

> 4ª Classic Open

> 2ª Muscle Car

> Rally città del Tricolore

4ª CLASSIC OPEN

Blitz di Giuseppe

Sua un'emozionante quarta tappa



Ci sono serate di gara in cui il risultato rimane in bilico fino all'ultimo, non solo per chi è in testa alla gara e si sta giocando la vittoria, ma anche per chi magari compete per posizioni meno nobili della classifica.

A volte, e lo scriviamo per esperienza diretta, capita di trovarsi fianco a fianco con qualche compagno di batteria con il quale ci si gioca la posizione fino all'ultimo. A quel punto si viene a creare una gara nella gara che assume per i contendenti maggiore importanza, se non addirittura importanza esclusiva rispetto alla gara vera e propria, tutto ciò rende particolarmente avvincente la serata e alla fine, anche se magari non si riesce a battere il diretto avversario, si torna a casa contenti della prestazione, con la testa già alla prossima sfida.

Il quarto appuntamento della categoria Classic Open ci regala ben sei di queste sfide più o meno ravvicinate, nelle quali dopo svariati sorpassi e controsorpassi, la posizione è stata assegnata per pochi settori. Tra queste anche la sfida per la vittoria che ha visto protagonisti Giuseppe e Mario Z.

L'appuntamento non sfonda la faticosa soglia delle 20 presenze. L'elenco iscritti si ferma infatti a "solo" 17 nominativi. Presenti al Club per prove sulle piste rally anche Federico, Bianco e Diego.



Nella batteria iniziale troviamo in pedana Il Dave, Caste, Andrea Z., Andrea B. e Bruno. Tra questi cinque, Bruno e Andrea B. vanno quasi a braccetto: nella prima sessione scatta bene Andrea B., mentre Bruno è impegnato in corsia 1.



Dalla seconda sessione tocca però ad Andrea guardare gli scarichi della Ford GT40 del collega, questo perché la P68 che schiera sembra carente di regolazioni e a volte tende ad uscire dalla retta via, visto che le statistiche ci segnalano per lui ben 13 errori.

PROVE CRONOMETRATE

	PILOTA		tempo
1	MARIO Z.	ALFA 33	11,558
2	DAVIDE	MCLAREN M8D	11,588
3	GIUSEPPE	ALFA 33	11,620
4	VALTER	CHAPARRAL 2E	11,686
5	ENZO	FERRARI 312PB	11,690
6	ROBY	FORD GT40	11,882
7	ALBERTO M.	MCLAREN M8D	11,882
8	MARCO B.	MCLAREN M8D	11,899
9	ROBERTO S.	MCLAREN M8D	12,087
10	MAURIZIO M.	FORD GT40	12,158
11	GIAMPY	MCLAREN M8D	12,392
12	ANDREA ING.	MCLAREN M8D	12,424
13	BRUNO	FORD GT40	12,606
14	ANDREA B.	FORD P68	12,678
15	ANDREA Z.	ABARTH 2000	12,799
16	CASTE	ALFA 33	12,957
17	IL DAVE	ALFA 33	13,471

Si procede quindi con la doverosa sessione di prove cronometrate in cui la spunta Mario Z. con un giro in 11"558. Davide lo segue per soli 30 millesimi; un decimo lo paga invece Giuseppe che chiude il terzetto dei più rapidi.



In questo modo Bruno, decisamente meno incline all'errore, ne approfitta e dalla terza sessione gli si piazza davanti, controllandone il ritorno per due intere manche.

Ma l'insidia è dietro l'angolo, perché nella sessione conclusiva in pedana gli spetta la postazione della corsia 2, in cui lascia qualche secondo per strada consentendo il sorpasso di Andrea B., che al traguardo lo precederà di un solo settore.

Caste e Dave sono accumulati dalla vettura: per entrambi la scelta cade sull'Alfa 33. Il Dave già dalle prove libere lamenta difficoltà nella regolazione del pulsante, difficoltà che sono abbastanza naturali per chi ha iniziato da poco. Il risultato non è ancora magari entusiasmante, ma come vedremo già in settimana saprà fare di meglio.



Caste torna a calcare la Scaleauto dopo qualche serata di assenza, ma ci mette poco ad abbassare i tempi durante la gara. Un po' più esercizio probabilmente è necessario in corsia 6, ma con qualche sessione di prova tornerà a frequentare posizioni migliori nella generale.

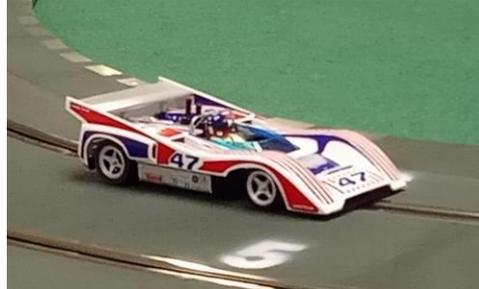
Andrea Z. schiera la Abarth 2000 Nonnoslot che probabilmente necessita di qualche sessione di prova per renderla più sciolta, visto che i tempi faticano a scendere. Contenendo però il numero di uscite Andrea riesce comunque a concludere la gara dignitosamente in 13ma piazza.



In seconda batteria viaggiano appaiati Andrea Ing. e Giampy: Entrambi schierano la McLaren M8D e tra i due le prestazioni praticamente si equivalgono. Sono la rotazione delle corsie e gli episodi che fanno pendere la bilancia per l'uno o per l'altro.

Al via la posizione in pedana favorisce Giampy che occupa la corsia 5 mentre l'Ing. gli si posiziona a fianco in corsia 6.

Nella seconda e terza sessione, le più comode corsie 4 e 2 garantiscono il sorpasso di Andrea Ing. sul collega. I distacchi rimangono comunque molto contenuti; Andrea però digerisce poco la corsia 1 e ciò consente a Giampy di sopravanzare durante il quarto turno.



Nella sessione successiva l'Ing. restituisce il favore. Si arriva così al turno conclusivo con Andrea davanti con un vantaggio di poco meno di un giro, a cui tocca però la corsia 5, mentre Giampy veleggia in corsia 3.

Il recupero di Giampy è inevitabile e mano a mano che passano i minuti si fa sempre più sotto ad Andrea. Nell'ultimo giro di lancette viaggiano praticamente appaiati fino al clic del relè, che arriva mentre sono impegnati in curva. La fortuna gira dalla parte dell'Ing. perché nei 20 centimetri di pista che separano i loro modelli, cade il tabellino che delimita il settore numero 13 dal numero 12, ciò garantisce ad Andrea un gradino in più in classifica, in una sfida che avrebbe potuto e forse dovuto terminare con un ex-aequo.



Con due giri di vantaggio su Andrea Ing. e Giampy, in classifica troviamo Maurizio M. che va ad occupare la posizione numero 10 della generale.

La scelta di puntare sulla Ford GT40 lo premia dal punto di vista del contenimento degli errori, ma il compromesso non lo soddisfa del tutto e, come rimarca a fine gara, avrebbe preferito qualche giro motore in più per puntare a posizioni migliori della generale.



L'altro virgiliano Alberto M. deve fare i conti in classifica con Marco B.: l'inizio gara è appannaggio di Marco B. che interpreta bene la corsia 1; nelle successive sessioni i due si passano il testimone: dapprima sopravanza Alberto, ma poi si mette di nuovo in risalto Marco che termina la terza sessione in testa alla batteria.

lunedì 24/02
Gruppo C
- Scaleauto -
giovedì 27/02
F1 86/89
- Ninco -



Alberto è costretto a seguire gli scarichi della McLaren di Marco fino all'inizio dell'ultimo turno a cui arriva con una favorevole corsia 4, mentre Marco B. deve chiudere con la più ostica corsia 6.



Corsia 6 che Marco interpreta bene lasciando intonsa la casella degli errori, ma ciò non basta, perché anche Alberto si destreggia bene con la McLaren in corsia 4 completando il sorpasso. Al traguardo quindi Alberto M., in ottava posizione, anticipa Marco B. per una quarantina di settori.



Il migliore della batteria è infine Roberto S., che punta a infastidire l'altro Roberto "Roby Tabacar".

In questo caso la sfida rimane quindi a distanza perché le prove cronometrate hanno sancito per i due omonimi l'appartenenza a batterie diverse. Nelle prime due sessioni Roberto S. è più veloce mentre Roby fa i conti con la corsia 6 nella quale commette anche uno dei due errori della sua serata.



Il "Tabacar" appare però in recupero perché già dal finale della seconda sessione ha quasi ricucito il ritardo e nel corso della successiva terza sessione completa il sorpasso.



Roberto S. comunque non ha intenzione di mollare la presa e mantiene virtualmente il muso della McLaren saldamente incollato agli scarichi della Ford GT40 di Roby.

Purtroppo per lui il pressing prolungato non sortisce l'effetto sperato e Roby conserva il sangue freddo durante le sessioni finali, concludendo la gara in sesta posizione con nove settori di vantaggio su Roberto.



Viaggiano praticamente fianco a fianco per l'intera durata della gara anche Davide e Valter. Il primo mette in pista la McLaren M8 mentre Valter schiera "el cavaletto" ovvero la Chaparral 2E.

Anche in questo caso la sfida è particolarmente equilibrata: dopo il vantaggio iniziale, Davide paga un po' dazio in corsia 1 e Valter ne approfitta; a quel punto il resto delle sessioni scorrono più o meno con lo stesso copione, con Davide che tenta il recupero e Valter che riesce a conservare un leggero vantaggio anche grazie ad un numero inferiore di errori rispetto a Davide.

Alla bandiera a scacchi Valter è quarto con una ventina di settori di vantaggio su Davide.



Il gradino più basso del podio spetta ad Enzo con la Ferrari 312PB con la quale viene fuori alla distanza: dopo un iniziale riscaldamento nelle corsie 5 e 6 il Decano infatti alza il ritmo e va ad occupare durante la quarta sessione il terzo posto assoluto.



I due battistrada non hanno un vantaggio abissale, ma il ritardo di un giro che Enzo ha accumulato diventa oramai incolumabile con due sole sessioni da disputare, Enzo così taglia il traguardo agguantando una solitaria terza posizione nella generale.

Il bersaglio grosso se lo giocano in questa occasione Giuseppe e Mario Z.. Inizialmente la rotazione delle corsie favorisce Giuseppe che si mette al comando delle operazioni mentre Mario deve affrontare a freddo la corsia 1.

La legge della rotazione delle corsie però vale per tutti, e così approdato in corsia 6 Giuseppe deve cedere il passo a Mario in rapido recupero.



Chi si aspettava però che a questo punto Mario approntasse la fuga per la vittoria viene smentito, perché Giuseppe si difende bene e soprattutto non sbaglia praticamente mai, visto che le statistiche ci indicano per lui un solo errore in tutta la gara.

Mario invece ne commette qualcuno in più (iST ne indica 4) e nonostante in alcune corsie costringa Giuseppe a cedere qualche decimo, fatica a ricucire il riscato ritardo dal battistrada.

Durante la sessione conclusiva mentre Giuseppe deve affrontare la corsia 1, Mario in corsia 2 guadagna 6 decimi, ma tanto non basta a ricucire lo strappo, e Giuseppe conquista quindi la gara, lasciando a Mario Z. la soddisfazione del giro più veloce in 11"414.

CLASSIFICA CLASSIC OPEN			
PILOTA		giri set	
1	(+2) GIUSEPPE	ALFA 33	91 56
2	(-1) MARIO Z.	ALFA 33	91 40
3	(+2) ENZO	FERRARI 312PB	90 36
4	(=) VALTER	CHAPARRAL 2E	89 63
5	(-3) DAVIDE	MCLAREN M8D	89 41
6	(=) ROBY	FORD GT40	88 80
7	(+2) ROBERTO S.	MCLAREN M8D	88 71
8	(-1) ALBERTO M.	MCLAREN M8D	87 61
9	(-1) MARCO B.	MCLAREN M8D	87 22
10	(=) MAURIZIO M.	FORD GT40	86 60
11	(+1) ANDREA ING.	MCLAREN M8D	84 13
12	(-1) GIAMPY	MCLAREN M8D	84 12
13	(+2) ANDREA Z.	ABARTH 2000	83 14
14	(+2) CASTE	ALFA 33	81 52
15	(-1) ANDREA B.	FORD P68	79 73
16	(-3) BRUNO	FORD GT40	79 72
17	(=) IL DAVE	ALFA 33	77 15

La classifica di campionato è ancora capeggiata da Mario Z. davanti ad Enzo ed Andrea C.. Con la vittoria Giuseppe sale in quinta posizione alle spalle di Roby.

Andrea Ing.

CLASSIFICA CLASSIC OPEN							TOT.	
2023/2024	28/10/2024	28/11/2024	13/01/2025	17/02/2025	20/03/2025	12/05/2025	SCARTO	1
	1	2	3	4	5	6		
1 MARIO Z.		26	25	21			72	72
2 ENZO	26		17	17			60	60
2 ANDREA C.	20	20	20				60	60
4 ROBY	14	15	15	13			57	57
5 GIUSEPPE	17	14	14	25			56	56
6 ALBERTO M.	12	17	10	11			50	50
7 MAURIZIO M.	11	14	12	9			46	46
8 ROBERTO S.	10	13	9	12			44	44
9 ANDREA Z.	9	10	7	6			32	32
10 VALTER			13	15			28	28
11 ANDREA ING.	6	9	4	8			27	27
12 EMILIO	15	0	11				26	26
13 FRANCESCO T.		12	5				17	17
14 GIAMPY	8			7			15	15
15 DAVIDE				14			14	14
15 IL DAVE	4	7	1	2			14	14
17 ULISSE		13					13	13
18 BRUNO		8	1	3			12	12
19 ENEA		11					11	11
19 ANDREA B.	5		2	4			11	11
19 CASTE			6	5			11	11
22 MARCO Z.	7		3				10	10
22 MARCO B.			0	10			10	10
24 GIORGIO S.			8				8	8

E' il caso appunto delle Muscle Car, che nel comportamento in pista un po' assomigliano agli originali in scala 1:1: vetture che i film d'oltreoceano ci dipingono come esuberanti, rumorose e inclini alla derapata non sempre controllata.

Certo questi modelli non restituiscono il piacere di guida di altre categorie in cui le macchine sono ben più incollate alla pista, ma le serate garantiscono comunque gare mai noiose, in cui saltuariamente può avere un po' di gloria anche chi solitamente bazzica i bassifondi della generale.

Siccome poi anche l'occhio vuole la sua parte bisogna ammettere che l'estetica dei modelli gioca un ruolo non secondario a favore della categoria.

La (limitata) esperienza personale ci suggerisce che la ricetta per tenere in pista queste rigide berline

muscolose è: antispin al massimo e sensibilità bassa, in modo da limitare le scodate e garantire un comportamento il meno nervoso possibile del modello... e via di dosaggio del grilletto.

All'appello in chat le adesioni ammontano a 14. Presenti al Club anche Ago ed Andre per prove sulle piste rally in vista dell'impegno extra club di Reggio Emilia.

Il verdetto delle prove cronometrate è: Davide 13"890, Roby 14"080, Alberto M. 14"501 e poi via via tutti gli altri. le due batterie da 7 partecipanti hanno sessioni di durata 4 minuti.

2a MUSCLE CAR

Davide c'è!

Bella prestazione anche di Giampy e Il Dave



Nel calendario delle nostre serate ogni tanto le categorie prestazionali devono lasciare libere le 6 corsie a favore delle categorie Entry Level, che si chiamano così perché vogliono dare l'opportunità a chi è meno esperto nella preparazione delle vetture, di gareggiare senza pagare troppo pegno in termini prestazionali a causa del livello ancora base della propria competenza preparatoria.



PROVE CRONOMETRATE

	PILOTA		tempo
1	DAVIDE	CHEVROLET CAMARO	13.890
2	ROBY	AMC JAVELIN	14.080
3	ALBERTO M.	FORD FALCON	14.501
4	GIUSEPPE	CHEVROLET CAMARO	14.507
5	MAURIZIO M.	CHEVROLET CAMARO	14.566
6	GIAMPY	FORD MUSTANG NOTCHBACK	14.590
7	EMILIO	CHEVROLET CAMARO	14.604
8	ROBERTO S.	CHEVROLET CAMARO <70	14.882
9	ANDREA Z.	AMC JAVELIN	14.893
10	BRUNO	CHEVROLET CAMARO	15.187
11	ANDREA B.	AMC JAVELIN	15.193
12	IL DAVE	CHEVROLET CAMARO	15.626
13	GIORGIOTOVER	AMC JAVELIN	15.893
14	ANDREA ING.	CHEVROLET CAMARO	18.448

Con il round robin abilitato è difficoltoso interpretare a posteriori l'evoluzione temporale della classifica, specialmente in caso di testa a testa ravvicinati. Dobbiamo quindi ricostruire la serata con un'occhio alla classifica, ma anche alle statistiche della gara. Nell'elenco di coloro che possono rientrare a casa soddisfatti possiamo sicuramente ascrivere Il Dave, che per la prima volta da quando è recentemente entrato a far parte del gruppo si toglie la soddisfazione di stare davanti ad un iscritto meno recente di lui.



Era naturale che prima o poi accadesse visti i progressi registrati nelle ultime gare, grazie anche all'aiuto pre-gara di Roby per la regolazione del pulsante, Dave con la Camaro verde-nera se la gioca a lungo con GiorgioTover e conclude davanti ad Andrea Ing., a sua volta alle prese con una singhiozzante Camaro bisognosa di qualche verifica ai fili di alimentazione.



Anche GiorgioTover, come accennato, dice la sua, viaggiando spedito con la Javelin messa a disposizione da Andrea B.. Buon risultato per lui che prediligendo il metallo ed essendo mancato al Club per qualche settimana, doveva fare i conti anche con la poca dimestichezza col tracciato.



Meno soddisfatto del risultato è Emilio: la Camaro Stealth non entra nelle sue grazie. A confermarlo, oltre ad un certo brontolamento proveniente dalla sua postazione, anche i 12 errori riportati nelle statistiche. Nella classifica finale lo troviamo in decima posizione.

Meglio di Emilio fa Andrea Z. con la Javelin. Incontra qualche difficoltà nelle corsie 4 e 5, in cui colleziona 5 dei 9 errori commessi durante la gara, ma nelle restanti corsie fila via abbastanza liscio, andando a posizionarsi al nono posto della classifica generale. Il suo giro più veloce lo fa in 14"389.

La settima e l'ottava posizione se le contendono Andrea B. e Bruno che giungono al traguardo con un distacco di soli sedici settori. A dire il vero Andrea B. ha conservato per l'intera gara il vantaggio sul collega di pedana, andando anche ad occupare per lunghi tratti la testa della batteria.



Ma Bruno con la Camaro Stars and Stripes ha mantenuto sempre a tiro gli scarichi della Javelin di Andrea, tentando, senza riuscire, il colpaccio nella sessione finale, quando Andrea aveva già terminato la sua gara e scontava il turno di riposo dovuto al round robin.



Anche i due mantovani Alberto M. e Maurizio M. se la giocano tra di loro ai ferri corti: l'oggetto del contendere è la quinta posizione nella generale. Alla bandiera a scacchi la spunta Alberto con un vantaggio sul compaesano di nove settori, lasciando l'amaro in bocca a Maurizio che, specialmente in corsia 1, ha avuto il suo bel daffare con la Camaro che non voleva saperne di stare nel solco nel curvone davanti alla postazione del pc.



Giampy invece torna a casa con un grande sorriso perché registra il suo miglior risultato sulle 6 corsie da quando è iscritto al Club. Le premesse erano buone visto che aveva testato la macchina già durante la serata di lunedì rimanendone soddisfatto, ma la quarta posizione finale va oltre le sue più rosee aspettative garantendogli una certa soddisfazione per il risultato.



Chi invece proprio non è soddisfatto è Roberto S.: durante le prime sessioni lamenta l'assenza di brillantezza del motore della Camaro, cosa che gli fa maturare la decisione di optare per il ritiro, nonostante fosse in lizza per il primato di batteria.



Sul podio salgono quindi Giuseppe, Roby e Davide. Giuseppe, dopo l'affermazione nella gara di lunedì, deve accontentarsi del gradino più basso del podio. Con tempi spesso vicini ai 14" netti avrebbe il ritmo per impensierire Roby, ma la casella degli errori delle statistiche ci segnala 8 sbavature, il che rende per lui complicato rendere dura la vita a Roby.



Il "Tabacar" infatti di errori ne mette insieme solo 4 e si issa quindi sul secondo gradino del podio, che se vogliamo è primo degli "altri" visto che il distacco che Davide rifila al resto della truppa è di ben tre giri.

Distacco perentorio che lo stesso Davide spiega nel dopogara affermando di aver potuto contare sul mezzo migliore del lotto, che le sue doti di guida hanno poi saputo valorizzare a pieno.

A certificare il predominio di Davide anche il dato dei giri completati, che ammontano a 101, e la ciliegina sulla torta del giro più veloce in gara, siglato in 13"504.

La classifica di campionato è quantomai aperta, visto che Giuseppe e Roby sono separati da soli due punti. L'appuntamento finale sarà quindi decisivo per stabilire il nome da scrivere nel "quadretto" dedicato.

Andrea Ing.

CLASSIFICA MUSCLE CAR			
PILOTA			giri set
1	(=) DAVIDE	CHEVROLET CAMARO	101 41
2	(=) ROBY	AMC JAVELIN	98 60
3	(+1) GIUSEPPE	CHEVROLET CAMARO	97 17
4	(+2) GIAMPY	FORD MUSTANG NOTCHBACK	96 18
5	(-2) ALBERTO M.	FORD FALCON	94 28
6	(-1) MAURIZIO M.	CHEVROLET CAMARO	94 19
7	(+4) ANDREA B.	AMC JAVELIN	93 61
8	(+2) BRUNO	CHEVROLET CAMARO	93 45
9	(=) ANDREA Z.	AMC JAVELIN	92 70
10	(-3) EMILIO	CHEVROLET CAMARO	92 7
11	(+2) GIORGIOTOVER	AMC JAVELIN	87 70
12	(=) IL DAVE	CHEVROLET CAMARO	87 3
13	(+1) ANDREA ING.	CHEVROLET CAMARO	85 21
14	(-6) ROBERTO S.	CHEVROLET CAMARO <70	RIT

CLASSIFICA MUSCLE CAR				TOT.
2023/2024				
	21/11/2024	20/02/2025	17/04/2025	
	1	2	3	
1	GIUSEPPE	25	17	42
2	ROBY	20	20	40
3	ANDREA B.	17	12	29
4	ALBERTO M.	14	14	28
5	DAVIDE		26	26
6	EMILIO	16	9	25
7	ANDREA Z.	13	10	23
8	BRUNO	11	11	22
9	ANDREA ING.	10	6	16
10	GIAMPY		15	15
11	MAURIZIO M.	0	13	13
12	ROBERTO S.	12	0	12
13	CASTE	9		9
14	BRUKO	8		8
14	GIORGIOTOVER		8	8
16	IL DAVE		7	7
17	AGO	0		



Sabato 22 e Domenica 23 febbraio si è svolta la quinta edizione del Rally Città del Tricolore, appuntamento che ha visto impegnati in gara gli esponenti di Avanguardia Slot Cars iscritti al VR Slot.

La manifestazione è stata organizzata dal Club BB Slot di Reggio Emilia e si è articolata su due giornate in cui si sono svolte due gare al giorno. I partecipanti sono stati impegnati nelle categorie Rally moderno due ruote motrici e Rally Legend il sabato, mentre la domenica ha visto gareggiare le vetture quattro ruote motrici e WRC.

L'evento è stato patrocinato sempre da BRM Slot Cars, che ha fornito le gomme a tutti i partecipanti e alcuni premi.

Del gruppo proveniente da Verona facevano parte Ago, Andre, Bianco, Diego, Enea, Federico, Marco e Giacomo Gabrielli e Riccardo Z.

L'organizzazione si è prodigata come sempre per garantire un fine settimana di divertimento e amicizia corroborato dalle delizie gastronomiche locali.

La gara due ruote motrici ha visto trionfare Alessandro Crocchi (Renault Clio) dello Slot Club Santoro di Livorno, davanti a Roberto Igneri (Renault Megane) del Tuscany Slot Club e al nostro Federico (Renault Clio). Complimenti anche a Riccardo Z. (Renault Megane) che ha conquistato la quinta posizione.

Il podio della categoria Rally Legend è stato occupato nell'ordine ancora da Alessandro Crocchi (BMW M1), seguito da Francesco Igneri (Lancia 037) e da Roberto Igneri (Ferrari 308). Stavolta Riccardo Z. (Opel Manta 400) ha sfiorato il posizionamento a podio andando ad occupare la quarta piazza.

La Domenica mattina è stata la volta della gara quattro ruote motrici, che è stata appannaggio ancora una volta di Alessandro Crocchi (Mitsubishi Lancer), seconda posizione per Francesco Igneri (Subaru Impreza) e terza posizione per Maurizio Maggiora (Mitsubishi Lancer) dello Slot Club Calabroni Rossi di Asti. In questo caso hanno ben figurato ancora Riccardo Z. (Mitsubishi Lancer) e Federico (Subaru Impreza) che sono andati ad occupare l'ottava e nona posizione.

Nella classe regina WRC si è imposto Roberto Igneri (Audi S1). Seconda posizione per Maurizio Maggiora (Peugeot 208) e terza posizione per Francesco Igneri (Peugeot 208). Ancora una volta l'onore scaligero è stato tenuto in alto da Riccardo Z. (5°, Peugeot 208) e da Federico (8°, Toyota Yaris).

Andrea Ing.