

Ilario Bondioni FINALMENTE



Il pilota bresciano ha centrato una vittoria che inseguiva da tempo in un'annata che in Valtellina lo ha visto pure protagonista di una uscita di strada. Inconsolabile Targon, idolo locale, fuori troppo presto

Loro, questa gara non dovevano neanche disputarla. Quest'anno erano partiti con l'idea di correre nel Trofeo Peugeot, poi tutto è stato stravolto. Galeotto fu invece il quinto posto del Marca: sono stati quei punti a spingere Ilario Bondioni e Sofia D'Ambrosio a fare il Due Valli, anche per lasciarsi alle spalle il botto della Coppa Valtellina: «Siamo contentissimi: le prove erano bellissime ed è stato importante tornare a una vittoria fuori dalla Lombardia dopo cinque anni. Adesso ci

prepariamo per Modena: non ci speravamo», diceva il vincitore prima del palco. Per Federico Bottoni e Sofia Peruzzi la gara è stata tutta improntata al bisogno di staccare il biglietto per la finale, anche a costo di rinunciare alla prima vittoria stagionale. Alla fine, i due hanno preso solo due decimi a chilometro, ma il secondo posto e il ritiro di Mattia Targon sulla prima San Francesco hanno permesso loro di vincere la Zona: «Siamo sempre stati tra i primi, abbiamo lottato per

questa vittoria in Coppa e salire sul podio è una grande soddisfazione», ha assicurato il pilota di casa. Ma la vera sorpresa di questo Due Valli è stato chi il Crz del Veneto occidentale lo aveva iniziato vincendo: Luca Hoelbling e Federico Fiorini hanno conquistato terzo posto e ticket per Modena, nonostante i pronostici della vigilia li desse fra i più in difficoltà nel quartetto ancora in lizza per la qualifica: a fine gara anche lui pareva quasi sorpreso, benché ben consapevole della

**PNEUMATICI
A PODIO**
1° PIRELLI
2° MICHELIN
3° PIRELLI

PARTITI
55

ARRIVATI
45

VINCITORI DI PS
BONDIONI 3
BOTTONI 3
HOELBLING 1

LEADER
BONDIONI PS1-6

PRINCIPALI RITIRI
PS2 MENEGATTI toccata
PS2 TARGON uscita di strada
PS2 GASPARI motore
PS3 ARAGNO cambio



Vittoria scacciapensieri per Bondioni, nell'altra pagina, davanti a Bottoni, a sinistra, e al locale Luca Hoelbling, decisamente soddisfatto del gradino sul podio.

IL VINCITORE

«La nostra scalata alla Zona è stata folle», ha detto Ilario Bondioni a fine gara: «Il Rally della Marca era già in previsione e ci è arrivato un insperato sesto posto assoluto. Dopo l'uscita di strada del Valtellina avevo bisogno di tornare a correre il prima possibile, magari in una gara corta come poteva essere la Coppa del Due Valli. Non c'era davvero nulla di scritto: abbiamo vinto e ci siamo qualificati, un risultato che dimostra come il feeling fra me e Sofia sia in crescita gara dopo gara».

LO SCONFITTO

Chi ha perso è senza dubbio Mattia Targon, il pilota che aveva iniziato la stagione con un podio al Valpolicella e la vittoria del Benacus. Ma la doppia uscita di strada del Marca e del Due Valli gli lascia molto più che l'amaro in bocca: «Sono triste ma soprattutto deluso da me stesso per questa serie di errori», le parole affidate ai propri social dopo il suo ritiro: «Ci rivedremo, anche se ancora non so quando. Un enorme grazie ma anche uno scusate a chi ha reso possibile tutta questa stagione».



qualità della sua gara: «Ci siamo veramente divertiti, in una gara tirata e dura. Ho perso il treno dei primi solamente col secondo giro di prove, quando è calato il buio: quello ha fatto la differenza», diceva Hoelbling. Grande assente dal podio è stato Targon, ritiratosi nei primi metri della seconda prova dopo essere finito largo su una sinistra centrando un albero a bordo strada. Inconsolabile, il pilota veronese ha visto sfumare così una stagione esaltante, che fra alti e bassi gli ha portato in dote anche la prima vittoria della carriera.



GRUPPO R
Bene Stizzoli

La classe **R4** l'hanno vinta da Bosco-Rosso, i quali dovevano solo arrivare. La classe **R3T** stata invece decisa all'ultimo controllo orario: Grobberio-Valbusa, che avevano dominato, hanno pagato due minuti di anticipo scivolando fuori dalla top 10. In questo modo hanno vinto Incerti-Debbi, che hanno pure guadagnato il pass per la finale di Modena. La penalità ha regalato ai vincitori di classe anche il trionfo nella Zona. Nella **R2C** la vittoria alla fine è andata a Stizzoli-Pozzan, capaci di sfiorare per appena mezzo secondo anche un trionfo fra le due ruote motrici che era stato nelle loro mani fino a prima dell'ultima prova speciale. La seconda piazza è stata tutta di Strabello-Gasparotto, che non sono mai riusciti a stare davanti ai vincitori; partivano da una posizione di forza, perché bastava arrivare per vincere la Zona. Dietro a loro hanno terminato Lo Schiavo-Lo Schiavo. È stata anche una gara ad eliminazione quella che ha portato Campostrini-Refondini a vincere l'**R2B**, tornando al trionfo nella classe un anno dopo il Due Valli-Crz 2020. I due hanno condotto una gara estremamente veloce ma nella

Successo di **RC2** e ottava piazza assoluta per Stizzoli-Pozzan, sopra. In alto a destra, Bosco-Rosso, solitari in classe **R4** e dodicesimi assoluti.



quale dalla seconda prova è mancata la competizione con Gaspari-Tosi, fermi a causa del motore ma comunque primi nella coppa. Dietro a loro hanno chiuso Rizzi-Salvadore e Marai-Grigoli, ma la penultima prova ha visto l'uscita di strada costata la terza piazza a Pellizzaro-Melotti. Se la **R1BN** è andata a Callegaro-Lazzarini, ritiro in **Ra5N** per Manera-Fedel: fatale un'uscita di strada.

SUPER
Aragno ko

La **S1600** è andata a Vigliaturo-Corradini, che hanno anche vinto fra le due ruote motrici staccando un tempone proprio nell'ultima prova speciale, mentre un problema al cambio nella terza prova è costato la gara e la qualificazione ad Aragno-Segir, fino a quel momento primi con un buon distacco nella classe.

Vigliaturo-Corradini, sopra, hanno vinto la Super1600 chiudendo al settimo posto assoluto. A centro pagina, Campostrini-Refondini si sono affermati in **R2B** con l'undicesima piazza assoluta.



Accanto, Incerti-Debbi, primi di **R3T**. Nell'altra foto, Callegaro-Lazzarini, in gara nella **R1B**.



Sopra, successo in **N3** per Salizzoni-Martini, tredicesimi nella assoluta. Nella foto accanto, successo in **N2** per Allegrini-Conci. In fondo alla pagina, a sinistra, la **N5** di Scalia-Masotto e la Subaru della classe **N4** del duo Bosco-Arcuti.

GRUPPO N
Dominatori solitari...

La **N5** è stata vinta da Scalia-Masotto senza colpo ferire in una categoria che si trascina senza numeri o confronti di classe. Discorso analogo in **N4**, che è stata tutta di Bosco-Arcuti, in una classe però a fine esistenza. La **N3** è stata dominata da Salizzoni-Martini, mentre Fa-

solato-Tiraboschi hanno tenuto la seconda piazza. Terzi e primi di Under 25 sono stati Bombieri-Francinelli: il pilota debuttava. In **N2** Mirici Cappa-Viviani hanno rotto un semiasse proprio alla penultima speciale e così hanno perso la seconda piazza. Vittoria ad Allegrini-Conci, alla terza vittoria nelle tre gare del loro 2021, davanti a Maimeri-Zerbato e Campostrini-Poddi.



LA TOP TWENTY

- PS1 CÀ DEL DIAOLO (km 5,16)** - 1. Bondioni-D'Ambrosio (Skoda Fabia Rally2 Evo 2) in 3'56"1; 2. Targon-Prizzon (Skoda Fabia) a 0"9; 3. Bottoni-Peruzzi (Skoda Fabia) a 2"6; 4. Hoelbling-Fiorini (Hyundai i20 Ng) a 3"4; 5. Zenoni-Ferrarin (Skoda Fabia) a 5"2; 6. Caliaro-Andrian (Skoda Fabia) a 6"0; 7. Righetti-Nalli (Citroën Ds3) a 10"1; 8. Menegatti-Gambasin (Skoda Fabia) a 10"2; 9. Aragno-Segir (Renault Clio S1600) a 12"9; 10. Vigliaturo-Corradini (Renault Clio S1600) a 20"3; 11. Stizzoli-Pozzan (Peugeot 208 Rally4) a 21"5; 12. Strabello-Gasparotto (Peugeot 208 Rally4) a 22"9; 13. Franchini-Faettini (Renault Clio Williams) a 25"5; 14. Lonardi-Dusi (Renault Clio Maxi) a 27"5; 15. Grobberio-Valbusa (Citroën Ds3 R3T) a 28"5; 16. Bosco-Rosso (Mitsubishi Lancer Evo IX) a 28"6; 17. Gaspari-Tosi (Ford Fiesta R2B) a 28"8; 18. Campostrini-Refondini (Peugeot 208 R2B) a 30"8; 19. Incerti-Debbi (Citroën Ds3 R3T) a 32"7; 20. Allegrini-Conci (Peugeot 106 Rallye) a 34"2.
- PS2 SAN FRANCESCO (km 12,80)** - 1. Bondioni in 9'00"3; 2. Hoelbling a 3"2; 3. Bottoni a 8"5; 4. Righetti a 11"3; 5. Aragno a 15"7; 6. Zenoni a 18"6; 7. Caliaro a 25"2; 8. Vigliaturo a 28"9; 9. Stizzoli a 30"1; 10. Strabello a 37"6; 11. Franchini a 48"1; 12. Grobberio a 53"2; 13. Bosco a 59"0; 14. Campostrini a 1'03"6; 15. Lo Schiavo-Lo Schiavo (Peugeot 208 Rally4) a 1'07"6; 16. Rizzi-Salvadore (Peugeot 208 R2B) a 1'12"1; 17. Zanini-Scandola (Peugeot 106 S16) a 1'16"4; 18. Incerti a 1'16"8; 19. Salizzoni-Martini (Peugeot 306 Rallye) a 1'17"4; 20. Bennati-Bennati (Peugeot 106 S16) a 1'17"8.
- PS3 ORSARA (km 12,86)** - 1. Bondioni in 7'44"2; 2. Bottoni a 8"2; 3. Hoelbling a 13"1; 4. Zenoni a 14"3; 5. Righetti a 17"0; 6. Caliaro a 27"1; 7. Stizzoli a 33"1; 8. Vigliaturo a 33"6; 9. Franchini a 41"4; 10. Strabello a 42"2; 11. Bosco a 47"1; 12. Campostrini a 54"7; 13. Grobberio a 55"1; 14. Incerti a 1'01"4; 15. Rizzi a 1'02"0; 16. Lo Schiavo a 1'02"4; 17. Lonardi a 1'02"5; 18. Zanini a 1'05"7; 19. Salizzoni a 1'06"5; 20. Bennati a 1'06"9.
- PS4 CÀ DEL DIAOLO 2** - 1. Bottoni e Hoelbling in 3'57"5; 3. Bondioni a 1"3; 4. Zenoni a 4"3; 5. Righetti a 5"8; 6. Caliaro a 6"6; 7. Vigliaturo a 21"0; 8. Stizzoli a 21"2; 9. Bosco a 23"3; 10. Strabello a 23"4; 11. Grobberio a 26"4; 12. Lonardi a 29"3; 13. Franchini a 30"1; 14. Incerti a 30"4; 15. Bennati a 31"4; 16. Campostrini a 31"9; 17. Allegrini a 33"6; 18. Rizzi a 34"3; 19. Pellizzaro-Melotti (Peugeot 208 R2B) a 36"4; 20. Salizzoni a 36"5.
- PS5 SAN FRANCESCO 2** - 1. Bottoni in 9'00"9; 2. Bondioni a 4"6; 3. Hoelbling a 11"4; 4. Zenoni a 16"9; 5. Righetti a 20"1; 6. Caliaro a 26"7; 7. Stizzoli a 32"0; 8. Vigliaturo a 41"6; 9. Strabello a 42"2; 10. Campostrini a 55"8; 11. Grobberio a 56"8; 12. Salizzoni a 1'12"7; 13. Bennati a 1'16"1; 14. Franchini a 1'19"0; 15. Rizzi a 1'20"3; 16. Lo Schiavo a 1'22"9; 17. Incerti a 1'23"7; 18. Bosco a 1'28"5; 19. Simoni-Mattivi (Peugeot 106 S16) a 1'38"5; 20. Scettri-Segato (Renault Clio Williams) a 1'38"6.
- PS6 ORSARA 2** - 1. Bottoni in 7'48"8; 2. Bondioni a 0"7; 3. Hoelbling a 10"5; 4. Zenoni a 17"1; 5. Vigliaturo a 31"3; 6. Caliaro a 32"1; 7. Righetti a 32"4; 8. Stizzoli a 39"3; 9. Strabello a 48"6; 10. Campostrini a 55"9; 11. Franchini a 58"8; 12. Salizzoni a 1'03"2; 13. Bennati a 1'03"9; 14. Grobberio a 1'09"2; 15. Mularo-Lamecchi (Peugeot 208 Rally4) a 1'11"9; 16. Zanini a 1'22"6; 17. Rizzi a 1'23"5; 18. Scettri a 1'24"8; 19. Simoni a 1'26"4; 20. Bosco a 1'28"1.

A destra, decima piazza assoluta con una Clio Williams che non demorde, per Franchini-Faettini. Sotto a sinistra, la coppia "rosa" Lonardi-Dusi, in gara nella K11 e, accanto, Simoni-Mattivi che hanno vinto la classe A6.



**GRUPPO A
K11 rosa**

La A7 è stata dominata da Franchini-Faettini, con ampio margine su Scettri-Segato: l'equipaggio di Este ha avuto notevoli problemi di natura elettrica durante tutta la gara, ma i due partivano già con la consapevolezza che a Modena sarebbe andato Franchini. In A6 la vittoria è andata a Simoni-Mattivi, mentre Bennati-Bennati sono secondi dopo aver perso 5 minuti nella prima speciale; terzi Provolo-Sella. La A5 è stata appannaggio di De Rossi-Mosena, mentre secondi sono arrivati Zanardo-Forin che sono andati a Modena. La K11 è andata invece a Lonardi-Dusi, seconde nel femminile dietro a Mularo-Lamecchi (quarte di R2C) ma sicure della finale modenese, mentre la K10 è stata dall'inizio alla fine di Zanini-Scandola.



Zanini-Scandola, a sinistra, hanno corso nella classe K10 e sono arrivati poco fuori dalla top twenty. Sotto, ecco la coppia De Rossi-Mosena, che si è imposta nella classe A5.



**RACING START
Io corro da solo...**

Ecco un'altra categoria dove in classe si corre da soli: così, in RS1.6 vittoria di Ogheri-Poli, in RS2.0 di Pierobon-Polesel, in RS1.6 Plus di Capuzzo-De Paoli (che peraltro sono stati i più veloci all'interno del Gruppo), in RS2.0 Plus di Miolo-Argenta, in RS1.4 Plus di Schenetti-Rebottini e in RSTB1.0 di Tarlao-Tarlao. Tutti, tranne Pierobon, sono riusciti a vincere nella classifica di coppa.



Ecco sei vincitori di classe. Dall'alto: Capuzzo-De Paoli (RS1.6 Plus), Miolo-Argenta (RS2.0 Plus), Schenetti-Rebottini (RS1.4 Plus) e Tarlao-Tarlao (RSTB1.0). Sopra, Pierobon-Polesel (RS2.0) e, a destra, Ogheri-Poli (RS1.6).



**Verona - 10 ottobre 2021
Coppa Rally Aci Sport di Zona 3**

ASSOLUTA

1	Bondioni-D'Ambrosio	Skoda Fabia Rally2 Evo 2	R	in 41'34"4
2	Bottoni-Peruzzi	Skoda Fabia R5	R	41'47"1
3	Hoelbling-Fiorini	Hyundai I20 Ng	R	42'09"4
4	Zenoni-Ferrarin	Skoda Fabia R5	R	42'44"2
5	Righetti-Nalli	Citroën Ds3 R5	R	43'04"5
6	Caliaro-Andrian	Skoda Fabia R5	R	43'31"5
7	Vigliaturo-Corradini	Renault Clio 1.6 16V Super1600	A	44'24"5
8	Stizzoli-Pozzan	Peugeot 208 R2C	R	44'25"0
9	Strabello-Gasparotto	Peugeot 208 Vti R2C	R	45'04"7
10	Franchini-Faettini	Renault Clio Williams	A	46'10"7

GRUPPO N

Classe N2: 1. Allegrini-Conci (Peugeot 106 Rallye) in 48'28"9; 2. Maimeri-Zerbato (Citroën Saxo Vts) a 3'05"7; 3. Camprotrini-Poddi (Peugeot 106 S16) a 6'44"1. **Classe N3:** 1. Salizzoni-Martini (Peugeot 306 Rallye) in 47'28"0; 2. Fasolato-Tiraboschi (Opel Astra 16V) a 2'15"6; 3. Bombieri-Francinelli (Renault Clio Williams) a 4'33"5; 4. Bombieri-Avesani a 4'58"3; 5. Albertini-Marchesan a 5'34"7; 6. Carraretto-Albertini (Peugeot 306 S16) a 8'59"6; 7. Furlani-Facchinetti a 11'56"8 (gli altri su Renault Clio Rs). **Classe N4:** 1. Bosco-Arcuti (Subaru Sti N12) in 52'31"7.

GRUPPO A

Classe A5: 1. De Rossi-Mosena (Peugeot 106 Rallye) in 50'04"6; 2. Zanardo-Forin (Peugeot 205 Rallye) a 1'33"9. **Classe A6:** 1. Simoni-Mattivi in 48'32"6; 2. Bennati-Bennati a 4'13"2; 3. Provolo-Sella (Peugeot 106 Gti) a 6'10"8 (gli altri su Peugeot 106 S16). **Classe A7:** 1. Franchini-Faettini in 46'10"7; 2. Scettri-Segato a 3'58"2 (entrambi su Renault Clio Williams). **Classe K10:** 1. Zanini-Scandola (Peugeot 106 S16) in 49'15"0. **Classe K11:** 1. Lonardi-Dusi (Renault Clio Maxi) in 48'25"2. **Classe Super1600:** 1. Vigliaturo-Corradini (Renault Clio 1.6 16V) in 44'24"5.

GRUPPO R

Classe R2B: 1. Camprotrini-Refondini

in 46'20"5; 2. Rizzi-Salvadore a 1'15"7; 3. Marai-Grigoli a 7'22"8 (tutti su Peugeot 208 Vti). **Classe R2C:** 1. Stizzoli-Pozzan (Peugeot 208) in 44'25"0; 2. Strabello-Gasparotto (Peugeot 208 Vti) a 39"7; 3. Lo Schiavo-Lo Schiavo (Peugeot 208 Gt Line) a 3'22"6; 4. Mularo-Lamecchi (Peugeot 208 Rally 4) a 4'23"0. **Classe R3T:** 1. Incerti-Debbi in 48'09"3; 2. Grobberio-Valbusa a 7"7 (entrambi su Citroën Ds3). **Classe R4:** 1. Bosco-Rosso (Mitsubishi Lancer Evo IX) in 47'02"4. **Classe R5:** 1. Bondioni-D'Ambrosio (Skoda Fabia Rally2 Evo 2) in 41'34"4; 2. Bottoni-Peruzzi a 12"7; 3. Hoelbling-Fiorini (Hyundai I20 Ng) a 35"0; 4. Zenoni-Ferrarin a 1'09"8; 5. Righetti-Nalli (Citroën Ds3) a 1'30"1; 6. Caliaro-Andrian a 1'57"1 (gli altri su Skoda Fabia R5).

GRUPPO R1 NAZIONALE

Classe R1B: 1. Callegaro-Lazzarini (Suzuki Swift) in 55'17"3.

GRUPPO N5 NAZIONALE

Classe N5 Nazionale: 1. Scalia-Masotto (Volkswagen Polo) in 51'33"1.

RACING START

Classe RS1.6: 1. Ogheri-Poli (Peugeot 106 Rallye) in 58'17"6. **Classe RS2.0:** 1. Pierobon-Polesel (Renault Clio RS3) in 55'48"9. **Classe RST1.0:** 1. Tarlao-Tarlao (Suzuki Swift 1.0) in 54'18"2.

RACING START PLUS

Classe RS1.4 Plus: 1. Schenetti-Rebottini (MG Zr 105) in 52'43"7. **Classe RS1.6 Plus:** 1. Capuzzo-De Paoli (Opel Adam) in 49'30"2. **Classe RS2.0 Plus:** 1. Miolo-Argenta (Ford Fiesta) in 50'29"7.

Doppia coppa

Miglior Under 25 della classe R1 del CIR dopo il successo nel CIRT 2020, il giovane Mattia Zanin in questa stagione ha imparato tanto e vuole crescere ancora



Due coppe ACI Sport in due anni. È questo il ruolino di marcia che si è imposto Mattia Zanin, il coneglianese di 20 anni che quest'anno ha conquistato la Coppa ACI primi conduttori Under 25 nell'R1 a bordo della Renault Clio Rally5 insieme a Fabio Pizzol dopo aver vinto l'R1 alla fine del Cirt 2020. La coppa è arrivata dopo i risultati ottenuti nelle gare del Cir: tre terzi e due secondi posti di classe in cinque gare disputate. Eppure, nonostante questo, la coppa appena conquistata è come lo zucchero usato per indorare la pillola. La scalata al Clio Trophy gli è sfuggita per qualche errore di valutazione ma soprattutto per tanta sfortuna: l'esempio più eclatante è il Rally della Marca, dov'era ventesimo assoluto con la Rally5 prima di rompere un semiasse al salto del Tomba quand'era primo di trofeo: «Quello è stato un dispiacere, come del resto il Rally di Alba: ero davanti con margine ma

ci siamo girati. Il problema è che non entrava la retromarcia, e questo ci ha fatto perdere troppo tempo per poter ancora vincere la gara» racconta. La stagione non è tutta da buttare: Zanin dice di aver imparato molto da questo 2021, sia nella gestione della gara che nell'attenzione necessaria per raggiungere i risultati: «Rispetto alla Suzuki, la Clio è veramente un'astronave. Ho imparato a gestire e scegliere meglio le gomme, ma soprattutto ho avuto modo di capire come lavorare sugli assetti. Di quest'anno tengo il passo: ho dimostrato di saper andare forte. Spero che nel 2022, però, possa andare meglio» confida. Anche per questo ha partecipato al Trofeo Maremma, con l'obiettivo di percorrere quanti più chilometri possibili cercando di carpire i segreti della vettura: «È stata una stagione strana: ho mostrato buone prestazioni, ma non posso essere del tutto contento. È fondamentale riuscire a stare in auto» dice. **N.B.**



La seconda volta

Nicola Stefani, pilota veneto, non ha rinunciato a partecipare al Rallylegend nemmeno quest'anno. Come ha dichiarato all'arrivo non c'è due senza tre. Ed è già certo che non si lascerà scappare l'occasione per l'edizione 2022. «Trovo il Legend una gara bellissima, tanto divertimento, tantissimo pubblico. Ho corso la prima volta lo scorso anno con la Ford Fiesta RS WRC di Trico ed è stato amore a prima vista. L'affetto del pubblico, le migliaia di persone, il loro calore... tutto magico e bellissimo. Quest'anno non ho voluto rinunciare. Occasione troppo ghiotta con la Hyundai i20



WRC; macchina veramente top, stupenda, ma difficile da gestire con le condizioni meteo che c'erano. Tanta pioggia e fango, aver avuto al mio fianco un navigatore esperto come Paolo Cargnelutti ha fatto la differenza. Le condizioni meteo, ripeto, non mi hanno permesso di capire e sfruttare al massimo le potenzialità della Hyundai. Ma sono contento, all'arrivo

c'ero, un risultato discreto. In futuro mi piacerebbe riuscire a fare qualche gara in più, però la priorità rimane il lavoro, non voglio rubare troppo tempo all'azienda. La scelta della Hyundai - spiega - è stata abbastanza semplice: volevo provare una WRC di ultima generazione, Plus escluse. Abbiamo cominciato a divertirci solo nella seconda parte di gara, perché

Obiettivo raggiunto

Tre gare per centrare la finale di Modena. Il veronese Allegrini è riuscito nel suo intento ed è contento della crescita dell'equipaggio



Fare 40 punti in tre gare di CRZ non è da tutti. Ci è riuscito Matteo Allegrini, che insieme a Mattias Conci si è fermato l'anno scorso ripartendo a maggio con il Valpolicella. Dopo quello sono arrivati Benacus e 2 Valli, ma il leit motiv non è cambiato: i due hanno vinto sempre, sia la prima gara a coefficiente 1 che le ultime a coefficiente 1,5. E così il pilota, veronese 32enne di Fumane, è riuscito a conquistare la N2 nella zona 3 e a staccare il biglietto per Modena in una stagione pensata per avere la massima resa con il minimo impiego di risorse. In realtà i due hanno risparmiato solo su quello, perché in campo gara non ce n'è stato per nessuno: «Siamo molto contenti, ma siamo stati anche fortunati» ammette Allegrini pochi giorni prima di partire per la finale nazionale. La rivalità con Carlo Mirici Cappa, compagno di scuderia nella Squadra Corse Verona, è iniziata subito, con il pilota siciliano incappato in un problema nell'ultimo trasferimento che gli aveva fatto perdere la vittoria: «Abbiamo capito che potevamo farcela quando lui ha rotto un semiasse a San Martino: la nostra idea era fare tre gare e poi sperare di ot-

tenere la qualificazione. Non me l'aspettavo, ma ci speravo molto» dice oggi che quella qualificazione l'ha raggiunta, e con un cappotto straordinario. I due erano alla prima stagione corsa con un'ottica di campionato, dopo due presenze estemporanee al Taro e al Casentino nel 2018: «Abbiamo speso anni interi a trovare un rapporto giusto nell'abitacolo, migliorando costantemente la stesura delle note. Rispetto agli anni scorsi abbiamo messo più attenzione su questo aspetto, ma anche sull'auto e in generale sulla preparazione delle gare» racconta Allegrini, ancora entusiasta di un Benacus che non si fa problemi a definire la migliore gara della sua stagione: «Al 2 Valli abbiamo commesso qualche sbavatura, ma lì l'obiettivo era diverso: dovevamo solamente arrivare. Il Valpolicella, vinto con un po' di fortuna, era la nostra gara di casa, ma al Benacus ho messo un'attenzione particolare nelle note: era quello l'aspetto sotto il quale prima di quest'anno facevo più fatica» racconta. Con ogni probabilità anche l'anno prossimo lo vedremo sulle strade trivenete con la sua Peugeot 106, rigorosamente N2. **NICCOLÒ BUDOIA**

prima non ci fidavamo affatto. Altra grossa difficoltà, le gomme: in generale sul bagnato ho poca esperienza, quindi non è stato facile gestire al meglio l'aderenza».

Quando nasce la passione per i rally?
«La passione è nata sulle strade di casa, dal Bassano allo Schio. Da piccolo andavo con mio papà e vedere le gare. Sono da sempre appassionato di motori e vedere le auto in gara è stata la scintilla finale, il colpo di fulmine. La mia prima gara nel 2001, Alpi Orientali con Cristian Cracco alle note su Opel Astra OPC dell'Hawk Racing Club. Ho disputato circa 45 rally, la maggior parte delle quali con la Punto Super 1600 gestita da Trico. Ogni gara è un ricordo bellissimo, forse la più bella è stata con la Corolla WRC, Ronde di Piancavallo nel 2006. La prima volta con una 4x4, prima volta con una WRC, risultato: secondo assoluto, un'esperienza da incorniciare. Altra gara bellissima il Prealpi trevigiane 2006 con Paolo Cargnelutti. Guardo ancora il cameracar...».

ANNALUCIA BERARDI



Ritorno al passato

Sarà l'edizione numero trenta quella del Rally Città di Schio in programma per il 26 e 27 novembre. L'organizzazione, affidata alla giovane struttura Power Stage, con la collaborazione dell'Automobile Club Vicenza insieme ai Comuni del territorio ha lavorato per dare all'evento un volto rinnovato. Oltre alla gara nazionale "moderna" lo Schio per la quinta volta avrà al via le auto storiche. Previste tre prove speciali da ripetere due volte con PS riviste che hanno fatto la storia del rallysmo nel Triveneto. In totale 55,700 chilometri cronometrati sui 283,420 dell'intero percorso. Cerimonia di partenza venerdì 26, da Piazza Garibaldi a Schio ed arrivo (nella foto la premiazione 2020) di nuovo a Schio, l'indomani, in Piazza Rossi. Tutte le "PS si svolgeranno nella giornata di sabato 27.