BENTLEY BOYS
L'equipaggio Piantelli-Piantelli sulla splendida Bentley Speed Model 4.5 del 1926: si sono aggiudicati il Trofeo MotorStorica, prova a cronometro sul laghetto ghiacciato per auto anteguerra scoperte.

Regolarità a chi?

Foto René

Winter Marathon

Mai come quest'anno l'edizione 2009 della classica in notturna ha riproposto **situazioni e atmosfere degne dei rallye degli anni ruggenti.** Complici freddo e neve come non si vedevano da tempo, la gara ha premiato gli esperti Canè-Galliani su Lancia Aprilia del 1938

DI DARIO MELLA - FOTO PIERPAOLO ROMANO

TENERA NON È LA NOTTE
Dal gelo sono emersi Canè-Galliani (vincitori su Lancia Aprilia del 1938, sopra) e, come tradizione, tante Porsche tra cui la più anziana: 356 pre-A (1952) di Castelli-Valli.

Si chiama "Maratona d'inverno". E non a caso. Il motivo lo si scopre solo partecipando. Ed è quello che abbiamo fatto il 16 e 17 gennaio scorsi.
Sono, infatti, 390 chilometri di curve e controcurve che si susseguono, senza lasciare respiro, lungo impegnative strade di montagna, con passaggi a oltre 2.200 metri d'altitudine. E, come se non bastasse, in notturna, quando la temperatura scende di parecchi gradi sotto lo zero e solo il cielo punteggiato di stelle "riscalda" (si fa per dire) gli equipaggi. In più ci sono le insidie del tracciato. Il Passo Pordoi, per esempio, quest'anno coperto di neve, si snoda tra muri di coltre ghiacciata alti tre metri in attesa il minimo errore di guida.
La Winter Marathon è questa: una prova impegnativa, con tanti controlli orari che non danno tregua. Ma allo stesso tempo affascina per la bellezza dei luoghi, per l'importanza del parco macchine e per l'entusiasmo con il quale i partecipanti affrontano una prova che spaventerebbe chiunque.

Come filano le veterane!

Subito sorge una domanda: "Come faranno gli equipaggi delle vetture anteguerra, o delle spider, a portare a termine il percorso rispettando la tabella di marcia imposta?" Non è una questione di velocità, ma di... temperatura! Osserviamo le piccole Bugatti degli anni 20, la poderosa Bentley da 4,5 litri, le Porsche Speedster, ma il discorso vale per la Fiat 850 spider, la Morgan e le altre, tutte rigorosamente prive di tetto. E giammai alzare la capote (quando c'è), scherziamo? Il rischio che i concorrenti finiscano la gara surgelati è tutt'altro che remoto, specie considerando che l'orario d'arrivo del primo di loro è previsto a Folgarida per l'una di notte.
Le perplessità, però, svaniscono quando nel primo pomeriggio viene data la partenza dal centro di Madonna di Campiglio. Ci muoviamo al seguito anche noi, naturalmente con un'auto storica, anche se più giovane: un'Alfa Romeo Alfetta GTV del '79. Osserviamo le evoluzioni di auto e piloti in una danza tra una curva e l'altra. Ma soprattutto ci colpisce la passione, autentica e genuina di chi, in questo modo, esalta il valore di un passato che ha espresso autentici gioielli di tecnica e di stile.
Si vedono volti sì impegnati a trarre il meglio dalla propria auto, ma sorridenti, felici di essere lì. Il merito va agli equipaggi ma anche all'ottima organizzazione e alla Polizia Municipale: vigili precisi, puntuali, che con il loro lavoro sono stati preziosi per favorire lo scorrimento della carovana nei punti cruciali.
Noi, non dovendo sottostare ai controlli orari, potevamo prenderci libertà non concesse agli equipaggi in gara. Così, ne abbiamo approfittato per toglierci una grande curiosità: vedere come si comportano le auto, specie quelle degli anni Venti, quando percorrono strade così lunghe e difficili. Seguirle è stata un'esperienza straordinaria. Osservare le Bugatti 13 Brescia, o la grossa Bentley del '26, per esempio, mentre superano agevolmente in salita e in discesa le vetture moderne nel normale traffico, fa restare a bocca aperta. Constatare che, con gomme strettissime, senza chiodi, catene, senza nulla, s'inerpicano lungo le salite innevate con tutta tranquillità, è una cosa che fa riflettere.
Quando, lungo un impegnativo tratto in discesa, da noi affrontato con prudenza per il traffico in senso contrario e per la gran quanti-

LA BUGATTI SI GUIDA COME UN KART

Ammirare un ragazzo come Martino Majno pilotare con consumata perizia una Bugatti 13 Brescia del 1920 non è cosa che si vede tutti i giorni.

Che cosa si prova ad andare in giro di notte sotto le stelle, su una vettura priva di riparo come questa, su e giù per i passi alpini, con quasi 10 sotto zero?

"Emozioni mai provate prima. Stelle sempre sopra la testa, neve che incorniciava tutta la strada e piega i rami degli alberi. Entri in questi boschi e ti sembra di essere in una favola. Siamo stati fortunatissimi".

Quanti ghiaccioli avevate addosso?

"La gocciolina sotto il naso era congelata, dico solo questo!".

Con l'impegno che avete messo a "remare" con il volante e con il cambio a leva esterna non sincronizzato che vi obbligava a doppiette continue, di movimento ne avete fatto. Vi sarà servito un po' a riscaldarvi?

"Chi si scalda è il pilota. Il navigatore, mio padre Rinaldo nel mio caso, si avvinghia al pilota e mette le mani sotto il cruscotto dove c'è l'aria calda del motore".

Abbiamo visto che andavate come missili. Con quelle gomme sottili, i freni solo posteriori, guidando una macchina diversissima da quelle attuali. Come si guida una macchina del genere in queste condizioni?

"Si guida come un kart. Ha un'ottima tenuta di strada, è molto sovrasterzante ma, così si riescono a chiudere le curve bene. Lo sterzo è ottimo, il problema sono i freni: davanti mancano, dietro sono a tamburo e si surriscaldano con facilità. Non si può quindi sollecitarli a lungo, ma bisogna dare una frenata decisa prima della curva e poi scalare le marce. C'è poi un freno a nastro sull'albero di trasmissione (nella foto), *ma è da usare solo per emergenza perché la macchina si intraversa. A parte questo, doppiette a tutto andare e tanta decisione".*

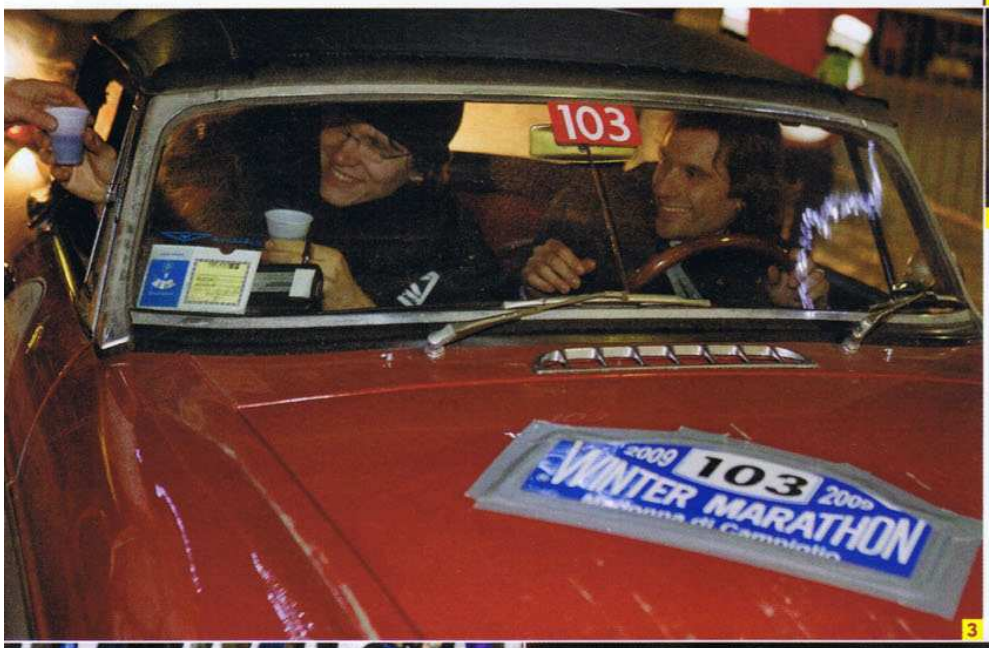
Ci può dire in sintesi quali sono le caratteristiche tecniche di questa vostra Bugatti 13 Brescia?

"Il motore è un 1500 a quattro cilindri con quattro valvole per cilindro ed eroga 38 CV. E' il capostipite di altri montati in seguito. Le altre due Bugatti 13 in gara oggi, per esempio, hanno già l'accensione con due magneti (il nostro ne ha uno) e 10 CV in più. Il peso di soli 400 kg la rende comunque scattante e molto divertente".

IN CONTROSTERZO
Ottima la prova dei giovani fratelli Margiotta (qui a fianco), terzi classificati su Fiat 1100/103 TV del 1954 dopo una bella rimonta. Nella pagina a fianco, in alto: due giudici a un Controllo Orario. La gara è stata difficile anche per loro viste le temperature. Sotto, con il numero 93 la Volvo 122 S Amazon del 1961 di Lenzi-Cadoppi, secondi classificati, in bel controsterzo. Delle 180 auto che hanno preso il via della gara, soltanto 144 hanno raggiunto il traguardo.

1

2



3

CARTOLINE DALLA GARA
Foto 1: rifornimento volante alla Fiat 600 dei Di Pietra prima del duro Passo Pordoi. 2: Pivas-Fano su Bugatti 13 Brescia si ristorano. Notare la tenuta epocale. 3: sorridono Salari-Bonetti su MG B del 1962. 4: la Riley TT Spitfire del '36 degli Indaco. 5: Gamberini-Nobili su Fiat 1100/103 TV del '56. 6: Pivas-Fano di traverso su Bugatti 13 Brescia. 7: Grumelli-Minini in controsterzo su Austin Healey 100 del '54. 8: Raimondi-Moceri su Porsche 356 cabrio del '56 primi nel Trofeo TAG Heuer Barozzi sul laghetto ghiacciato.

4

5

tà di ghiaino sparso che aveva reso insidiosa la strada, abbiamo visto arrivare nel retrovisore la Citroën 11 AL (1937) di Sandrolini Cortesi-Marti, che in salita avevamo distanziato, ci siamo resi conto di due cose: della bravura degli equipaggi, ma anche delle notevoli qualità stradali che queste veterane posseggono e che permettono loro di non sfigurare anche nei confronti di vetture più moderne.

Come i rallye di un tempo

Un altro punto forte di questa competizione è l'atmosfera che la impregna: un insieme di sensazioni che in certi momenti ci fa tornare indietro nel tempo. Come in Val di Cembra, quando, pur all'imbrunire, il passaggio dei concorrenti era sottolineato dalla partecipazione degli abitanti. Come probabilmente avveniva tanti anni fa, quando era la loro rarità a destare attenzione e curiosità. La magia è proseguita a Canazei, alle otto e mezzo di sera, dopo la cena. Una breve sosta per ritrovare energia e calore dopo ore e ore di strada, ma anche per dare il tempo agli equipaggi di svolgere le operazioni necessarie prima di affrontare il gigante Pordoi e l'impegnativo passo Campolongo.
Il parcheggio dell'hotel si è così trasformato in un improvvisato parco assistenza. C'era chi riforniva la vettura con tanica e imbuto, chi sostituiva le ruote, chi controllava acqua e olio mentre altri pulivano meticolosamente fari e cristalli.
Quelli delle "scoperte" rinforzavano l'abbigliamento in vista delle basse temperature alle quote più alte. Il tutto si svolgeva alla luce dei fari delle stesse auto o delle torce elettriche. Insomma, un affaccendarsi generalizzato che ci ha riportato ai rally degli anni '60, quando ognuno s'arrangiava come meglio poteva.
Mentre il traffico quotidiano si ritirava all'avanzare della notte e del freddo, gli uomini della Winter Marathon si accingevano ad affrontare la parte più dura della gara. Ma anche la più bella, considerando che proprio l'assenza di altre auto consentiva alle "storiche" di esprimersi senza pericoli. Il silenzio a volte spettrale era interrotto dal ruggito dei motori. Vedendo una Porsche 911 uscire in sovrasterzo da un tornante innevato, la mente andava alla notte del Turini, quando Vic Elford, vincitore al "Monte" nel 1968, compiva una manovra analoga con la 911 ufficiale. Tra quei muri di neve qualsiasi suono è attutito. La Porsche, superato il tornante, spariva nel nulla e solo il riflesso lontano della luce dei fari ne faceva percepire l'esistenza. Fino

6

7

8

al passaggio successivo, in una bella del timbrica di suoni, compreso quello del bicilindrico Fiat della 500 F di Cartabbia-Rillosi, che sono riusciti, malgrado la penuria di cavalleria, a restare in media classificandosi addirittura al 17esimo posto.

Poi gli altri passi, il Gardena a quota 2100, il difficile Mendola, per finire, dopo essere passati per Prato all'Isarco, Appiano e Malè, a Folgarida. Per la cronaca, la vittoria della 21esima edizione è andata allo specialista Giuliano Cané che, in coppia con la navigatrice e consorte Lucia Galliani, ha condotto magistralmente la Lancia Aprilia del 1938. Hanno completato il podio, la Volvo 122 S Amazon del 1961 di Lenzi-Cadoppi e i fratelli Margiotta su Fiat 1100 TV del 1954.

E se fosse capitato qualche guaio? L'organizzazione, grazie ai mezzi e uomini messi a disposizione dal Centro Porsche di Brescia, poteva garantire un'efficace assistenza. Ma tutto è andato bene e i primi 32 classificati sono stati protagonisti, il giorno seguente, della classica gara-dimostrazione sul lago ghiacciato. Anche qui la regolarità premiava il migliore, con sfide incrociate a due a due ad eliminazione diretta. Una suggestione nella suggestione, seguita con curiosità ed entusiasmo dal numeroso pubblico a bordo pista.

PORSCHE DI CASA ALLA "WINTER" (E QUANTE 356!)

L'edizione 2009 ha visto la partecipazione di un grande numero di Porsche: 67 su 183 iscritti, con le 356, come tradizione in questa gara, a fare la parte del leone. Erano ben 55, dalla più anziana pre-A (1952) di Castelli-Valli, alla più giovane C cabrio (1965) di Bordogna-Savoini. C'erano anche undici 911 e una 912.

Abbiamo perciò raccolto qualche impressione tra i numerosi equipaggi della marca di Stoccarda, tra i quali Fabio Castelli che, oltre a essere appassionato e sponsor della manifestazione, in coppia con Gianantonio Valli ha pilotato la più anziana tra le Porsche in gara, la pre-A del 1952.

Come giudica la sua partecipazione?

"Abbiamo raggiunto il nostro obiettivo: arrivare sul laghetto ghiacciato. Lo scorso anno l'avevamo sfiorato, quest'anno ci siamo arrivati ed è stata una grande soddisfazione. Purtroppo nella gara sul laghetto ci siamo confrontati subito con Giuliano Canè, che è il numero uno. Per fare un paragone, è come se uno arrivasse a Wimbledon e si trovasse a giocare contro Nadal. Così, ci siamo fermati subito ai 'sedicesimi' (si gareggia a confronti diretti, come nel calcio, ndr)."

A giudicare dal numero degli iscritti e dal percorso, questa Winter Marathon sembra fatta apposta per le Porsche. Come si è comportata la vostra?

"La 356 si è comportata bene. Abbiamo avuto qualche noia con la carburazione che ha causato qualche spegnimento del motore, ma, a parte questo, tutto il resto è filato liscio."

Programmi per il futuro?

"Partecipare all'edizione 2010 come abbiamo fatto quest'anno, da pilota e da sponsor."

Biagio Capolupo, portacolori di Porsche Italia Classic Team, ha invece disputato la "Winter", insieme a Pierluigi Bozzetti, con una 911 speciale *(in basso)*: *"Abbiamo corso con una S del 1968, con cui condivido l'età, e che peraltro si è comportata benissimo."*

E' soddisfatto della sua gara?

"Lo scorso anno partecipai come navigatore, quest'anno da pilota e - ovviamente - mi sono divertito di più. Nel complesso siamo soddisfatti. Abbiamo migliorato la classifica chiudendo al 104esimo posto che ci va bene perché, guardando i partecipanti, vediamo che sono presenti i migliori specialisti di queste competizioni."

Trentacinque controlli orari sono tanti. La gara, anche da questo punto di vista, è stata impegnativa?

"In effetti sono moltissimi, soprattutto quelli concatenati che mettono parecchio in difficoltà, ma comunque è una cosa piacevole perché questo è lo spirito della competizione."

La media di velocità imposta vi ha messi in difficoltà?

"No, anzi, a mio giudizio si poteva essere anche più brillanti, specie in certi punti dove eravamo davvero lenti, ma va bene così."

Foto René

L'INVERNO INNEVATO SI ADDICE ALLE VOLVO

Il 2009 non poteva iniziare meglio per i colori della Scuderia Volvo. Presentatasi con quattro vetture alla 21esima edizione della Winter Marathon, nel weekend dal 16 al 18 gennaio, la squadra emanazione del Registro Italiano Volvo d'Epoca (sostenuto da Volvo Italia) ha avuto il piacere di vedere uno dei suoi equipaggi conquistare la seconda piazza assoluta, dietro all'asso italiano della regolarità Giuliano Canè.
Quanto alle altre tre vetture, hanno tutte concluso entro le prime quindici posizioni. Un risultato che si apprezza se si considera che 182 sono state le "classiche" iscritte alla gara e 144 quelle arrivate al traguardo.

La prima delle Volvo è stata la 122 S Amazon del 1961 dell'equipaggio Lenzi-Cadoppi, seguita dalla P1800 S del 1964 di Aliverti-Daniesi finita decima; dalla PV444 del 1957 di Fabbri-Cassani, 14esima, e dalla PV544 Sport del 1965 di Fontana-Adorni *(nella foto)*, 15esima. Va anche detto che a fare risultare "solo" seconda la 122 S Amazon sono stati soprattutto i coefficienti di anzianità, che premiano le vetture più anziane. La Volvo è relativamente giovane e ha dovuto arrendersi davanti alle 71 primavere della Lancia Aprilia di Cané.
La buona performance collettiva della Winter Marathon è stata una buona iniezione di fiducia per andare ad affrontare le altre gare della stagione, a cominciare dal 15esimo Trophée Historique Vallée d'Aoste del 7-8 marzo.