

SPORT *Winter Marathon*

# Più winter di così...

Sembrava un'edizione asciutta, invece sul più bello la neve è diventata protagonista. Gara dura come si aspettavano i protagonisti, che ha visto la vittoria di un equipaggio outsider. C'eravamo anche noi. E siamo andati a podio

DI LUCA GASTALDI  
FOTO GASTALDI E PHOTO COLLECTION ITALY



**U**na gara coi fiocchi. Fiocchi di neve grandi così, e la Winter Marathon raggiunge il suo massimo splendore. Che maratona d'inverno sarebbe con le strade asciutte e l'asfalto secco come in piena estate? La stagione delle grandi gare italiane non poteva iniziare meglio, con una "Winter" 2012 - giunta alla 24<sup>a</sup> edizione, disputata dal 19 al 21 gennaio scorsi sulle montagne intorno a Madonna di Campiglio - in piena forma, nonostante un fisiologico ma leggero calo di iscritti. C'erano comunque 158 equipaggi, con vetture costruite entro il 1968.

Il percorso - da affrontare come tradizione tutto d'un fiato, con la prima auto partita da Campiglio alle ore 14 di venerdì 20 gennaio e qui tornata all'1 e 50 di sabato mattina - ha portato gli equipaggi nelle più caratteristiche valli trentine e sui passi dolomitici più impegnativi: dai 1.518 metri del Palade ai 1.808 di Lavazè. È stata poi raggiunta la Val di Fassa, transitando per Predazzo e Moena fino al controllo orario di Mazzin e la cena a Canazei. Sui primi tornanti per la salita verso i 2.239 metri del Pordoi ecco poi la neve che ha accompagnato la gara fino al traguardo.

Queste condizioni atmosferiche hanno caratterizzato le 14 prove cronometrate ancora da disputare sulle 40 totali, come quelle allestite sui passi Campolongo, Gardena e Sella. Le vetture, dopo aver affrontato il passo di Costalunga, sono giunte al controllo orario di Carezza con ancora oltre 100 km da macinare e le ultime insidiosissime quattro prove del passo Mendola.

Al traguardo di Madonna di Campiglio sono stati classificati 120 equipaggi su 131 arrivati; per la classifica sono state considerate valide 38 prove cronometrate sulle 40 disputate.

La lotta è stata più accesa che mai, con una quindicina di "top driver" che non si sono risparmiati alla ricerca del "netto" a ogni fotocellula. In tanti hanno ottenuto parziali molto buoni e altri con molte penalità dovute alle difficoltà del percorso e alle condizioni stradali. Tra tutti sono emersi come più regolari Ezio e Francesca Salvato (padre e figlia di Varese su Lancia Aprilia del 1939) che hanno vinto con soltanto 360 penalità accumulate.

Come da tradizione, la Winter Marathon si è poi conclusa con i trofei MotorStorica e TAG Heuer Barozzi. Nel primo, riservato alle vet-

**SECONDI**  
Un momento di sosta durante la gara, in un'ambientazione che più invernale non si può. Con il numero 8, la Giulietta Ti di Gamberini Fanti, secondi assoluti.



SPORT *Winter Marathon*

ture anteguerra scoperte, si è imposto ancora una volta (dopo il successo ottenuto nel 2011) l'equipaggio Sandrolini-Venturi su Citroën 11 AL Roadster del 1937 davanti a Spagnoli-Parisi su Fiat 508 S Ballilla Sport del 1932 e all'altra Citroën 7C Cabriolet di Bonfante-Morellato. Nel secondo, riservato ai primi 32 equipaggi classificati della Winter Marathon, si è imposta per il secondo anno consecutivo la Lancia Aprilia di Giuliano Canè (quest'anno navigato da Gianmarco Rossi) davanti alla Porsche 356 C di Barcella-Ghidotti e alla Innocenti Mini Cooper del duo Belometti-Passi.

**Parola di Ivan Capelli**

Siamo quasi alla fine. L'ultimo controllo orario prima del traguardo finale a Madonna di Campiglio. È l'una e mezzo di mattino e siamo nel bel mezzo della nevicata che non lascia scampo da ormai molte ore. I chilometri fin qui percorsi sono più di 300, affrontati quasi completamente su neve e ghiaccio. Per fortuna questo quinto CO permette un po' di anticipo, giusto per sgranchire le gambe e gustare un bel bicchiere di vin brulé (o the per chi deve guidare...).

Sotto i portici di Folgarida, al riparo dalla neve, c'è anche Ivan Capelli, ex pilota di F1 oggi "voce" del mondiale nelle telecronache Rai. Capelli non è qui per commentare le fasi della gara, ma ne è lui stesso protagonista al volante di una Volvo PV 544 del 1965, con al fianco l'esperto Gianni Lenzi. Dalla F1 alle storiche, non possiamo non chiedere a Capelli cosa l'abbia portato alla Winter Marathon 2012. "E' stata la Volvo a darmi la possibilità di partecipare a questa bellissima gara -ha spiegato Capelli- e devo ammettere che è stato molto più impegnativo di quanto immaginassi.

Al di là delle difficoltà per la guida sulla neve e sul ghiaccio, questo genere di competizioni prevede la massima

**GUEST STAR**

Ivan Capelli è stato la *guest star* della "Winter" 2012: era a bordo della Volvo n. 11. Nella colonna di foto a destra, dall'alto: Salviato-Salviato, Gamberini-Fanti, Salvinelli-Gastaldi, Sandrolini-Venturi e Canè-Rossi.

concentrazione da parte di pilota e navigatore. Rispetto a una gara in pista, dove sei concentrato al massimo dall'inizio alla fine, qui ci sono dei momenti con meno tensione ma i problemi sono proprio questi: da un momento all'altro bisogna riprendere la guardia e tornare concentrati. Abbiamo guidato per dodici ore consecutive, senza distrarci un attimo per non perdere la strada e per non accumulare penalità nelle prove a cronometro". Questa è stata la sua prima esperienza con le auto d'epoca? "No, qualche anno fa ho partecipato ad una gara in pista con una BMW 2002 degli anni '70 -ha ricordato ancora Capelli- ed è stato altrettanto entusiasmante. Credo che oggi la vera passione per l'auto si trovi in questi ambienti, dove si gode appieno del mezzo meccanico e si ha con esso un rapporto molto stretto, perché i problemi sono sempre in agguato".

Capelli-Lenzi hanno concluso in 50<sup>a</sup> posizione assoluta: non male per un "novellino" della Regolarità...

**Finalmente sul podio**

Questa volta è andata alla grande. Fabio Salvinelli -driver del Museo Storico Alfa Romeo- ha tirato fuori la grinta dello sciatore conquistando uno strepitoso terzo posto finale. Abbiamo avuto la fortuna di stare al suo fianco per tutta la gara, a bordo della Giulia Ti Super del 1964 uscita per l'occasione dal museo di Arese. Un grosso miglioramento rispetto al 2011, quando l'equipaggio appena formato non andò oltre il 25° posto.

Per la seconda volta Stefano Agazzi, direttore dell'Automobilismo Storico Alfa Romeo, ha tirato un bel sospiro di sollievo dopo aver visto rientrare sana e salva la sua vettura. La mitica Giulia che quest'anno si appresta a festeggiare i suoi primi cinquant'anni. Era l'estate 1962, infatti, quando fu presentata la nuova berlina Alfa che avrebbe sostituito la gloriosa Giulietta.

**CLASSIFICHE**

## ► FINALE ASSOLUTA

		penalità
1. Salviato-Salviato	Lancia Aprilia 1939	360
2. Gamberini-Fanti	Alfa Romeo Giulietta TI 1962	400
3. Salvinelli-Gastaldi	Alfa Romeo Giulia TI Super 1964	428
4. Fontana-Adorni	Porsche 911 T 1968	450
5. Crugnola-Vida	Triumph TR3A 1958	453
6. Clerici-Restelli	Porsche 356 SC Cabriolet 1965	455
7. Cavagna-Bossini	Alfa Romeo Giulietta Spider 1960	458
8. Cibaldi-Costa	Porsche 356 SC Coupé 1963	473
9. Aliverti-Maffi	Morris Mini Cooper S 1968	477
10. Lui-Vicchi	Fiat 1100/103 1953	483

## ► TROFEO MOTORSTORICA

1. Sandrolini-Venturi	Citroen 11 AL Roadster 1937
2. Spagnoli-Parisi	Fiat 508 S Balilla Sport 1932
3. Bonfante-Morellato	Citroen 7C Cabriolet 1937

## ► TROFEO TAG HEUER BAROZZI

1. Canè-Rossi	Lancia Aprilia 1938
2. Barcella-Ghidotti	Porsche 356 C 1963
3. Belometti-Passi	Innocenti Mini Cooper 1967

