

WINTER MARATHON

GRANDI EVENTI

SI CAMBIA

di Paolo Mazzetti, foto di Alex Galli

MARCIA



LA VENTESIMA EDIZIONE DELLA **"MILLE MIGLIA DEI GHIACCI"** HA VOLTATO PAGINA RISPETTO AL PASSATO: LA NUOVA ORGANIZZAZIONE HA **CAMBIATO** I TEMPI E **LO STILE** DELLA GARA, ORA PIÙ "MONDANA", MA UGUALMENTE APPASSIONANTE



REGINE DELLA NOTTE

La "356 Cabriolet" del 1964 di Porsche Italia ha consentito a Susanna Checconi e Vania Crippa, la prima inviata di Rai 1 per la trasmissione "Easy Driver", l'altra giornalista del periodico "Psychologies", di vincere la Coppa delle Dame.

La Winter Marathon ha compiuto vent'anni. La chiamavano la "Mille Miglia dei ghiacci", perché ad organizzarla era la società che ha concepito e realizzato la rievocazione della corsa bresciana. Passata di mano la Mille Miglia, gli organizzatori della Marva hanno ritenuto di non proseguire più neppure con la gara invernale da loro ideata nel 1989, dopo diciannove edizioni di successo l'hanno ceduta ad un'altra società bresciana (o meglio valtrumplina), la Vecars. C'era quindi molta attesa per scoprire come sarebbe stata la nuova "Winter" e, prima del via, disquisizioni sui cambiamenti annunciati dal programma. Unici punti fermi sono stati la data, la terza settimana di gennaio, e Madonna di Campiglio come base di partenza ed arrivo. In realtà, il confronto organizzativo si è reso del tutto improponibile. La vecchia "Winter" era frutto di una visione romantica >>>

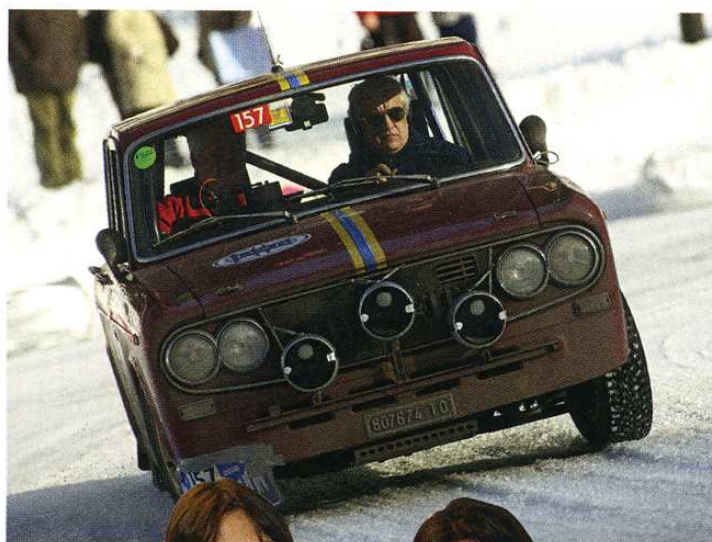


PROTAGONISTI

Da sinistra: Fortin-Pilè, favoriti ma scalognati; la loro Fiat "600" del 1957 ha rotto una sospensione in una buca celata dalla neve. Giuliano Canè, secondo su Lancia "Aprilia" del 1938. La Volkswagen "Maggiolino" del 1962 di Bellini-Alari. Cibaldi-Alberti, ottimi quarti su Porsche "356 SC" del 1963.

dell'automobilismo, con l'intento di ricreare l'atmosfera dei rally degli anni 50 e 60. La nuova "Winter" è lo specchio del nuovo corso della regolarità italiana, che pone al centro dell'attenzione la qualità e la quantità delle prove cronometrate, considerate dagli ideatori solo uno degli ingredienti, certo non il più importante, della ricetta. Un esempio su tutti: Gino Danieli, l'uomo che per venticinque anni ha studiato i percorsi di Mille Miglia e "Winter", inseriva nel percorso la ripetizione della "ronde" degli impegnativi passi dolomiti, con rilevamenti cronometrati solo nel primo giro, lasciando libero il secondo per il piacere di chi voleva scodare sui tornanti ghiacciati. La nuova "Winter" è stata accorciata di due ore, per circa 150 km, riducendo sensibilmente i passaggi in alta

quota. Pur deludendo alcuni incalliti appassionati, ciò ha invogliato ad iscriversi molti piloti che non gradivano le difficoltà e la lunghezza della precedente versione. Unitamente all'apertura alle vetture a trazione anteriore, prima escluse dal regolamento, queste scelte hanno premiato i nuovi gestori con il record di partecipanti, ben 194, pur mantenendo il limite di costruzione dei veicoli al 1968. È questo un dato importante per comprendere l'evoluzione del motorismo storico: rispetto alla prima edizione del 1989, i modelli di auto in gara nel 2008 erano pressoché gli stessi, ma con vent'anni d'età in più. La principale modifica, alla quale i nuovi organizzatori tenevano molto, è stata l'anticipo della partenza, spostata dalle 16,30 alle 14,30. Sommato alla riduzione del percorso, ciò ha



VENI, VIDI, VICI

DA NON CREDERE ...SIAMO SUL PODIO!

Chi l'ha detto che le donne hanno una marcia in meno? Quattro giorni a Madonna di Campiglio inviata dal mio giornale, "Psychologies", alla Winter Marathon. Il bilancio? Una vittoria e luoghi comuni smontati. Uno: "Le donne non sanno fare squadra". Ho conosciuto Susanna Checchoni sul posto e tra noi c'è stata subito intesa. Più aggressiva lei, al volante, più pacata io, come navigatore. Così diverse e così capaci di compensarci. Macinare 360 km di strade di montagna, passando più di 10 ore in un abitacolo, non è semplice. Ho visto mariti litigare con le mogli rinfacciando un'indicazione sbagliata, amici discutere dopo un ritiro... Perché, inutile negarlo, lo spirito di competizione, la voglia di avere la meglio vengono a tutti. Così come il sogno di salire sul podio. Tra gli sguardi degli uomini, con la Porsche "356 C" del 1964, siamo arrivate alla fine e abbiamo vinto la Coppa delle Dame al debutto nella regolarità in notturna. Smontato così anche il luogo comune: "Donne e motori non vanno d'accordo". Ok, va bene, lo ammetto: un pizzico di fortuna del principiante c'è stata... (Vania Crippa)



comportato un anticipo di più di quattro ore dell'orario di arrivo dei concorrenti. La principale motivazione di questa scelta è stata l'opportunità di favorire la presenza del pubblico al traguardo: poco dopo la mezzanotte del venerdì sera, la piazzetta di Campiglio è ancora affollata. Negli anni passati, dopo le quattro del mattino, all'arrivo c'erano solo i commissari e qualche amico. Si è trattato di una scelta filosofica: il concetto di maratona è stato evidentemente snaturato a favore di diverse priorità; la vecchia "Winter" correva nel cuore della notte cercando di evitare i centri abitati, la nuova allestisce una prova spettacolo alle cinque del pomeriggio nel centro di Bolzano. Dopo l'arrivo, gli equipaggi non sono andati a letto stravolti dalla fatica, ma si sono attardati a discutere nei locali ancora aperti. Molti >>



SFIDA SUL LAGO

Nella pagina accanto: Rapisarda-Colombo vincitori del Trofeo Heuer Barozzi, non valido per la classifica, con la "Fulvia 2C" del '65. A sinistra, la "Corvette" del '58 di Wirt e Schmitt sorprendentemente molto efficace sul ghiaccio.

BRITISH STYLE

Sotto: per un'autentica roadster la capote è un mero optional, anche sul ghiaccio e con i chiodati; perfetto lo stile di Grumelli-Minini con la "M", la più potente versione della Austin Healey "100 BN1".

DAVIDE E GOLIA

Sopra: la più piccola e la più grande vettura in gara. Quarant'anni, una tonnellata e centinaia di migliaia di euro dividono la Fiat "500 F" del 1966 di Cartabbia-Rillosi dalla Bentley del 1926 di Piantelli-Piantelli.





MARCHI NOBILI

Sotto, due "classiche" tra le sportive di pregio degli anni 60: la Fiat "1500 Coupé" Pinin Farina del 1961 di Bordogna-Magri e la Jaguar "E Type" del 1962 di Luzzago-Battista.



VETERANA TEENAGER

La Triumph "Spitfire Mk2" del 1965 di Mazzetti-Taglietti ha disputato la sua diciannovesima Winter Marathon consecutiva. Sotto i paraurti, le "pimme" per il rilevamento con le fotocellule.

hanno dichiarato di gradire la nuova formula, pur se non sono mancati i nostalgici. Dissertazioni a parte, la nuova "Winter" non è stata né meglio né peggio delle precedenti edizioni: è stata diversa, un'altra gara. Per comprendere il differente spirito, è indicativo il momento conclusivo della "Winter", la cena con le premiazioni. Costantino Franchi - che indossa la cravatta ogni giorno, e la metteva pure in piazza Vittoria alla Mille Miglia - riceveva i concorrenti in maglione, in un rifugio di montagna raggiunto con i gatti delle nevi; all'ingresso del modernissimo ed elegante centro congressi di Campiglio, Roberto Vesco, nuova anima della corsa, salutava tutti emozionato sfoggiando una cravatta nuova di zecca, forse per la seconda volta dopo il

giorno del matrimonio... Due stili diversi, due differenti concezioni: di certo, il nuovo corso ha reso più accessibile e fruibile la gara invernale per eccellenza sia ai concorrenti sia al pubblico, e quindi agli sponsor, facendola forse un poco meno esclusiva ed emozionante. Esclusive, però, sono state le giacche realizzate per piloti e staff da Fred Mello, l'azienda che sta seguendo con passione le più importanti manifestazioni per auto storiche. A differenza degli scorsi anni, la gara si è conclusa nella notte di venerdì, con la vittoria di Alessandro

CHIODI E CRONOMETRI

A fianco: l'apertura alle trazioni anteriori ha permesso la partecipazione della Citroën "Traction Avant" del 1937 di Sandrolini Cortesi-Marti. Più a destra, la Fiat "1100/103 TV" del 1956 dei vincitori Gamberini-Nobili.



LA GARA

SUI PASSI GHIACCIATI HA VINTO LA "TV"

Il percorso previsto per la ventesima Winter Marathon doveva essere di circa 360 chilometri, con trenta prove cronometrate e cinque controlli orari. Purtroppo, l'elevata temperatura di metà gennaio - con il conseguente rischio slavine - ha indotto le autorità a chiudere diversi passi, compresi Gardena e Pordoi. Gli organizzatori sono stati quindi costretti a rivedere e accorciare la gara, optando per un percorso alternativo attraverso il Passo Sella, perdendo sette prove; quattro di queste sono state recuperate facendone ripetere altrettante in prossimità del controllo di Moena, poi annullato per il ritardo di moltissimi concorrenti, attardati anche

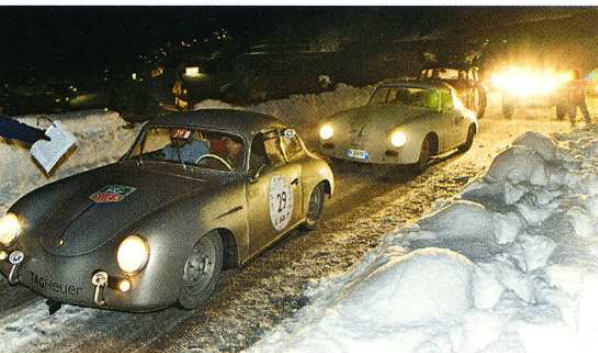
dall'attraversamento cittadino di Bolzano. Nonostante le abbondanti nevicate, le strade erano pulitissime, ad eccezione di alcune lastre di ghiaccio che - nei tornanti in discesa - hanno fatto rimpiangere gli pneumatici chiodati agli equipaggi partiti con le normali gomme termiche. Le prove disegnate da Roberto Vesco, per due volte campione italiano di regolarità, erano molto tecniche e varie: spesso le cellule d'arrivo erano nascoste dietro un tornante, oppure poste su tratti innevati fuori dalla carreggiata. La difficoltà è testimoniata dalla media, più elevata del solito, con la quale gli emiliani Gamberini e Nobili, con una Fiat "1100/103 TV", hanno meritatamente vinto.

CLASSIFICA

	Equipaggio	Vettura	Anno
1	GAMBERINI A. - NOBILI P.L.	FIAT "1100/103 TV"	1956
2	CANÈ GIULIANO	LANCIA "APRILIA"	1938
3	FONTANELLA G.M. - MALTA A.	PORSCHE "356 A"	1955
4	CIBALDI M. - ALBERTI G.C.	PORSCHE "356 SC"	1963
5	RAPISARDA G. - COLOMBO F.	LANCIA "FULVIA 2C"	1965
6	VALSERIATI F. - GUERINI A.	PORSCHE "356 B CABRIOLET"	1962
7	BORDOGNA A. - MAGRI E.	FIAT "1500 COUPE"	1961
8	CARTABBA P. - RILLOSI S.	FIAT "500 F"	1966
9	FERRARI B. - FERRARI C.	ABARTH "750 ZAGATO"	1957
10	SANDROLINI C.M. - MARTI P.	CITROËN "TRACTION AVANT"	1937
11	PINI R. - CARLONI L.	PORSCHE "356 C"	1964
12	ARZONI M. - GREGORI M.	FIAT "850 SPIDER"	1968
13	CRISTINA R. - BAROLI S.	PORSCHE "356 SC"	1963
14	GNUTTI E. - BIANCHI D.	PORSCHE "911 S"	1968
15	FABBRI L. - CALURA M.	VOLVO "PV 544"	1965
16	DE BELLIS M. - GRANDINI A.	ALFA ROMEO "GIULIETTA"	1959
17	FONTANA A. - SCOZZESI T.	VOLVO "PV 444"	1957
18	GREGORI C. - GHILARDI A.	FIAT "600 MULTIPLA"	1961
19	PONZONI G. - BECCHETTI S.	FIAT "1100/103 TV"	1955
20	BONETTI R. - SALARI F.	MG "B"	1962

MONOPOLIO DI MARCA

Sotto: due tra le tante Porsche "356" in gara (erano ben cinquantadue): la "356 A" del 1955 di Fontanella-Malta, terzi assoluti, e un'altra "356 A", del 1956, condotta da Squarzi-Savani.



SCIVOLA LO SCORPIONE

A destra: Bruno e Carlo Ferrari non hanno potuto conquistare la loro quarta Winter Marathon causa i secondi persi in prova per una sbandata dell'Abarth "750 Zagato" del 1957.



Gamberini e Pier Luigi Nobili su Fiat "1100/103 TV" del 1956, davanti a Giuliano Canè che ha corso da solo su una Lancia "Aprilia" del 1938 per un'indisposizione di sua moglie Lucia. Il tradizionale appuntamento del sabato pomeriggio sul laghetto ghiacciato non era quest'anno valido per la gara, sostituito dal Trofeo Tag Heuer Barozzi. Il pubblico ha molto apprezzato la formula della sfida "uno contro uno", ad eliminazione diretta, tra i primi 32 classificati. La vittoria è andata a Rapisarda-Colombo che sulla loro Lancia "Fulvia 2C" hanno battuto un sorprendente Emilio "Chicco" Gnutti che con Bianchi, su una Porsche "911 S", aveva eliminato in semifinale Giuliano Canè. ||

GIOIOSE SBANDATE

A destra: sulla Porsche "911 S" del 1968, "Chicco" Gnutti e Dario Bianchi urlano di gioia per aver battuto sul ghiaccio il "maestro" Canè.



UNA SU TRE È PORSCHE

DI FERRARI NON SE NE VEDONO

Sarà per il motore posteriore che garantisce un'ottima motricità in caso di neve, o forse per il palmarès nei rally anni 60, o per l'immutato fascino: di sicuro le vetture con il cavallino di Stoccarda hanno fatto la parte del leone alla Winter Marathon 2008, dove erano schierate anche quelle della squadra corse della Porsche Italia. Più di un terzo delle vetture partecipanti, 67 su 194, erano Porsche; era rappresentata a Campiglio praticamente tutta la gamma della Casa fino al 1968. Le "356", nelle versioni "pre A", "A", "B" e "C", coupé, cabriolet o

"Speedster", erano ben 52; a queste si sono aggiunti 13 "911", tutte due litri delle serie "E", "T" e "S", e due "912". Il primo porschista della classifica, terzo assoluto, è stato l'equipaggio Fontanella-Malta con una "356 A" del 1955, seguito al quarto posto da Cibaldi-Alberti con una "356 SC" del 1963 e da Valseriati-Guerini, che hanno chiuso al sesto con una "356 B" cabriolet del 1962. Con una "911 S" del 1968, Gnutti-Bianchi sono arrivati in finale nel Trofeo Tag Heuer Barozzi, dopo aver concluso la gara notturna al quattordicesimo posto.