

128 **SPORT** WINTER MARATHON 2011

# Diavolo d'un Cané

**B**rescia caput mundi. Cosa c'entra la città della "Freccia Rossa" con la Winter Marathon? C'entra: l'organizzazione della gara fa capo alla bresciana Vecars di Roberto e Andrea Vesco; e moltissimi equipaggi arrivano dall'operosa città lombarda. Anche la maggior parte degli sponsor sono bresciani. A conferma, se mai ve ne fosse bisogno, che la blasonata Leonessa è una capitale del motorismo. Dove regnano e convivono passione e interesse. Il big-bang di questa realtà è stato la Mille Miglia. Ma da un po' di tempo buona parte di questo mondo si trova anche sulle montagne trentine per un fine settimana fuori dal comune.

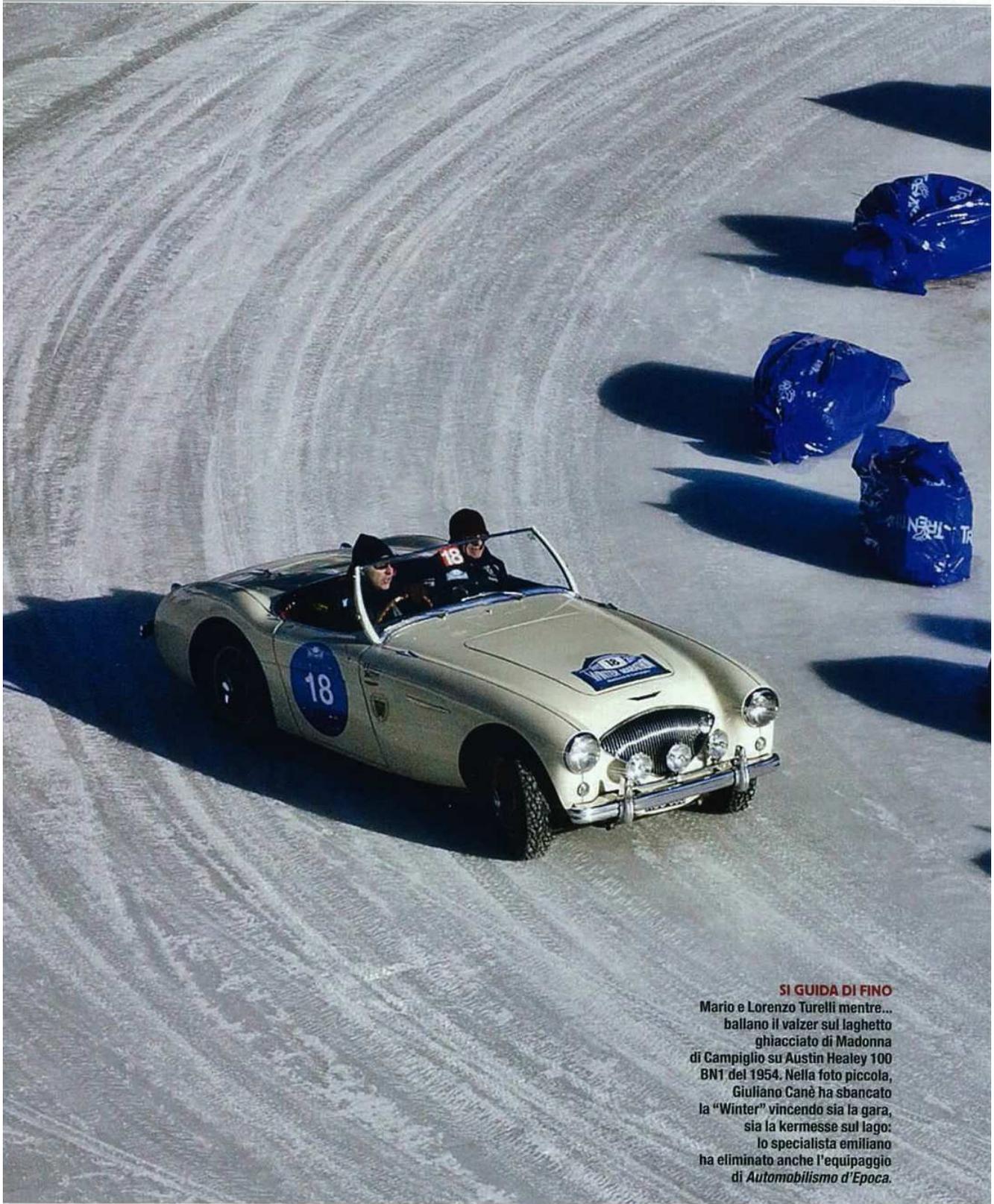
Non che la "Winter" sia un ristretto circolo di bresciani, anzi. L'ultima edizione (dal 20 al 23 gennaio) ha avuto alla partenza ben 199 equipaggi, con auto costruite entro il 1968. Tutti italiani: peccato, perché la gara - di regolarità classica a calendario CSAI - meriterebbe una presenza straniera. L'organizzazione è di alto livello, sia sportivo sia tecnico. Dura, ma non troppo. Impressionante perché si fa tutta d'un fiato, dal pomeriggio a notte fonda.

La giostra della Winter Marathon si è aperta il giovedì pomeriggio con il rito delle verifiche sportive e tecniche. Operazioni che si sono prolungate fino al venerdì mattina per lasciare spazio, dal primo pomeriggio, alla partenza delle vetture. La prima auto ha lasciato Madonna di Campiglio alle 14 per ritornarvi all'una di notte dopo aver affrontato oltre 370 km su e giù dai più affascinanti e impegnativi passi dolomitici. Dal Campo Carlo Magno al Palade, dalla Mendola al Lavazè, dal Pramadiccio al Campolongo, dal Gardena al Pilei fino al magnifico Pordoi con temperature fino a -15° C. Interessante, poi, l'incursio-

Cosa dire di un pilota che compie **un giro di pista ghiacciata**, con una Lancia Aprilia di 73 anni fa, **spaccando il centesimo di secondo?** D'altra parte non sarebbe uno dei migliori specialisti, come ha dimostrato la doppia vittoria in questa edizione con 199 iscritti.

**C'eravamo anche noi, su un'Alfa Romeo del Museo di Arese.** E quel centesimo di secondo ci è costato caro...

DI LUCA GASTALDI - FOTO PIERPAOLO ROMANO

Automobilismo  
D'EPOCA 129**SI GUIDA DI FINO**

Mario e Lorenzo Turelli mentre... ballano il valzer sul laghetto ghiacciato di Madonna di Campiglio su Austin Healey 100 BN1 del 1954. Nella foto piccola, Giuliano Canè ha sbancato la "Winter" vincendo sia la gara, sia la kermesse sul lago: lo specialista emiliano ha eliminato anche l'equipaggio di *Automobilismo d'Epoca*.

130 **SPORT** Winter Marathon 2011

### LOTTA SERRATA PER LA VITTORIA

		penalità
1. Canè-Galliani	Lancia Aprilia 1938	211
2. Mocerì-Dicembre	Alfa Romeo Giulia GT 1967	230
3. Fontana-Iotti	Porsche 911 T 1968	269
4. Rapisarda-Piga	Fiat 600 Moretti 1956	323
5. Riboldi-Guerini	Fiat Morettini 508 S 1936	329
6. Pini-Carloni	Porsche 356 C Coupé 1964	338
7. Spagnoli-Parigi	Innocenti Mini Cooper Mkl 1968	341
8. Crugnola-Vida	Triumph TR3A 1958	352
9. Scio-Scio	Healey Silverstone 1950	354
10. Cibaldi-Costa	Porsche 356 SC Coupé 1963	378

### UNA 850 SPIDER SUL PODIO DEL TROFEO TAG HEUER

1. Canè-Galliani	Lancia Aprilia 1938
2. Arzoni-Gregori	Fiat 850 Spider 1968
3. Rampello-Bignetti	Alfa Romeo Giulietta Spider Veloce 1950

### ARZILLE NONNETTE SUL LAGO

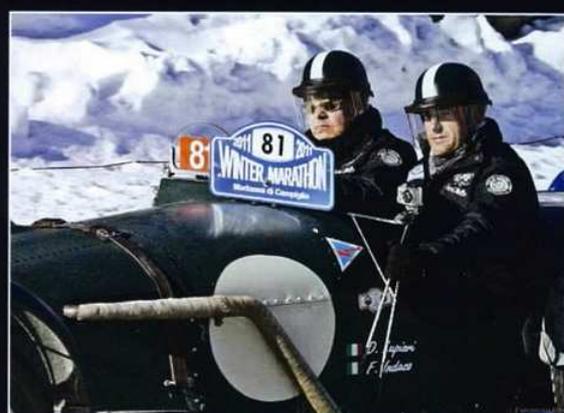
			(tempo imposto: 48")
1. Sandrolini-Venturi	Citroën AL11 Roadster	1937	47"90
2. Riboldi-Guerini	Fiat Morettini 508 S	1936	47"86
3. Bettinsoli-Carpi	Fiat 508 S	1933	47"7

ne sulla pista del centro Safety Park di Vadena (Bolzano) per disputare alcune prove di precisione. Queste, in totale, sono state 35 intervallate da 6 controlli orari.

Non è stata una passeggiata, benché la mancanza di neve e ghiaccio sulle strade abbia un po'... raffreddato gli animi di chi si aspettava avventurose arrampicate a ruote chiodate. Si saranno un po' rincorati invece i temerari a bordo delle auto anteguerra. La Winter Marathon non è però finita così, perché nel pomeriggio del sabato si è potuto assistere alle gare sulla pista realizzata sul laghetto ghiacciato di Madonna di Campiglio. Per il Trofeo Tag Heuer si sono affrontati in sfide dirette i primi 32 della classifica assoluta. Nel Trofeo Motor Storica si sono dati battaglia, infine, gli equipaggi a bordo delle auto anteguerra.

### Gli specialisti non si smentiscono

Il lungo elenco degli iscritti metteva subito in guardia chi sperava in una decorosa posizione finale in classifica. Le prime trenta (e passa) voci dell'elenco mitragliavano una sfilza di "top driver" del tipo "lasciate ogni speranza voi ch'entrate", per dirla con Dante. Infatti, l'asso pigliatutto è stato ancora una volta il fuoriclasse bolognese Giuliano Canè con la fida Lancia Aprilia del 1938. In coppia con Lucia Galliani si era già imposto nel 2009, ma quest'anno, oltre alla vittoria assoluta, non si è fatto sfuggire nemmeno il Trofeo Tag Heuer Barozzi imponendosi in cinque sfide dirette con altrettanti avversari. Onore al merito dunque a Canè, ma anche al giovane siciliano Giovanni Mocerì (secondo assoluto insieme a Valeria Dicembre su Alfa Romeo Giulia GT del 1967) e



#### TEMERARI E NOTTAMBULI

Nella pagina a sinistra, Enrico e Fabio Scio sfidano le temperature polari a bordo della Healey Silverstone (1950), su e giù dai passi dolomiti. In questa pagina, dall'alto a sinistra e in senso orario, tenera è la notte per i "top driver" Pini-Carloni su Porsche 356 C Coupé del 1964; Bonfante-Morellato danzano sul ghiaccio con la Bugatti Type 40<sup>a</sup> del 1928; Mocerì-Dicembre (Alfa Romeo Giulia GT 1300 Junior del 1967) sono sempre stati in lizza per il successo; massima concentrazione per Indaco-Lupieri su Riley Sprite TT del 1936. Nella foto grande, l'equipaggio Slawitz-Cantarelli, composto da due donne, su Daimler V8 250 del 1968.



132 SPORT Winter Marathon 2011



### LA NEONATA SCUDERIA GRIFO ROSSO

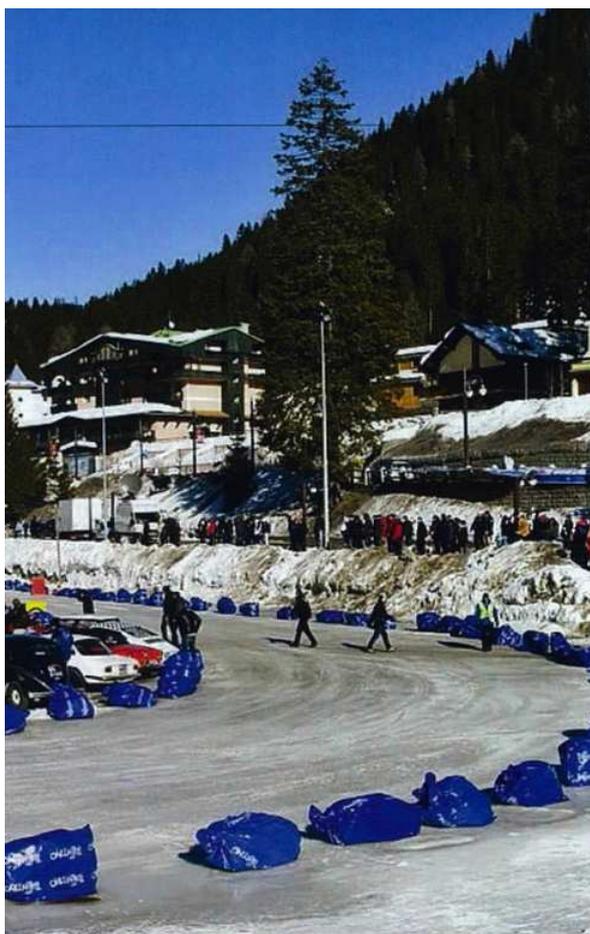
Alla Winter Marathon il premio "Best glamour equipage" è andato ai veronesi Armando Pirola Fumanelli e Roberta Mottadelli su un'Aston Martin del 1934 con i colori della Scuderia Grifo Rosso del Veteran Car Club Bernardi di Verona. "Non è stato facile guidare una vettura aperta del 1934 sui passi alpini, di notte e col fondo ghiacciato, per giunta con la dinamo fuori uso ragion per cui abbiamo dovuto ricorrere a ben quattro batterie per arrivare al traguardo". Presidente della Grifo Rosso è Alberto Scuro, chirurgo vascolare dell'Università di Verona che da sempre coltiva la passione per l'automobilismo storico sportivo. Notevole il gruppo di vetture iscritte alla neonata Scuderia: Bugatti 40A Gran Sport 1928, Aston Martin

Ulster 1934 (in foto), Riley Sprite Sport 1936, BMW 328 1939, Maserati A6 1500 1948, Veritas RS 2000 1949, Healey Silverstone 1949, Jaguar Biondetti 1950, Healey Silverstone 1950, Frazer Nash Targa Florio 1951, Jaguar XK 120 1953, Jaguar XK 120 1954, Triumph TR2 "Long Door" 1954, Jaguar E Type coupè light weight GT 1961, Jaguar E Type spyder GTS 1964, Ford Mustang TC 1965, Ford Cortina Lotus TC 1965, BMW 2800 CS TC 1969. I programmi del 2011

prevedono la partecipazione di tre auto alla Mille Miglia e alle gare del Supertrofeo ASI oltre a varie prove del campionato italiano ed europeo di velocità. E-mail: [squadracor-segriforosso@gmail.com](mailto:squadracor-segriforosso@gmail.com).

(castellari)





#### IN ATTESA DEL GRAN FINALE

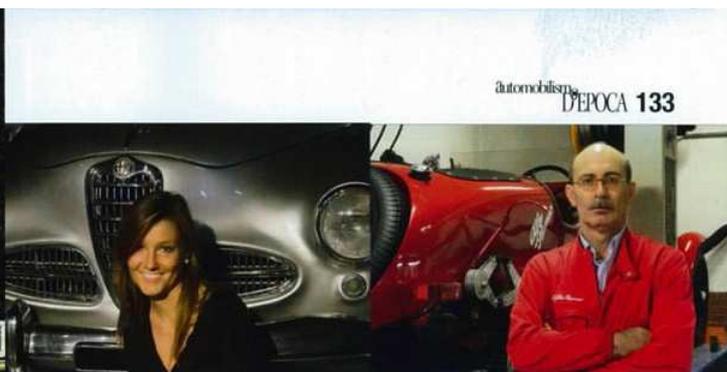
Sopra, panoramica del laghetto prima delle prove finali. A sinistra, Norberto Ferretti (Ferrari 250 GT, 1959) a suo agio sul circuito Safety Park a Bolzano; Sandrolini-Venturi (Citroën AL11 Roadster, 1937) vincitori tra le anteguerra. In alto, Paola Lanati e Alessandro Rigoni di Automobilismo Storico Alfa Romeo; in basso, la "nostra" Giulietta SZ alla partenza.

all'esperto Armando Fontana (terzo con Matteo Iotti su Porsche 911 T del 1968). Un altro specialista si è imposto sul laghetto ghiacciato di Campiglio al volante della Citroën AL11 Roadster del '37: si tratta di Mario Sandrolini, che ha portato a casa il Trofeo MotorStorica. I rilevamenti delle prove a cronometro sono stati eseguiti utilizzando il sistema a fotocellule: una difficoltà in più rispetto ai tradizionali pressostati. Pare che nessuno si sia lamentato. Lasciamo spazio a un'altra riflessione: sempre più, in auto i migliori agiscono da soli con i cronometri delegando i rispettivi navigatori alla sola lettura dei road-book.

Forse è giunto il momento di inventarsi qualcosa di nuovo per ravvivare la vita a bordo e aumentare la complicità dell'equipaggio durante le gare. Gettiamo la sfida ai numerosi organizzatori all'ascolto.

#### In gara da "ufficiali"

"Kristian Ghedina (il grande campione di sci, ndr) mi ha sempre insegnato che per un centesimo si vince e si perde". L'ha presa così, con invidiabile filosofia, il nostro pilota Fabio Salvinelli. Lui di gare se ne intende e i centesimi di secondo sono il suo pane. Ma perdere per un maledetto centesimo fa proprio venire i nervi. Eppure succede, ed è successo anche a noi di *Automobilismo d'Epoca*. Per la Winter Marathon siamo stati fortunati prescelti a far parte della squadra ufficiale dell'Automobilismo Storico Alfa Romeo. Abbiamo disputato la gara a bordo di una fantastica Giulietta SZ coda tronca del 1961 nel ruolo di naviga-



tori-zavorra al fianco dell'esperto driver bresciano. Grazie alla sua bravura al volante e con i cronometri, ci siamo classificati al 25° posto finale. Un risultato notevole, che ci ha qualificati per il Trofeo Tag Heuer Barozzi. Peccato che sulla strada ghiacciata del successo siamo scivolati... sul centesimo, eliminati senza pietà a un passo dai quarti di finale. Ma possiamo essere comunque soddisfatti, visto che di fronte avevamo il diabolico Canè a infrangere i malcelati sogni di gloria. Il tempo imposto da realizzare sul giro era di 43": al nostro passaggio davanti alla fotocellula il tabellone ha segnato 43"01. Neanche il tempo di esultare che è arrivata la doccia fredda del "netto" (43"00) di Canè. Un peccato. La speranza della vittoria era sempre più concreta.

Avevamo anche già deciso di dedicarla a Paola Lanati e Alessandro Rigoni. In forza presso l'Automobilismo Storico Alfa Romeo, sono stati i nostri angeli custodi per ogni km di gara. Un po' preoccupati per l'incolumità della "loro" Giulietta, ma soprattutto super-appassionati del lavoro che svolgono per la salvaguardia e la promozione dell'immenso patrimonio storico Alfa. "La" ingegnere Lanati è responsabile di eventi e manifestazioni. È lei a gestire gli innumerevoli spostamenti dei gioielli, alcuni di valore inestimabile, che escono dai cancelli del Museo. Rigoni può invece vantarsi di essere rimasto l'ultimo operaio con busta paga emessa dall'Alfa Romeo: una razza (ci si conceda il termine) molto più che in via d'estinzione. Terminato il servizio di Rigoni, per l'Alfa si chiuderà un altro capitolo. Trent'anni di Biscione alle spalle, Alessandro Rigoni è oggi il tuttofare nelle officine del Museo. Per lui le auto della collezione non hanno più segreti: restaura, aggiusta, costruisce, ricerca e, per non farsi mancare nulla, le segue sui campi di gara e durante le decine di manifestazioni (dai saloni ai concorsi di eleganza) alle quali partecipano durante l'anno. "Abbiamo dovuto insistere con il nostro capo Stefano Agazzi - ci ha svelato la Lanati - perché non era molto convinto di questa missione nordica a cui abbiamo partecipato per la prima volta. Invece, la Giulietta SZ si è comportata alla grande. E abbiamo avuto ragione Alessandro e io. Per noi la "Winter" ha rappresentato una nuova sfida, è una manifestazione molto particolare anche sotto il profilo organizzativo e logistico. Ringraziamo anche Fabio Salvinelli, degno top-driver per le nostre automobili".

