giri
DISTRIBUZIONE : Due alberi a camme in testa, quattro valvole per cilindro
ALIMENTAZIONE : Iniezione meccanica KugelFischer con compressore volumetrico Volumex
TRASMISSIONE : Trazione posteriore, 5 marce, differenziale autobloccante
PESO : 960 K

LANCIA FULVIA HF GRUPPO 4



MOTORE : Anteriore longitudinale a sbalzo, 4 cilindri a V
CILINDRATA : 1584 cc.
ALESAGGIO : 82 x 75 mm.
POTENZA : 165 CV a 7700 giri
COPPIA MASSIMA : 17,2 Kgm a 6000 giri
DISTRIBUZIONE : Due alberi a camme in testa, due valvole per cilindro
ALIMENTAZIONE : Due carburatori orizzontali doppio corpo Weber da 48 mm.
TRASMISSIONE : Trazione anteriore, 5 marce, differenziale autobloccante **PESO :** 780 Kg.

LANCIA DELTA HF GR. A (1992)



MOTORE : Anteriore trasversale 4 cilindri in linea
CILINDRATA : 1995 cc. (1995 x 1,4 = 2793 cc.)
ALESAGGIO : 84 x 90 mm.
RAPPORTO COMPRESSIONE : 7,75 :1
POTENZA : 295 CV a 7000 giri
COPPIA MASSIMA : 43 Kgm a 4500 giri
DISTRIBUZIONE : Due alberi a camme in testa, quattro valvole per cilindro
ALIMENTAZIONE : Iniezione elettronica IAW Weber con sovralimentazione mediante turbocompressore Garret T3 con intercooler aria/aria
TRASMISSIONE : Trazione integrale permanente con ripartitore di coppia centrale Ferguson a slittamento limitato e differenziale anteriore e posteriore autobloccanti; cambio meccanico a innesti frontali a 6 marce + retro marcia.
SOSPENSIONI : McPherson, anteriori con bracci oscillanti e barra stabilizzatrice, posteriori con barra trasversale e barra stabilizzatrice
FRENI : 4 dischi ventilati, anteriori diam.332 mm. con pinze Brembo a 4 pistoncini, posteriori diam.282 mm. con pinze Brembo a due pistoncini
STERZO : A cremagliera servoassistito
DIMENSIONI: Lunghezza 3900 mm. **Larghezza** 1770 mm. **Altezza**1360 mm.
Carreggiata anteriore1566 mm.
Carreggiata Posteriore 1526 mm. **Passo** 2480 mm. **Peso** 1200 Kg
VERSIONI :
Lancia Delta HF 4 WD (1986)
Lancia Delta HF integrale 8 valvole (1987)
Lancia Delta HF integrale 16 valvole (1989)
Lancia Delta HF “Deltona” (1992)

LANCIA STRATOS GR. 4



MOTORE : Ferrari Dino 6 cilindri a V posteriore centrale
CILINDRATA : 2418 cc.
ALESAGGIO : 92,5 x 60 mm.
POTENZA : 275 CV a 7600 giri
COPPIA MASSIMA : 27,5 Kgm a 6000 giri
DISTRIBUZIONE : Quattro alberi a camme in testa, due valvole per cilindro
ALIMENTAZIONE : A iniezione o a carburatori
TRASMISSIONE : Trazione posteriore, 5 marce, differenziale autobloccante ZF
PESO : 950 Kg.

OPEL KADETT GTE



MOTORE : Anteriore longitudinale con 4 cilindri in linea
CILINDRATA : 1979 cc.
ALESAGGIO : 95 x 69,8 mm.
POTENZA : 115 CV a 5600 giri
COPPIA MASSIMA : 16,2 Kgm a 3000 giri
DISTRIBUZIONE : Un albero a camme in testa, due valvole per cilindro
ALIMENTAZIONE : Iniezione indiretta elettronica Bosch L-Jetronic
TRASMISSIONE : Trazione posteriore, 5 marce, differenziale autobloccante

OPEL ASCONA 400 GR.4



MOTORE : Anteriore longitudinale a 4 cilindri in linea
CILINDRATA : 2410 cc.
ALESAGGIO : 95 x 86 mm.
POTENZA : 250 CV a 7000 giri
COPPIA MASSIMA : 28 Kgm a 5500 giri
DISTRIBUZIONE : Due alberi a camme in testa, quattro valvole per cilindro
ALIMENTAZIONE : Due carburatori orizzontali Weber 40 DC0E
TRASMISSIONE : Trazione posteriore, 5 marce, differenziale autobloccante
PESO : 1000 Kg

OPEL MANTA 400 GR.B



MOTORE : Anteriore longitudinale a 4 cilindri in linea
CILINDRATA : 2408 cc.
ALESAGGIO : 95 x 85 mm.
POTENZA : 280 CV a 7400 giri
COPPIA MASSIMA : 30,5 Kgm a 5500 giri
DISTRIBUZIONE : Due alberi a camme in testa, quattro valvole per cilindro
ALIMENTAZIONE : Due carburatori doppio corpo Webwe 50 DC0E
TRASMISSIONE : Trazione posteriore, 5 marce, differenziale autobloccante ZF
PESO : 970 Kg
VERSIONI : Opel Manta 400 gr.B – 1983 Opel Manta GT/E gr. A

PEUGEOT 205 T16 GR.B



MOTORE : Posteriore centrale trasversale con 4 cilindri in linea
CILINDRATA : 1775 cc. (1775 x 1,4 = 2485 cc.)
ALESAGGIO : 83 x 82 mm.
POTENZA : 430 CV a 7500 giri
DISTRIBUZIONE : Testata in alluminio con 4 valvole per cilindro
ALIMENTAZIONE : Iniezione Bosch k-Jetronic, turbocompressore con scambiatore di calore aria-acqua
TRASMISSIONE : Trazione integrale, 5 marce + retro marcia, differenziali anteriori e posteriori epicicloidale e centrale tipo Ferguson
PESO : 910 Kg
VERSIONI :
205 T16 Evoluzione 1 gr.B (1984)
Evoluzione 2 gr.B (1985)
Evoluzione 3 gr.B (1986)

PORSCHE 911



MOTORE : Posteriore longitudinale a sbalzo, 6 cilindri Boxer con raffredamento ad aria, lubrificazione a carter secco con serbatoio olio maggiorato
CILINDRATA : 2994 cc.
ALESAGGIO : 95 x 70 mm.
RAPPORTO DI COMPRESSIONE : 10,2 : 1
POTENZA : 260 CV a 7000 giri
COPPIA MASSIMA : 30 Kgm a 5000 giri
DISTRIBUZIONE : Due alberi a camme in testa, due valvole per cilindro
ALIMENTAZIONE : Iniezione meccanica Bosch, doppia pompa elettrica
TRASMISSIONE : Trazione posteriore, differenziale autobloccante ZF meccanico, cambio meccanico ravvicinato Porche 5 marce sincronizzate con lubrificazione forzata
SOSPENSIONI : Anteriori tipo McPherson, posteriori con bracci oscillanti ; barre di torsione diam.26 mm., barre stabilizzatrici, ammortizzatori Bilstein
FRENI : A dischi autoventilanti forati sulle quattro ruote diam.304 mm anteriori e diam.309 mm. posteriori, con pinze a 4 pistoncini, regolatore di frenata regolabile dall'abitacolo, freno a mano idraulico
STERZO : Diretto a cremagliera
DIMENSIONI: Lunghezza 4291 mm. **Larghezza** 1750 mm. **Passo** 2272 mm. **Carreggiata Anteriore** 1430 mm. **Carreggiata Posteriore** 1490 mm. **Peso** 1000 Kg

RENAULT ALPINE A110



MOTORE : Posteriore longitudinale a sbalzo, 4 cilindri in linea
CILINDRATA : 1799 cc.
ALESAGGIO : 82,5 x 84 mm.
POTENZA : 180 CV a 7500 giri
COPPIA MASSIMA : 18 Kgm a 3800 giri
DISTRIBUZIONE : Albero a camme laterale, due valvole per cilindro
ALIMENTAZIONE : Due carburatori orizzontali doppio corpo Weber 40 DC0E
TRASMISSIONE : Trazione posteriore, 5 marce, differenziale autobloccante
PESO : 700 Kg.

SUBARU LEGACY GR. A



MOTORE: Boxer 4 cilindri anteriore longitudinale 16 valvole 1994 cc.
POTENZA: 300 cv @6500 rpm.
COPPIA MAX: 470Nm@5200 rpm
RAPPORTO DI COMPRSSIONE: 8:1
TRASMISSIONE: integrale permanente
DIMENSIONI: Lunghezza 4510mm. **Larghezza** 1705 mm.
Altezza 1420 mm. **Passo** 3845 mm. **Peso** 1130 Kg.

TALBOT SUNBEAM GR. 2



MOTORE : anteriore longitudinale inclinato di 45° a sinistra, 4 cilindri in linea di 2174 cc.
ALESAGGIO E CORSA : 95,3 x 76,2 mm.
RAPPORTO DI COMPRESSIONE : 11,3 : 1
POTENZA MAX : 240 CV a 7000 giri
COPPIA MAX : 25,6 Kgm a 6000 giri
ALIMENTAZIONE : due carburatori Dell'Orto DHLA 45E doppio corpo
DISTRIBUZIONE : doppio albero a camme in testa, quattro valvole per cilindro
SOSPENSIONI : anteriori a ruote indipendenti con schema McPherson e bracci inferiori, posteriori ad assale rigido e bracci longitudinali
TRASMISSIONE : trazione posteriore. Cambio ZF a 5 marce + RM
FRENI : anteriori e posteriori a disco Lockheed ventilati
SERBATOIO : da 60 litri
STERZO : a cremagliera
PNEUMATICI : 20/53-13"
LUNGHEZZA : 3830 mm.
LARGHEZZA : 1628 mm.
ALTEZZA : 1395 mm.
PASSO : 2415 mm.
CARREGGIATA : anteriore 1341 mm. - posteriore 1328 mm.
PESO : 1015 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