

Lo specialista del cronometro è il pilota da battere nella gara di regolarità classica che partirà sabato mattina da piazza degli Scacchi di Marostica

Giordano Mozzi a caccia della prima Coppa Bettega con la mitica Fulvia HF

In coppia con la moglie Stefania Biacca punta ad un risultato di prestigio dopo Mille Miglia e Coppa d'oro Dolomiti. Trenta prove di precisione imbiancate dalla neve attendono i 70 equipaggi regolarmente iscritti alla manifestazione. Quattordici ore al volante in uno scenario da favola che si dipana tra l'Altopiano di Asiago, il Trentino e il Feltrino

Tutto pronto per la prima Coppa Attilio Bettega, gara di regolarità classica per auto storiche organizzata dal Rally Club 70 di Romano d'Ezzelino presieduta da Ivo Strappazzon. Inserita nel calendario nazionale al posto della Coppa Dalla Favera, scatterà sabato 14 febbraio alle 13.30 dalla piazza degli Scacchi di Marostica e si concluderà, 14 ore dopo, quindi alle 3.30 di domenica, davanti alla Birreria Cornale, in Valsugana. Una trentina le prove di precisione che i concorrenti dovranno affrontare rispettando al centesimo di secondo il tempo imposto.

Una Coppa scandita dalle lancette del cronometro, con un percorso che non ammette distrazioni. La neve caduta abbondantemente la scorsa settimana ha ricoperto le strade, tutte in quota, ricamando un paesaggio fiabesco. Indispensabili le gomme chiodate e consigliate anche le catene per non rimanere bloccati. Le temperature previste in forte ribasso, infatti, finiranno con il creare uno strato di ghiaccio, specialmente nelle ore notturne, nonostante i ripetuti passaggi dei mezzi spartineve e spargisale. Apripista sarà Alessandro Bettega, figlio dell'indimenticato Attilio al quale la Coppa è dedicata. Lascierà la pedana di partenza al volante di una Porsche Carrera. Al suo fianco avrà Maurizio De Tofoli, primonavigatore del grande papà. Con una Fiat 131 Abarth in livrea biancorossoverde Alitalia, identica a quella che permise ad Attilio Bettega di emergere a livello mondiale, ci sarà Ezio Facchinello, anche lui nel ruolo di apripista.

Un tuffo nel passato, quando il rallyismo visse il momento

migliore, coinvolgendo milioni di tifosi.

Quest'anno ricorre il trentennale della scomparsa del campione di Molveno che cominciò a gareggiare sotto le insegne della Bassano Corse.

Ivo Strappazzon, ben noto agli appassionati per l'attenzione che dedica all'organizzazione, meticoloso fino all'osso, non ha lasciato nulla al caso. Più volte ha provato il percorso per rendersi personalmente conto delle difficoltà che gli equipaggi dovranno affrontare nel corso della sfida. Non solo. Ha studiato pure delle varianti, già inserite nel road book, nel caso in cui improvvisi ed imprevisti nevicati dell'ultima ora dovessero rendere impraticabili le strade scelte. Come a dire che per la prima Coppa Attilio Bettega sono pronti due percorsi, entrambi molto belli, difficili e spettacolari. I piloti sanno bene quanta passione ci metta Strappazzon nelle sue manifestazioni (a giugno organizza pure la Coppa Pedavena) e lo premiano iscrivendosi in anticipo alle gare.

Ben sette i Top driver iscritti e altri sette i Driver A, vale a dire i piloti inseriti nelle speciali liste che indicano i più forti in Italia. Tra i primi a compilare il modulo d'adesione è stato Giordano Mozzi. Il driver mantovano è uno dei più preparati regolaristi al mondo e sceglie oculatamente le gare alle quali partecipare. Non si accontenta di prove mediocri e cerca sempre il meglio. Reduce dal Rally di Montecarlo storico, dove non tutto è girato per il verso giusto, cerca nella Coppa Bettega il riscatto. Tiene in modo particolare a "firmare" la prima

Un occhio sempre al cronometro

Quasi 500 chilometri complessivi di gara. La partenza sarà data alle 13.30 di sabato 14 febbraio da piazza degli Scacchi di Marostica. Dopo un quarto d'ora a Pradipaldo e alle 13.55 a Rubbio subito le prime prove di precisione. Alle 14.35, a Gallio, i concorrenti dovranno affrontare quattro giri a medie diverse sul circuito "Wasser Kupe". La settimana prova si disputerà a Monte Corno e le successive ancora a Pradipaldo e Rubbio. Di nuovo a Gallio per altri quattro passaggi a partire dalle 17, quando cominceranno a calare le prime ombre della sera. Dopo il transito ad Asiago, gli equipaggi prenderanno la strada del Trentino passando per Camprovereto, Ghertele, Vezza e Lochere. A Levico e subito dopo a Compet altri due rilevamenti al centesimo di secondo. Prima della conclusione della frazione d'apertura a Baselga di Pinè (bandierina alle

19.15) una deviazione verso la Valle dei Mocheni. La seconda tappa scatterà alle 20.30, dopo una corroborante sosta, e porterà i concorrenti ad Assizzi e a Vetriolo. Superato Strigno alle 22.35, ecco le prove di Pradellano, Val Malene, Celado e Col Perer. E ancora il responso dei cronometri sarà determinante a Colombera e Valnevera, prima della ripetizione di Pradellano, Val Malene, Celado e Col Perer. Ultime difficoltà da superare, che in caso di neve come gli organizzatori e i piloti s'aspettano, saranno moltiplicate, nuovamente a Colombera e Valnevera. Controllo orario finale e traguardo alle 3.30 a Piovega, nel piazzale della Birreria Cornale, dove l'appassionato Romano rifocillerà gli equipaggi e le persone del seguito con un caldo buffet. Premiazioni finali e saluti alle 10.30 di domenica 15 febbraio nella sala dell'oratorio di Marostica.

edizione della prova e per questo sarà al nastro di partenza con una Lancia Fulvia HF, vettura adatta alla neve e al ghiaccio, resa immortale da Sandro Munari nel Montecarlo del 1972 quando sbaragliò le armate delle Alpine e delle Porsche cogliendo in coppia con Mario Mannucci una straordinaria vittoria. Giordano Mozzi correrà in coppia con la moglie Stefania Biacca con la quale ha raggiunto un'intesa

pressochè perfetta anche in ambito sportivo. Insieme, lo scorso anno, hanno vinto la Mille Miglia e la Coppa d'oro delle Dolomiti, tanto per citare gli allori più prestigiosi, primeggiando, in ottobre, anche in Giappone, nella proposizione di una "Mille Miglia" in chiave nipponica. I due sono famosi in tutto il mondo e ricevono continuamente inviti di partecipazione a gare nei più disperati angoli della terra.



Due Fiat 124 Abarth impegnate sulla neve



Vederli in azione con il cronometro sarà uno spettacolo perché su trenta prove solitamente non prendono mai più di 50-70 penalità. Una penalità equivale ad un centesimo di secondo! Spesso, poi, passano davanti alle fotocellule di rilevamento, rispettando perfettamente il tempo imposto, vale a dire chiudendo nel tempo stabilito dagli organizzatori, cioè a "00". La media delle prove di classifica



L'equipaggio Mozzi Biacca sulla Fulvia

Cooper mentre Barcella debutterà con una A 112 Abarth, ritenuta più performante rispetto alla bellissima Porsche 356 che ha guidato sino allo scorso anno.

Al via pure Baldissera e Rondinelli. Attesa la prova del bassanese Enzo Scapin, con Ivan Morandi al radar, su Beta Montecarlo. Il pilota è uno specialista ed è reduce da un'ottima prova allo Snow Trophy dove si è tolto la "ruggine" dopo la pausa invernale. Sarà sicuramente nelle prime posizioni in lotta per il successo. Vincere in casa gli piacerebbe moltissimo e non lascerà nulla di intonato pur di riuscirci.

Molte le Fulvia HF al via, tra le quali quella del milanese Marco Leva. Non mancheranno Opel Kadett Gte, Fiat 124, una Saab 96, Nsu Tt, Fiat X 1/9 e Ford Escort Rs Mk1.

In campo femminile a caccia del trofeo "rosa" ci sarà Alexia Giugni, mattatrice nelle ultime edizioni della Coppa dalla Favera. Alexia correrà al volante della sua bellissima Porsche 356.

Dalla Repubblica Ceca giungerà Petr Uhrík assieme al figlio Martin con una Skoda 1000 Mb degli anni Sessanta. Petr Uhrík, ingegnere, è uno dei tecnici del reparto corse della Skoda che ha contribuito allo sviluppo della Fabia.

Le verifiche sportive si terranno nella mattinata di sabato nelle suggestive sale del Castello superiore di Marostica.

Quelle tecniche, invece, nel parcheggio al di fuori delle mura, dove è previsto anche il parco chiuso.

Premiazioni domenica mattina alle 10.30 nell'oratorio di via Mazzini di Marostica.

Chi era Attilio Bettega campione della Lancia

Attilio Bettega nacque a Molveno, Trentino, il 19 febbraio del 1953. Cominciò a gareggiare nei primi anni Settanta, debuttando al volante

di una Fiat 128 rally. Disputò i primi rally senza navigatore. Poi trovò il compagno ideale in Maurizio De Tofoli di Scurelle. Al Rally

dei Campioni, nel dicembre del 1974, i due, su Opel Ascona, si trovarono ad una prova dalla fine al comando della gara, sfiorando un clamoroso successo.

Dicembre 1974. La corsa, con partenza ed arrivo a Recoaro, era organizzata da Zeffirino Filippi. "Ceo" aveva invitato tutti i vincitori zonali

del Trn. Chi avesse vinto avrebbe conquistato idealmente il titolo di campione dei campioni.

Una finale in piena regola, di notte, con prove lunghe e selettive. Dieci in tutto: da Pugnello a Muzzolon, da Pedescaola a Cavalletto con i classici passaggi a Malo e Monte di Malo. E poi i passi Zovo e Xomo, non molto alti ma tortuosi da perderci la trebisonda.

Al via si presentarono i più forti piloti in attività: da Polese a Toni, da Casarotto a Lorenzelli, da Biasuzzi ai fratelli Gregori di Schio a un giovanissimo Fabrizio Tabaton.

"Io e Attilio - a parlare è Maurizio De Tofoli - ci iscrivevamo con una Opel Ascona acquistata di seconda mano. Preparata da Virgilio Conrero, era gialla e verde ed aveva un pedigree importante. Era appartenuta al piemontese Fagnola, un privato che andava molto forte. Al Sanremo si era classificato terzo

assoluto. Un bel salto dalla 128! Il motore era potente, l'assetto giusto. Attilio la prese in mano subito. Sin dalle prime battute s'inserti tra i favoriti, facendo gli stessi tempi di Polese e Casarotto. Ad una prova dal termine, con Recoaro ormai in vista, ci trovammo in testa al rally. Da non crederci. Attilio andava che era una meraviglia. Galvanizzati dai tempi, partimmo a tutta. Destra, sinistra, allungo. Il pilota non mollava un millimetro. Sforava i paracarri da una parte, i terrapieni dall'altra. Ad un certo momento toccammo con il muso lo spigolo di un muretto. Il colpo fece uscire la marcia. Senza trazione, l'Ascona sbandò paurosamente, poi si ribaltò. La compagnia della spinta non perse tempo. In un attimo ci ritrovammo con la macchina raddrizzata. Attilio diede gas ma come il motore si mise in moto s'accese la spia dell'olio. Il colpo contro l'ostacolo aveva messo fuori uso la pompa. Fummo costretti a fermarci con la vittoria ad un passo. Mario Cravero ci consolò mostrandoci i tempi che avevamo spiccato nelle prove speciali, ma il ritiro fu duro da digerire. Ancora adesso, a quarant'anni di distanza,

quando ci ripenso mi viene il mal di stomaco. Sarei stato il primo a vincere una gara con il grande Attilio..." Il Rally dei Campioni fu vinto da Pietro Polese su Alpine Renault. Al secondo posto si classificò un sorprendente Franco Ceccato in coppia con il bassanese Pierniccolò Zonta su Fiat 124 Sport davanti a Zordan-Dalla Benetta (Porsche) e a Giovanni Casarotto-Francesca Serafini su Fulvia HF. Attilio Bettega disputò nel 1977 la prima edizione del Trofeo A 112 Abarth, in coppia con la moglie Isabella e lo vinse davanti al feltrino vanni Fusaro. Il successo gli valse la partecipazione al Rally della Valle d'Aosta in qualità di "pilota ufficiale" con una Lancia Stratos. Si classificò secondo assoluto, alle spalle di Sandro Munari. Continuò, l'anno successivo, a correre con una Stratos messagli a disposizione dalla scuderia Grigone di Genova. Nel 1979 l'ingresso nella squadra ufficiale della Fiat. Corse con una 131 Abarth. Vinse quattro gare: Costa Smeralda, 4 Regioni,

Lana e Valle d'Aosta. Chiuse terzo assoluto il rally mondiale di Sanremo. L'anno successivo, con la Fiat Ritmo, stupì tutti al Montecarlo: fece il miglior tempo sulla speciale del Col de Turini. Continuò con la Lancia e disputò poi diverse gare iridate. Nel 1982 debuttò con la 037 ma al Tour de Corse fu protagonista di un grave incidente che lo tenne a lungo lontano dai rally. Nel 1983, al rientro, si classificò terzo nel rally di Nuova Zelanda e al Sanremo e quarto in Corsica. L'anno successivo vinse il rally di Monza, finì secondo al Sanremo, terzo in Portogallo, quarto all'Acropoli e quinto al Montecarlo. Nel 1985 fu costretto al ritiro al Safari e al Costa Brava mentre salì sul secondo gradino del podio al Costa Smeralda. Il 2 maggio si presentò al via del Tour de Corse con la Lancia 037 determinato a vincere. Nel corso della quarta speciale, però, un triste destino decise diversamente, lasciandoci il ricordo di un ragazzo buono, generoso, discreto e velocissimo.

