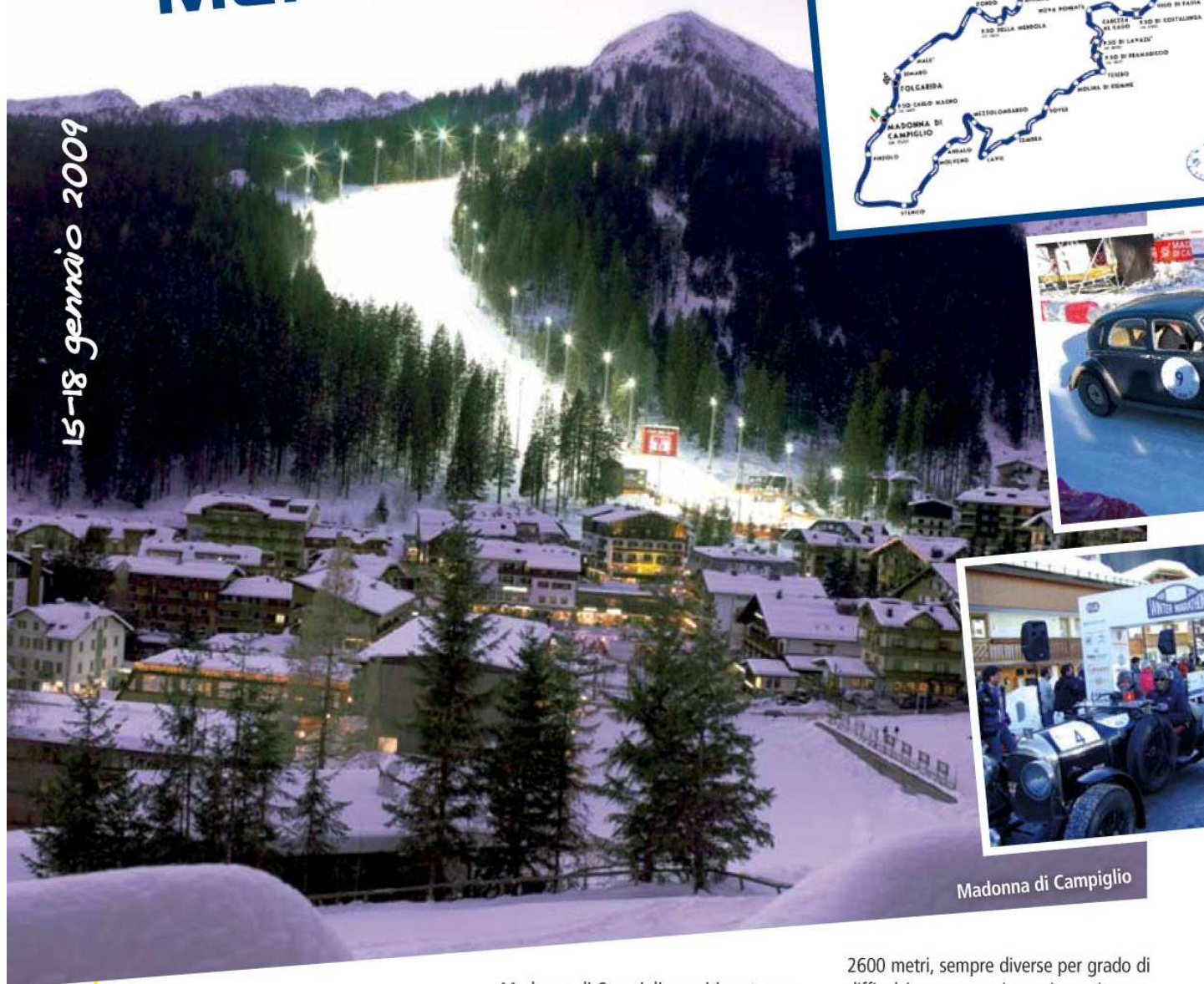


# STORICHE

*Winter Marathon - Madonna di Campiglio*

## Cané fa poker alla Winter Marathon

15-18 gennaio 2009



Madonna di Campiglio

Piero Ventura

Madonna di Campiglio, adagiata a 1550 metri di quota nella bellissima conca tra il gruppo delle Dolomiti di Brenta e i ghiacciai dell'Adamello e della Presanella, fu lanciata turisticamente nella seconda metà del secolo scorso.

Madonna di Campiglio oggi è certamente la numero uno tra le stazioni sciistiche italiane e una delle più importanti dell'intero Arco Alpino: la varietà del suo ambiente montano assicura d'inverno la possibilità di percorrere, sci ai piedi, innumerevoli chilometri di piste fino a

2600 metri, sempre diverse per grado di difficoltà e per emozionanti scorci panoramici. Il fascino di Madonna di Campiglio non è precluso ad alcuno: è un fascino che si svela poco a poco, vivendo il silenzio della natura, immergendosi nello scintillio dei cristalli di neve. L'avventura inizia infilando gli sci da fondo oppure le

racchette da neve, oppure affrontando la sfida appagante di una maratona notturna attraverso i passi alpini più importanti al volante di preziose auto d'epoca. Da vent'anni, a Madonna di Campiglio, la Winter Marathon è tra le manifestazioni di auto d'epoca più importanti, non solo in Italia ma anche in ambito internazionale. Il suo Albo d'Oro racchiude i nomi dei maggiori specialisti che anno dopo anno si sono alternati sul gradino più alto del podio dando all'evento sempre maggior prestigio e Giuliano Cané ne è ormai il suo anfitrione, infatti Cané, in coppia con la moglie Lucia Galliani a bordo della fidatissima Lancia Aprilia del 1938, che già lo portò al secondo posto

l'anno scorso, ha vinto per la quarta volta la Winter Marathon. Lo specialista emiliano (200 penalità), ha piegato la resistenza di Lenzi-Cadoppi su Volvo 122 S Amazon del 1961 (225 penalità) e dei siciliani Margiotta su Fiat 1100/103 del 1954 (237 penalità). Poca fortuna invece per il campione italiano Enzo Ciravolo e Angelo Pontiroli a lungo nelle parti importanti della classifica, ma ritirati

a poche centinaia di metri dal traguardo per noie meccaniche. Quarto assoluto e primo equipaggio bresciano quello composto da Fabio Salari e Roberto Bonetti su Mg B del 1962 che hanno prevalso a sorpresa sui vincitori della prima edizione della Winter Marathon, i bresciani Valsecchi-Guerini (quinti al traguardo). Anche nel Trofeo Heuer-Barozzi ha trionfato un pilota di lungo corso, Mimmo Raimondi, presidente della Loro Piana, che ha guidato sul lago ghiacciato, invertendo i ruoli a bordo macchina con il campione siciliano Giovanni Mocerì, che aveva condotto la Porsche 356 Cabrio all'ottavo posto, i quali hanno relegato sui gradini più bassi del podio Fabbri-Cassani con la Volvo PV 444 e Lenzi-Cadoppi con la Volvo Amazon della Volvo Corse. Il Trofeo Motorstorica, riservato alle vetture anteguerra, è andato ai fratelli Piantelli con la Bentley Speed Model del 1926.

Soddisfatto l'Organizzatore Roberto Vesco che ha visto transitare al via 180 vetture delle 183 iscritte, tutte rigorosamente costruite entro il 1968, 144 delle quali hanno raggiunto il traguardo finale. Al via di questa seconda Winter gestita da Vecars e supportata da Centro Porsche di Brescia e Fred Mello mai come nel passato si sono presentati tutti i più forti regolaristi d'Italia, a cominciare dal nuovo Campione Italiano Enzo Ciravolo navigato da Angelo Pontiroli di Barclays Bank su Fiat 1100/103 del 1953, e dai vice-campioni italiani Di Pietra (padre e figlio) su Fiat 600 del 1958

Prestigioso il parco vetture presente alla gara: tra le prime a prendere il via tre Bugatti Brescia (costruite ad inizio anni venti) guidate da Rinaldo e Martino Majno, da Franco Majno e Valentina Croce e da Piergiulio Pivas con Emilio Fano, l'imponente Bentley Speed Model del 1926 di Piantelli-Piantelli, la Riley TT Sprite del 1936 di Indaco-Indaco, la Citroën 11 AL del 1937 di Sandrolini Cortesi-Marti e la Hrg Le Mans del 1938 di Feliciano Ripamonti affiancato da Alberto Piantelli.

La gara è stata bella e molto combattuta fin



I vincitori Cané-Galliani Lancia Aprilia del 1938



La partenza di Piantelli-Piantelli con la Bentley del 1926



La Bugatti 13 Brescia del 1920 di Pivas-Cordone al via



Il direttore di gara Bigatti da il via alla Hrg Le Mans del 1938 di Ripamonti-Piantelli

# STORICHE

## Winter Marathon - Madonna di Campiglio



La Austin-Healey 100 del 1954 di Grumelli-Minini

da subito con parecchi concorrenti a sgomitare al vertice della classifica. Il primo colpo di scena si ha ancor prima del via, quando non si presenta sulla linea di partenza la Fulvia 2C dell'at-tesissimo Rapisarda. Alla prima postazione cronometrica di Carisolo,

sono Cibaldi-Alberti (Porsche 356 SC del 1963) a far segnare l'unico "0", seguiti da Ciravolo-Pontiroli (Fiat 1100 TV del '53) Belleri-Fiocco (Lancia Appia seconda serie del '57) e da Arzoni-Gregori (Fiat 850 Coupé del '68) con una penalità, quindi: Cané-Galliani, Di Pietra- Di Pietra, Gregori-Ghilardi, Romagnoli-Barbero e Barozzi-Malavasi con 2 penalità. Con 3 penalità c'è la gloriosa Bugatti 13 Brescia del 1922 di Franco Majno e Valentina croce in compagnia delle Fiat 1100/103 di Margiotta-Margiotta, e Gamberini-Nobili e della Porsche 356 b di Pissavini-Bonelli. Sul secondo rilevamento cronometrico, nessuno di questi sa ripetersi. I migliori con un passaggio a "0" sono Rizzitelli-Lamberti (A.R. Giulietta sprint del '55) e Marinelli-Colpani (Porsche 911 S del 1967). Con una penalità transitano sei equipaggi: Baggi-Volpini, Fontanella-Malta, Romano-Conter, Zampaglione-Filippini, Pasotti-Danesi e Gnutti-Marinelli, mentre Camilli-Grisci, Lorini-Bossini e Pasini-Pagani segnano 2 penalità. Questo a dimostrazione di quanto sia combattuta la gara. Annullati i rilevamenti 4 e 5,

La gara, al controllo orario di Mezzolom-

bardo dopo i primi due gruppi di prove, vedeva al comando Enzo Ciravolo con 60 penalità seguito da Flaminio Valse-riati con 67, da Cané con 80 e da Gam-berini con 91 mentre prima della sosta della cena a Canazei primo era sempre Ciravolo con 85 penalità mentre a 102 erano appaiati Cané e Valse-riati con a ridosso Gianni Lenzi a 104. Le strade impervie, le difficoltà che si presentano dinanzi ai concorrenti fa sì che molti di questi giungano in ritardo alle postazioni cronometriche creando ingor-go ai tavolini dei cronometri-sti. Questo, unito ad altri disagi inducono il diret-tore di gara Gigi Bigatti ad annullare, a norma di re-golamento, ben 10 rilevamenti cronometrici. La cavalcata di Cané proseguiva anche negli altri due gruppi di prove prima del controllo orario del Safety Park con Cané al comando con 126 penalità seguito a 131 penalità dai rimontanti fratelli Mar-giotta e a 137 dai portacolori della Squadra Corse Volvo Lenzi-Cadoppi mentre Ciravo-lo incappava in



I vincitori dell'edizione 2008 Gamberini-Nobili - Fiat 1100-103 TV (Photo Romano)



Lenzi-Cadoppi Volvo 122 Amazon del '61



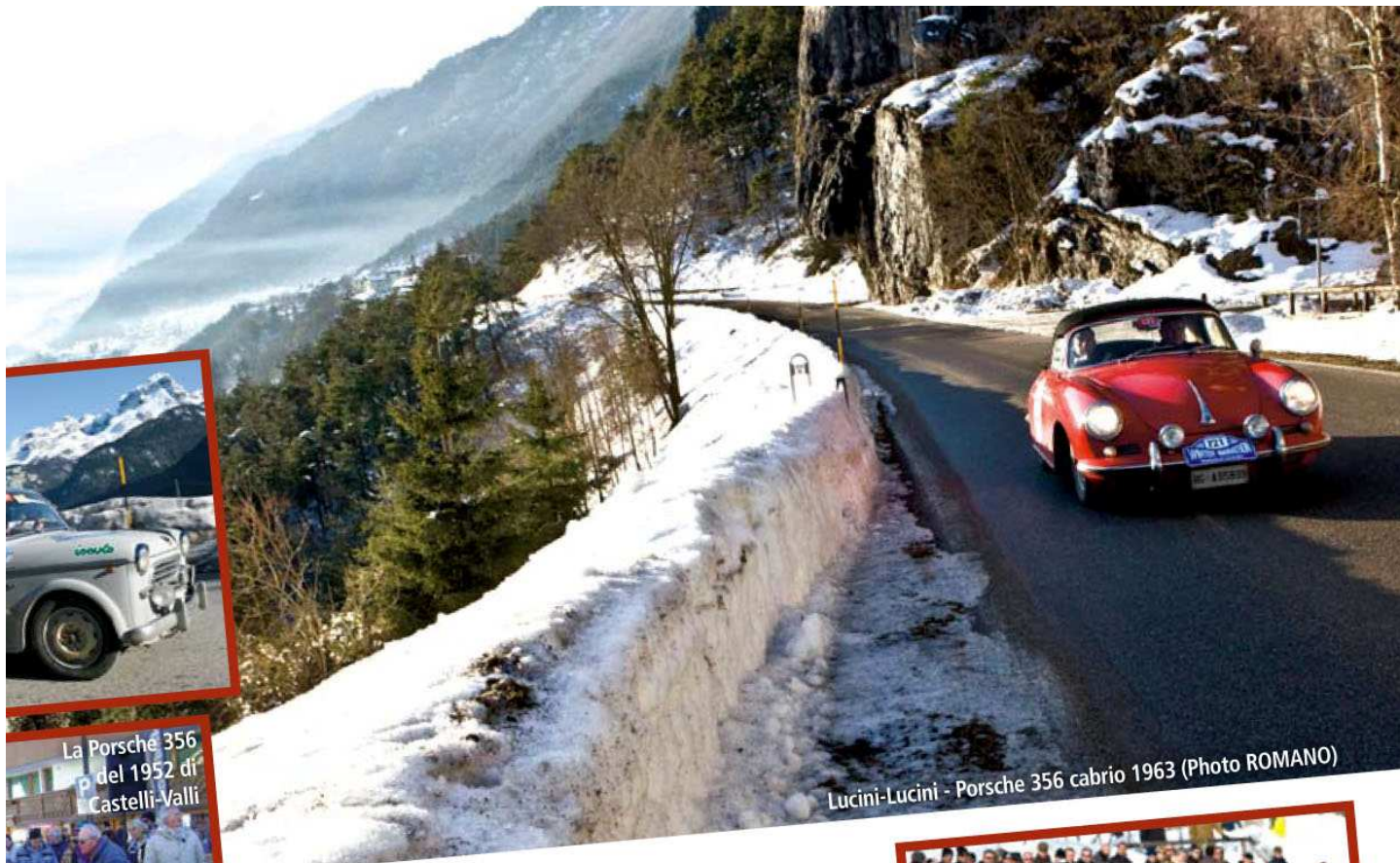
Grappa per Majno-Majno all'arrivo notturno a Madonna di Campiglio (photo Romano)



Perno-Cerrato Morris Cooper S del 1965



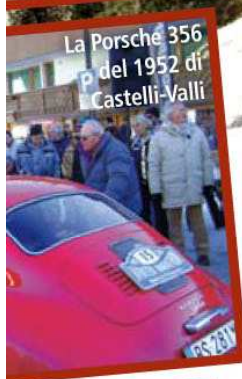
Raimondi-Moceri vincitori del Trofeo Heur



Lucini-Lucini - Porsche 356 cabrio 1963 (Photo ROMANO)



La Porsche 356 del 1952 di Castelli-Valli



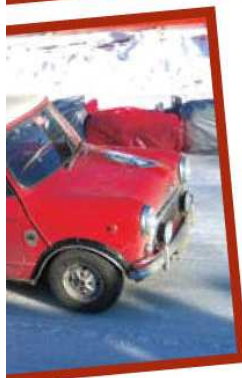
La Giulietta Spider del 1961 di Bresciani-Perletti



Indaco-Indaco con la Riley TT Sprite del 1936



L'interessante Alvis 3.0 Sport del 1952 di Comini-Manni



Bevande calde all'arrivo per Pivas-Cordone (photo Romano)

un errore pagando un ritardo di alcuni secondi alla PC di Corvara. Le 2 prove sulla pista di Vadena e le ultime 3 nella zona di Caldaro delineavano la classifica finale con piccoli aggiustamenti come il sorpasso di Lenzi su Margiotta e di Salari su Valseriati. Se l'annullamento di 10 P.C. su 35, è senza dubbio un fatto negativo, positiva è stata invece l'esperienza del sistema satellitare Racelink di N-eXT, che gli organizzatori hanno predisposto installando un apparato OBU (On Board Unit) su ogni vettura impegnata in gara. In questo modo la Direzione Gara guidata da Gigi Bigatti e Vittorio Galvani ha potuto controllare in tempo reale il tracciamento, conoscendo la posizione di tutti i concorrenti durante le fasi di gara. Chiusa la classifica assoluta, si è poi tenuta la disputa del nuovo Trofeo MotorStorica che ha visto impegnate sul suggestivo laghetto ghiacciato in centro a

Madonna di Campiglio otto vetture anteguerra scoperte in una prova cronometrata individuale: a prevalere su tutti la coppia formata dai fratelli Piantelli sulla Bentley 4.5 Speed Model del 1926 con un errore finale di 9 centesimi rispetto al tempo imposto di 48 secondi. A seguire il confermatissimo Trofeo TAG Heuer Barozzi che ha radunato sulle sponde del laghetto ghiacciato centinaia di persone che hanno potuto ammirare le prime 32 vetture classificate alla Winter Marathon, ammesse di diritto a sfidarsi in scontri ad eliminazione diretta. Alla fine a spuntarla è stato Mimmo Raimondi in coppia con Giovanni Moceri su Porsche 356 A Cabrio del 1959. L'equipaggio della scuderia L.P. Classic che aveva eliminato nei quarti di finale proprio Canè, in finale ha superato con il tempo di 42"98 Fabbri-Cassani (43"03) sulla Volvo PV 444 dell'omonima Squadra Corse, mentre il terzo gradino del podio è stato conquistato da Lenzi-Cadoppi (43"04) sempre su una vettura della casa svedese. ✓