



Grande spettacolo sulle strade del Veneto grazie agli equipaggi in gara che non hanno "lesinato" numeri per gli spettatori. Sopra un bel controsterzo dell'Opel Ascona di Costola-Zanetti, a sinistra l'entrata in curva della Fiat 124 Spider di Libero-Libero. Sotto la Nsu Prinz TT di Bellettati-Baschirotto.

TURISTICA MONTE VENDA

Come una volta

È inizio autunno e le giornate si fanno più corte visto che il sole, nei paesaggi di montagna e collina, tende a nascondersi sempre prima. Verrebbe quasi da pensare che non sia per il volere della Natura (N maiuscola!) ma lo faccia perché anche la luna abbia voglia di godersi le sventagliate dei fari che tra un tornante e l'altro segnano il percorso di questa bellissima manifestazione. Il dubbio viene visto che la Coppa Monte Venda da quest'anno fa parte di quel tris di gare del Nord Est (insieme a Historic Nordest e Coppa del Piave Revival) intitolato "Trofeo Quelli Nella Notte". Tre gare su tre splendidi territori che riescono a rievocare le vere manifestazioni di un tempo, percorse sulle strade di montagna, sugli sterrati, sui colli, attraverso i nomi storici delle PS dei veri rally.

Strade mitiche. Così, mentre gli addetti ai lavori sono costretti a fare gli straordinari notturni (gratuiti, ricordiamolo), i concorrenti si divertono, a volte prendono qualche rischio, ma il pubblico torna bambino e felice e come un tempo trova il modo di sorridere ed emozionarsi. E non può essere altrimenti visto che anche quest'anno la Coppa Monte Venda ha fatto riscoprire ai vecchi e tenaci concorrenti d'un tempo (erano molti i nomi storici del rallysmo



italiano presenti allo start), oltre 170 km di percorso amato e al contempo temuto. Primo tra tutti lo sterrato dell'Albettonne: diversi chilometri di salita tortuosa da veri esperti del traverso e soprattutto della pochissima aderenza; poi la salita del Roccolo: complicata, tecnica e soprattutto stretta e con poca aderenza in quanto resa viscida dalla vegetazione circostante. E poi le curve di Teolo, i rettilinei di Sossano... insomma un vero scenario da rally d'altri tempi, completo di una leggera foschia e di quella pioggerella capace di disturbare quanto basta tutti gli attori in campo. **Nuovi arrivi.** Del resto, se è vero che la fortuna aiuta gli audaci, anche quest'anno gli organizzatori hanno avuto la fortuna di ricevere una mano dalla Natura ma sicuramente la loro tenacia è stata fondamentale per mettere in piedi l'ottava edizione di questa manifestazione dalle origini molto lontane visto che la prima edizione è datata 1966 e per ben 14 edizioni ha avuto notevole rilevanza sportiva. Difficile raggiungere i numeri dell'edizione 1978 (227 concorrenti), ma sicuramente i 110 equipaggi iscritti (100 tra le storiche e 10 tra le moderne) non sono pochi. Di questi molti non erano mai stati a questa manifestazione e ciò significa che il successo sta crescendo, che il passaparola funziona e che la Gu-Gu Corse, organizzatrice dell'evento, fa le cose bene. La quantità di gente presente lungo il percorso fa pensare che quanto realizzato sia piaciuto. Il merito è sicuramente dei concorrenti e delle vetture da sogno presenti



alla gara. La più datata è stata un Fiat Topolino del 1954, la più recente una Subaru Impreza del 2011.

Golf su misura. Alla fine il vincitore sul campo è stato l'equipaggio Zago-Zago su VW Golf GTI del 1978. Con la loro precisione e regolarità hanno collezionato solo 59 penalità e per soli 2 centesimi, hanno lasciato sul podio a inseguirli ben tre equipaggi: Converso-Ameglio, Baldissera-Covaz e Niccoli-Bonacchi. Tanta emozione sul palco d'arrivo a Bresseo: dagli organizzatori, ai concorrenti, al pubblico. Emozione scoppiata in lacrime quando sul palco sono arrivati i genitori dell'amico Alberto "Panda" Polese a premiare Baldissera-Covaz che hanno vinto il Trofeo a lui dedicato. Ad Alberto, tristemente scomparso pochi giorni prima della manifestazione, il ricordo e le più belle parole di tutti i presenti: "Ciao amico Panda".

EDY CIPOLAT BARES



Sopra la Fiat 128 Rally di Bertin-Gasparin in un momento... di difficoltà. A sinistra una Lancia 037 ed una Delta, due regine dei rally. Nella pagina a fianco l'Opel Kadett GT/E di Ferrara-Camporese, nona nella generale, e la simpatica Fiat Topolino di Nariuzzi-Nariuzzi.



(Fiat 124 Spider, 5) 245; 27. Lazzaretto-Pontin (Ford Escort 2000, 7) 250; 28. Galeazzo-Androni (Fiat 124 Sport, 6) 261; 29. Loro-Maran (Volkswagen Golf GTI, 9) 289; 30. Lucca-Valleri (Peugeot 205 GTI 1.9, 9) 296; 31. Boscolo-Biasin (Lancia Fulvia 1.3 Rally, 5) 354; 32. Varotto-Varotto (Fiat Ritmo 130 Tc, 8) 373; 33. Stagni-Malacorti (Ford Capri GT, 5) 384; 34. Munegato-Goldin (Fiat Ritmo 130 Tc, 8) 403; 35. Boscarl-Bozzolan (Peugeot 205 Rallye, 9) 410; 36. Barison-Scapin (Fiat 124 Spider, 7) 422; 37. Gechele-Gechele (Lancia Delta Integrale, 9) 427; 38. Bertocco-Zanellato (Opel Kadett GT/E, 5) 431; 39. Agostini-Andreazzo (Fiat 124 Abarth, 6) 431; 40. Favaron-Gasparini (Fiat Ritmo 130 Tc, 8) 451; 41. Candeo-Candeo (Autobianchi A112 Abarth 70 HP, 8) 482; 42. Bragantini-Farsura (Porsche 911 E, 6) 484; 43. Ghirdelli-Melloni (Porsche 914, 5) 506; 44. Costola-Zanetti (Opel Ascona Sport, 7) 507; 45. Busetto-Berto (Triumph Italia

2000, 4) 510; 46. Bovio-Gallazzo (Alfa Romeo Spider 2.0, 6) 525; 47. Franco-Cecchinato (Opel Ascona, 7) 541; 48. Sivieri-Pregnotato (Lancia Delta Integrale, 9) 548; 49. Palladini-Fantinato (Fiat Uno Turbo IE, 9) 553; 50. Maran-De Felice (Nsu TT, 6) 554; 51. Bigi (Lancia Fulvia 1.3, 6) 556; 52. Bellettati-Baschirotto (Nsu Prinz TT, 5) 567; 53. Crivellari-Giaccarello (Innocenti Mini Cooper, 5) 572; 54. Carniel-Carniel (Fiat Ritmo 105, 8) 576; 55. Bertin-Gasparin (Fiat 128 Rally, 6) 600; 56. Bellanzon-Degan (Fiat 124 Spider, 5) 605; 57. Lorenzi-Lorenzi (Opel Manta SR, 6) 630; 58. Saorin-Dalla Montà (Fiat 127 Sport, 7) 631; 59. Baù-Marchetto (Fiat 500 Abarth, 5) 651; 60. Paccagnella-Pizzoccaro (Lancia Fulvia Coupé, 6) 661; 61. Dalla Nora-Tonini (Alfa Romeo GT Junior, 6) 685; 62. Dal Monaco-Dal Monaco (Autobianchi A112 Abarth 70 HP, 6) 686; 63. Visone-Battistini (Fiat Uno Turbo IE, 9) 710; 64. Giurati-Engaldini (Autobianchi A112, 5) 741; 65. Nardo-Nardo (Opel Ascona, 6) 750; 66. Gabrielli-Gabrielli (Innocenti Mini Cooper, 5) 759; 67. Bordin-Legnaro (Fiat 124 Spider, 6) 774; 68. Albertin-Scardonì (Alfa Romeo Alfetta GT, 6) 832; 69. Tonello-Tonello (Opel Ascona SR, 6) 924; 70. Salmasso-Orlando (Bmw 316, 6) 928; 71. Brunello-Maran (Fiat X1/9, 7) 968; 72. Peruffo-Doria (Alfa Romeo Alfasud Sprint, 8) 986; 73. Soranzo-Soranzo (Fiat Ritmo 130 Tc, 8) 1.006; 74. Putti-Rocco (Autobianchi A112 Abarth 70 HP, 7) 1.293; 75. Testi-Bevignù (Bmw 318, 9) 1.377; 76. Costola-Costola (Opel Kadett 1.9, 7) 1.700; 77. Sanguini-Sinaglia (Peugeot 205 GTI 1.6, 9) 1.877; 78. Lovato-Longo (Lancia Delta Hf, 9) 2.239; 79. Sanvido-Trevisan (Opel Manta, 7) 2.496; 80. Furlan-Lovato (Opel Ascona, 6) 2.700; 81. Forestan-Benato (Opel Kadett GT/E, 7) 2.700; 82. Benato-Ferronato (Opel Ascona, 7) 2.700; 83. Lovato-Cavallon (Fiat Ritmo 130 Tc, 8) 2.700; 84. Lovato-Carraro (Peugeot 205 GTI 1.6) 2.700.

