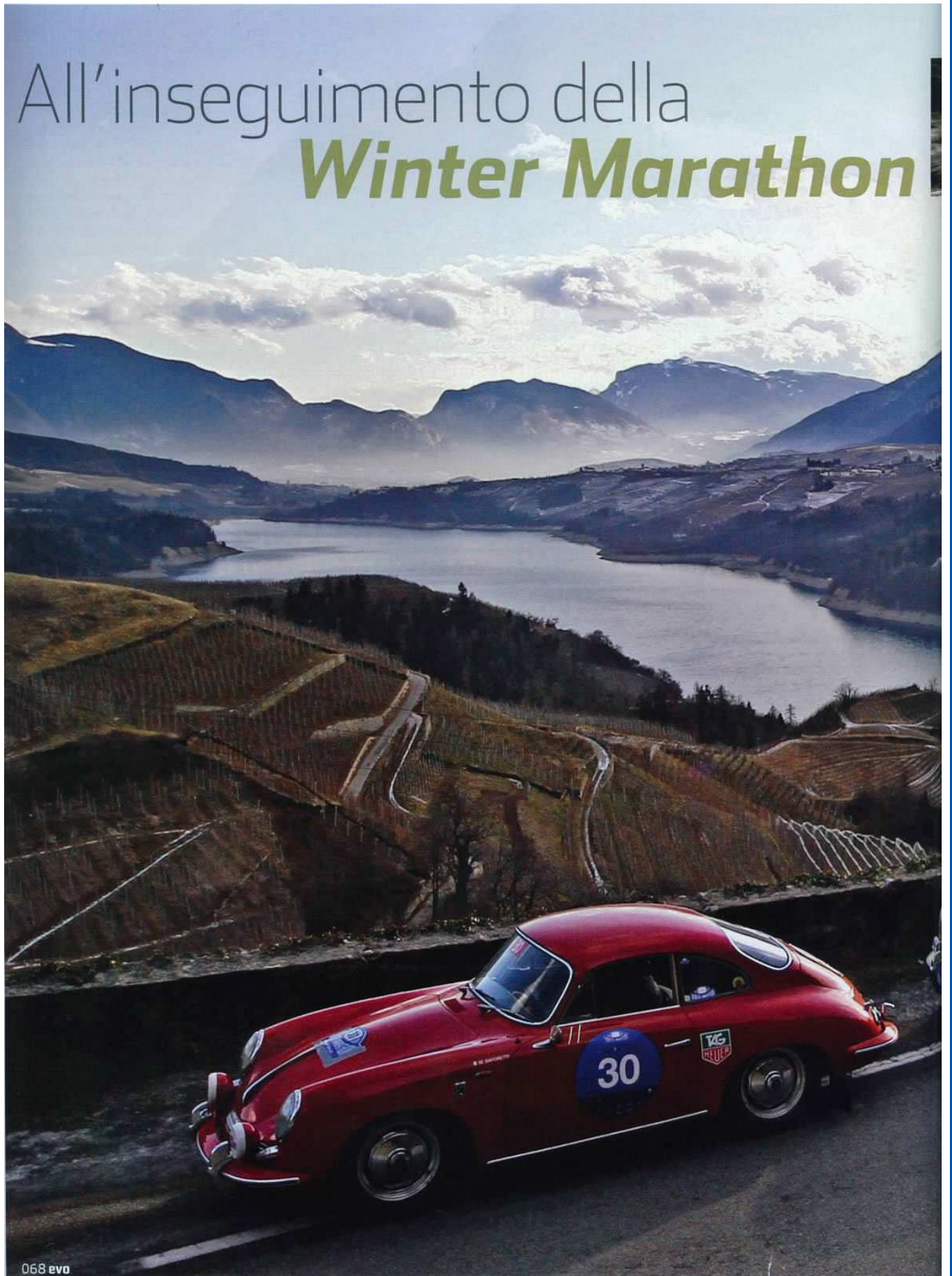


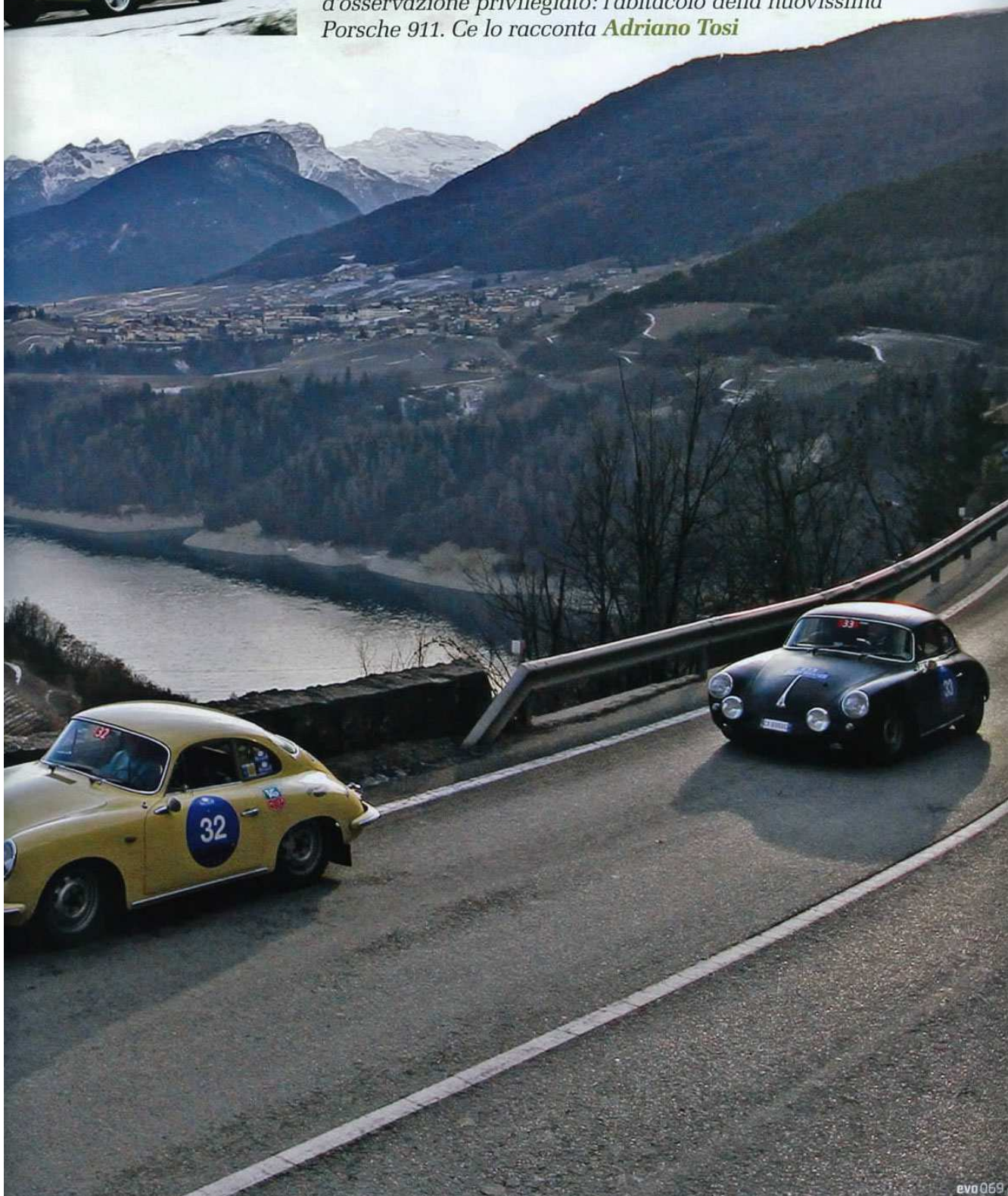
# All'inseguimento della *Winter Marathon*



068 evo



*Storie di auto, piloti e navigatori (in carne e ossa). Impegnati in una delle gare di regolarità più note, lunga 409 km e immersa nell'incantevole panorama delle Dolomiti. Ecco com'è andata l'edizione 2012, vissuta da un punto d'osservazione privilegiato: l'abitacolo della nuovissima Porsche 911. Ce lo racconta **Adriano Tosi***





**E**ssere al volante di uno dei primissimi esemplari in Italia della nuova 911 (il modello 991, per gli amanti dei numeri) e sentirsi un comune mortale. Uno dei tanti autisti della domenica la cui unica preoccupazione è quella di avviare il motore, mettere la marcia (automatica) e partire. È tutta colpa, o merito, della Winter Marathon, la gara di regolarità che si tiene ogni anno, ormai da 23 anni, sulle strade delle Dolomiti.

La manifestazione è riservata alle auto costruite entro il 1968 e dotate di fiche ACI-CSAI Regolarità Auto Storiche o

equipollenti riconoscimenti FIA. Per partecipare, dunque, non basta un'arzilla ultraquarantenne: servono determinati requisiti. Immane, poi, è una grande passione per i motori, per la guida e per le emozioni. Perché queste storiche quattro ruote richiedono cure amorevoli prima della partenza e braccia e testa una volta al volante, mentre le probabilissime condizioni climatiche avverse non risparmiano tuffi al cuore, spaventi ma anche tanto divertimento.

Già, perché il mese di gennaio sulle Alpi è assolutamente imprevedibile. Chiedere ai partecipanti dell'edizio-

ne 2012 per credere. Il tiepido sole che ha scaldato la partenza – a Madonna di Campiglio, venerdì 20 gennaio alle 14 – ha lasciato il posto a una fitta nevicata che si è abbattuta sulle vetture (e sugli equipaggi, nel caso delle barchette anni Trenta) dalle 20 fino alla fine della gara, alle 2 di notte circa.

Roba da appassionati veri, insomma, un evento a cui noi abbiamo assistito da spettatori privilegiati a bordo della nuova arma di Zuffenhausen. Un'auto che a prima vista sembra cambiata solo nei dettagli ma che in realtà cela un progetto completamente nuovo. Per rendere

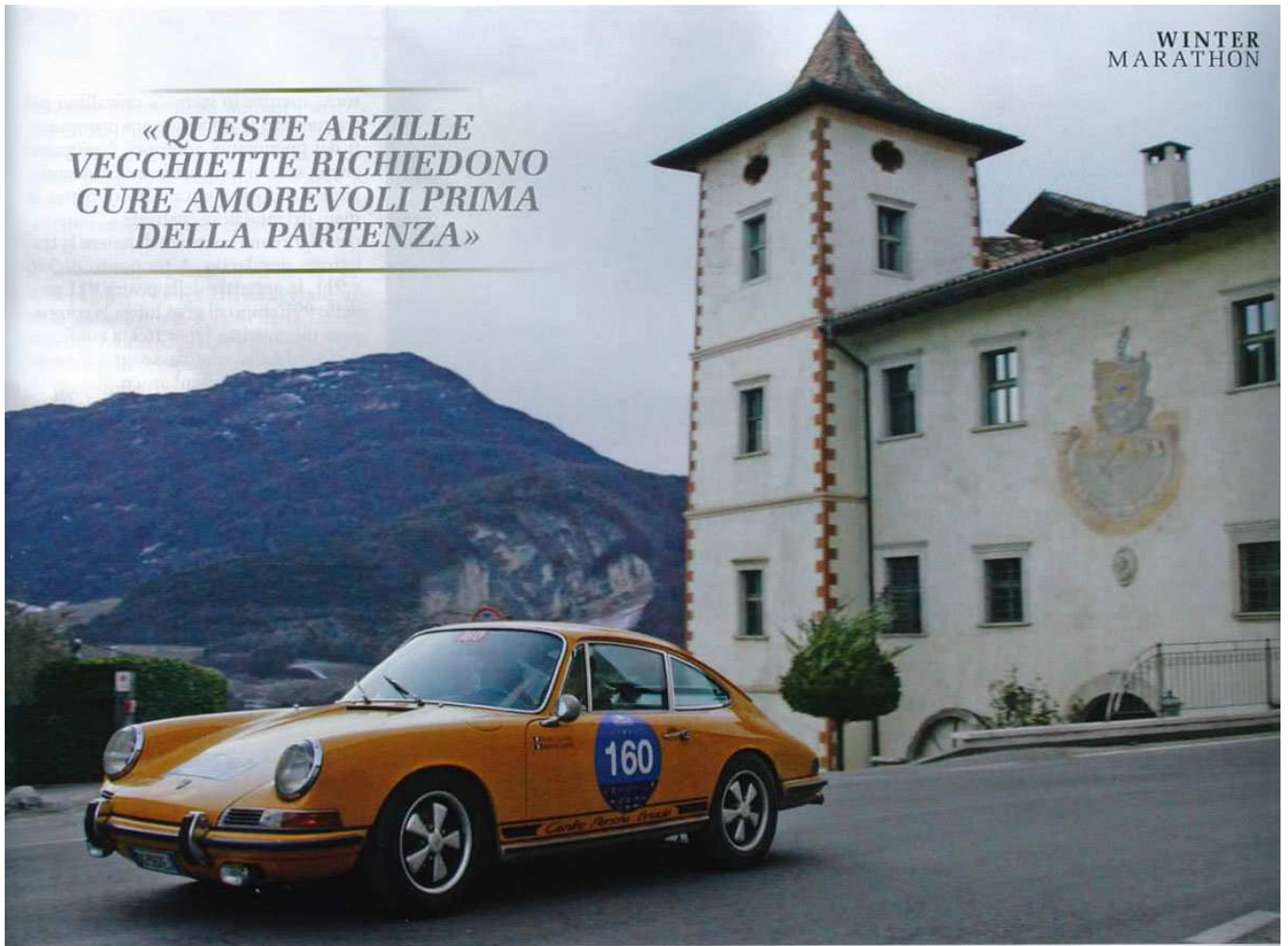


Sopra, momenti di studio del roadbook, con un occhio sullo scorrere del tempo. A sinistra, la roadster rossa è una Austin Healey Sprite. A destra, una fase di trasferimento



WINTER  
MARATHON

«QUESTE ARZILLE  
VECCHIETTE RICHIEDONO  
CURE AMOREVOLI PRIMA  
DELLA PARTENZA»



l'idea: le sospensioni sono state ridisegnate, il passo è aumentato di ben 10 cm e la carreggiata anteriore è più larga di 5 cm. Una mole di lavoro impressionante, ma i porschisti non si preoccupino: la vettura non è stata snaturata. Il motore "appeso" là dietro continua a rendere la 911 più unica che rara nel pa-

norama automobilistico mondiale, con l'aggiunta però di uno sterzo mai così preciso, di un inserimento in curva fulmineo e di una fruibilità persino superiore rispetto al passato. Certo, l'ausilio dell'elettronica è determinante (guai a rinunciare alle sospensioni PDCC con controllo attivo del rollio e al pacchetto

Sport Chrono) e trasforma letteralmente le risposte della vettura. Una volta fatto il "callo" alla necessità di premere il pulsante Sport (o Sport Plus, dipende dai gusti), la 911 ripaga però con un comportamento esaltante. Fatto di una motricità esemplare, di una precisione millimetrica nel seguire le traiet-



Il "fil rouge" che collega la 356 (a sinistra), la 911 S del 1968 (in alto) e la nuova 911 è evidente nelle proporzioni, nel taglio di coda e nei passaruota. Abissale il gap tecnico. Sopra: i paddle del PDK



evo071



torie, mentre lo sterzo è cristallino nel trasmettere le informazioni provenienti dai pneumatici anteriori. Così tanto che ci sentiamo quasi in colpa quando, sorpassando la mitica 356, notiamo le mani del guidatore costrette a "remare" con vigore nel tentativo di tenere la traiettoria desiderata. A proposito di 356 e 911, le antenate della nostra 911 modello 991 erano di gran lunga la compagine più nutrita: 53 su 169, a conferma dell'affidabilità che da sempre è vanto dei modelli di Zuffenhausen.

Ok, adesso la smettiamo con le cifre, perché Winter Marathon è soprattutto emozione, uomini, gioia. Quella che per esempio coglie gli equipaggi quando "spaccano" il centesimo di secondo nelle prove cronometrate (nelle gare di regolarità l'obiettivo è quello di avvicinarsi il più possibile a un tempo prestabilito). Winter Marathon è anche il sorriso che si stampa sul volto dei pilo-

Cinquantun'anni e non sentirli: a destra, la Porsche 356 B Roadster impegnata negli ultimi metri della corsa, disputati sotto una fitta nevicata. Una situazione che non ha impensierito gli equipaggi in gara, grazie all'uso dei pneumatici chiodati



ti che controllano un sovrasterzo di potenza (altro che ESP, DSC, ASR, PCM, ecc.); gente a bordo strada, incurante del freddo, che ammira il passaggio delle vetture; disquisizioni sulla "pienezza" vocale di un motore, di quelli che così non ne fanno più.

Sarà, ma noi il boxer nella sua ultima evoluzione l'abbiamo trovato esaltante. Pieno ai bassi regimi, spinge senza soluzione di continuità fino a 6.500 giri. Poi, quando la propria coscienza ecologica suggerirebbe di innestare il rapporto successivo, lui fa di tutto per convincerti che no, non è ancora il momento. E a dargli retta si fa peccato, ma si indovina. Da 6.500 a 7.500 giri è un crescendo di decibel e di forza G che schiaccia contro il sedile, mentre le tre cifre del tachimetro digitale, annesso nel contagiri, faticano a tenere il ritmo imperioso imposto dal 3.8 da 400 CV.

Le prestazioni non sono il solo punto di forza del motore. Perché tra le varie



amenità offerte dagli uomini Porsche c'è anche l'impianto di scarico sportivo: 2.650 euro comprensivi di un tastino (sul tunnel centrale) che apre le valvole by-pass e lascia libero sfogo al talento sonoro dei sei cilindri contrapposti.

Nonostante la concentrazione di Porsche, è un V4 da 1,5 litri ad aggiudicarsi la gara: sotto il cofano della Lancia Aprilia (anno di fabbricazione 1939) fa il suo dovere fino in fondo, mentre la precisione da metronomo dell'equi-



paggio composto da Ezio Martino Salvato e da Francesca Salvato permette di accumulare soltanto 360 penalità. Quaranta in meno di Gamberini-Fanti su Alfa Romeo Giulietta TI del 1962, seguiti, sull'ultimo gradino del podio, dall'Alfa Giulia TI Super di Salvinelli-Gastaldi. E le Porsche? La prima si piazza quarta, è la 911 T dell'equipaggio Fontana-Adorni. Risultati agonistici a parte, nella piazza di Folgarida a trionfare è la passione per i motori, capace di scaldare piloti e protagonisti prima della passerella finale di Madonna di Campiglio, dove la gara si chiude ufficialmente.

Ma le competizioni non sono finite qui, perché sabato 21 gennaio, di pomeriggio, si è disputato il Trofeo TAG Heuer Barozzi: una sfida a eliminazione diretta riservata ai primi 32 della Winter Marathon. A vincere, questa volta, è l'equipaggio Canè-Rossi, ancora su Lancia Aprilia.

Nella foto grande, la Lancia Aprilia di Canè e Rossi, vincitori del Trofeo TAG Heuer Barozzi disputato sul lago ghiacciato di Madonna di Campiglio. A sinistra: sotto le due Porsche 356, l'ottantenne Fiat 508 S Balilla Sport.



**«WINTER MARATHON È IL SORRISO CHE SI STAMPA SUL VOLTO DI CHI CONTROLLA UN SOVRASTERZO»**