

GRANDI EVENTI Winter Marathon

UNA CORSA COI FIOCCHI



È quella di chi non gareggia per vincere, ma lo fa per puro spirito olimpico. E si è persino inventato cinque regolette per godersi lo spettacolo senza assilli agonistici, in assoluto relax. Regola numero 1: scegliersi un navigatore alle prime armi. Pierre De Coubertin avrebbe gradito

di Mauro Gentile, foto di Alex Galli





Di Winter Marathon ne ho saltate tre. L'ho vista nascere, l'ho raccontata da giornalista, l'ho vissuta da concorrente, l'ho fatta conoscere ad altri comunicatori grazie al mondo "classic" di Porsche. Sempre e comunque l'ho interpretata e promossa come una manifestazione unica nel suo genere: sia per l'oggettiva difficoltà delle numerose ore in cui si sta alla guida (12, di cui almeno 9 in notturna), sia per le condizioni atmosferiche spesso ostili (ma attese e agognate), sia per la bellezza dei luoghi attraversati, ma soprattutto perché è luogo d'incontro tra veri appassionati.

Certo, come tradizione, ci sono gli amanti del cronometro, gli specialisti del centesimo di secondo che si contendono la vittoria passando tra le fotocellule delle prove senza alcuna penalità, ma ci sono ancora gli appassionati di quel piacere di guida che solo una vettura storica ti sa dare e che al cronometro pensano davvero poco. Ci pensano quel tanto che basta per rimanere in classifica, ma senza ansia da prestazione. E allora, perché non condensare in cinque regole cosa dovrebbero fare tutti coloro che desiderano arrivare ultimi (o quasi)?

Regola numero 1, il giusto navigatore: va scelto con cura, possibilmente che non abbia esperienza >

Istruzioni per l'uso

Sopra. Luca Baldin, navigatore alla prima esperienza in una gara "classic".

Sopra a sinistra. Mauro Gentile spiega al giornalista canadese Brian Harper come funzionano i tre semplici timer da usare nelle prove cronometrate.

Notte di bufera

Nella foto. La Porsche "356 Speedster" del 1956 sfilata nella tempesta. Buio e fiocchi creano una coreografia molto suggestiva.

A destra. la Lancia "Aprilia" di Giuliano Canè, dominatore della prova sul laghetto ghiacciato.



GRANDI EVENTI Winter Marathon



Sempre al sicuro

Prima del via della gara viene applicata la scatola nera con il transponder GPS per sapere sempre dove si trova l'equipaggio e per le eventuali richieste di soccorso.



Comincia l'avventura

Già dalla partenza il navigatore dà un'occhiata veloce all'ora ufficiale, ma solo per controllare se non si è troppo in ... anticipo!



Vicini vicini

A un certo punto l'ordine di partenza non conta più e puoi condividere con molti altri equipaggi il percorso di gara.

dell'uso del cronometro, che magari non abbia una predisposizione al multitasking e che quindi non sia in grado di darti contemporaneamente la direzione e il tempo. Attenzione, se il navigatore è poi del tipo "molto impegnato", tenetene almeno altri due in lista d'attesa. Per esempio, al mio fianco a bordo della Porsche "356 Speedster" doveva esserci Achim Stejskal, direttore del museo Porsche. Aveva già avuto modo di provare la funzione timer del suo Nokia all'Eco Targa Florio e alla Mille Miglia e aveva dato prova di "interpretare" le note del road book, ma una riunione last minute l'ha costretto al forfait. Anche il secondo navigatore in lista, un giornalista TV, esce di scena, ed ecco quindi Luca Baldin. Perfetto: senza esperienza, ma, da direttore finanziario, abile a far tornare i conti, soprattutto quelli per non uscire dalla classifica.

Regola numero 2, non controllare gli strumenti di bordo: sarebbe troppo facile avere tutto in perfetta efficienza. Sì, l'auto deve esserlo, la sicurezza innanzi tutto! Ma il resto, insomma, basta che funzioni. Prendiamo in considerazione i cronometri: l'anno scorso, andavano bene. Sono tre e nel porta documenti stanno bene uno a fianco dell'altro, il display è bello grande, la funzione timer è intuitiva, per le prove concatenate sono abbastanza. A cosa serve quindi controllare le batterie? A nulla! Vuoi mettere l'emozione di trovarti a contare "milleuno, milledue, milletre", perché improvvisamente il display si riempie di incomprensibili geroglifici? Ed ecco allora che spunta il mitico "iPhone" (panacea tecnologica) ad aiutare il navigatore e la gara continua, nella notte, cercando di passare, con un più o un meno, tra le fotocellule.

Regola numero 3, omettere la "sosta tecnica": siete a dieci minuti dalla partenza, poi ci sono le prove concatenate, le prime, quelle che servono ad affiatte il team che si è appena costituito, e grazie al ▶



Vincitori assoluti

Sopra. La Lancia "Aprilia" del 1939 condotta da Salviato-Salviato, trionfatori della Winter Marathon 2012.
A destra. La Jaguar "SS 100" del 1938 di Gennaro-Giacomello, giunti 23esimi con 691 penalità.



“

Lo straordinario paesaggio delle Dolomiti rimane impresso nella memoria come il fermo immagine di un film che non si finisce mai di rivedere



Countdown alpino

In attesa del via in uno dei 40 test a cronometro. Molti segnali d'inizio prova erano stati nascosti dalla neve fresca.

Dal Canada alle Dolomiti

La Porsche "356 Cabriolet" del 1964 di Porsche Italia condotta dall'equipaggio di giornalisti canadesi Harper-Bubbers. Primi in classifica tra gli stranieri.



GRANDI EVENTI Winter Marathon



Il traguardo

Sotto la neve, dopo 12 ore di guida, sempre a capote aperta. Una soddisfazione intimista, visto che alle tre del mattino il pubblico non sta mica ad aspettarvi...



Scendiamo o no?

Ultimo controllo orario a Folgarida. Poi via al Passo Carlo Magno per raggiungere Madonna di Campiglio e chiudere in bellezza la "Winter" 2012.



Natura d'autore

È semplice per i fotografi mettere in evidenza dettagli inediti delle "storiche" grazie alla complicità della neve e del ghiaccio.

freddo, alla tensione, alla digestione in corso, avete la necessità di una "sosta tecnica" cui non avete pensato perché eravate a tavola in piacevole conversazione. E non c'è tempo. Dovete rimandarla almeno di un'ora e mezzo. Ecco, questa è la regola meno piacevole e toglie un po' al divertimento, ma fa aumentare l'adrenalina e focalizza l'attenzione dell'equipaggio su un obiettivo certo: trovare una toilette confortevole, disponibile, di accesso veloce entro le due ore successive allo start.

Regola numero 4, viaggiare senza riscaldamento: puro piacere di guida, rumori, odori, profumi, procedere a capote abbassata è senz'altro un valore aggiunto. Dovete però essere sicuri che l'esperienza sia gradita a tutto l'equipaggio. Se dopo dieci minuti dalla partenza il vostro navigatore dice: "Ma non è che vola via la tabella di marcia con la capote

aperta?" è un chiaro segnale di sofferenza all'idea che vi eravate fatti di un team votato alla pura avventura e al desiderio di vedere en plein air la bellezza dei passi Palade, Lavazè, Pramadiccio, Campolongo, Gardena, Sella, Costalunga e Mendola. "Ma non funziona il riscaldamento?" è invece l'ultima frase che il navigatore vi dirà, per impietosirvi, prima di soccombere al vostro desiderio di non soffrire di claustrofobia e di lasciarsi andare allo stupore fanciullesco di prendere sul viso la neve che fiocca copiosa nella fredda notte della Winter Marathon 2012.

Regola numero 5, mai dire no: se vi offrono un tè caldo, una cioccolata, un caffè, un vin brulé (quel vino rosso bollito con spezie e zucchero che fa rimergere un sorriso sereno) dalle due del mattino in poi, non esitate a fermarvi. Guardatevi intorno e scoprirete che non siete gli unici ad aver interpretato la Winter Marathon come una grande festa tra matti appassionati del "classic" che hanno suscitato non poca simpatia (a onor di cronaca anche l'ilarità di qualche ignaro del mondo storico) tra la gente che vi ha visto attraversare nella notte le strade della Val di Fiemme e dell'Isarco.

La Winter Marathon 2012, che aveva come main



Acrobazie sul ghiaccio

Sopra. La coppia Gregori-Ghilardi su Fiat "600 D Multipla".
A destra. Zobba-Gnoli, su Fiat "850 Coupé".
In alto. Sandrolini-Venturi su Citroën "II AL" cabriolet.





“

Che si vinca o si perda, se guidi una "storica" di notte, per oltre 300 km di seguito nella tormenta, ti senti carico di adrenalina

Un tè caldo

A sinistra. Passo Folgarida: qualche minuto prima di transitare per l'ultimo controllo orario c'è tempo per una bevanda calda. E con il pensiero si torna ai passi alpini. Viene la voglia di ricominciare...

partner il Centro Porsche Brescia, ha visto alla partenza, tra le 157 vetture iscritte, numerose Porsche. Per la cronaca, gli amanti del cronometro come al solito hanno dato prova di grande capacità sia in gara per il primato in classifica, sia per aggiudicarsi gli speciali trofei che si sono disputati sul laghetto ghiacciato di Madonna di Campiglio.

Ezio e Francesca Salviato, padre e figlia, sono stati i dominatori, seguiti da Gamberini-Fanti (Alfa Romeo "Giulietta TI" del 1962) e Salvinelli-Gastaldi (Alfa "Giulia TI" del 1964), mentre sul laghetto Sandrolini-Venturi su Citroën "11 AL" cabriolet del 1937 hanno vinto il Trofeo Motorstorica, riservato alle vetture scoperte anteguerra; Giuliano Canè e Gianmarco Rossi (Lancia "Aprilia" del 1939) si sono aggiudicati il Trofeo Tag Heuer Barozzi, riservato ai primi 32 equipaggi classificati. Miglior equipaggio straniero, il team della Porsche "356 Cabriolet" del 1964: Brian Harper e Mathiew Bubbers. I due canadesi avevano già forse qualche esperienza con le regole di cui sopra. Il navigatore è arrivato due minuti prima che chiudessero le verifiche sportive... 



Tra i magnifici trenta

Sotto. Anche l'Alfa Romeo "Giulietta Spider" del 1960 guidata da Cavagna-Bossini ha ottenuto il pass per la prova sul laghetto ghiacciato di Madonna di Campiglio.

Quante Porsche

Sopra. Davvero tante le vetture di Zuffenhausen iscritte, dalle "356" alle "911". Nella foto, la "911 S" condotta da Biagio Capolupo e Beatrice Saottini del Centro Porsche Brescia, main partner della manifestazione.

