

WINTER MARATHON



GHIACCIO BOLLENTE

Una notte attraverso le più belle valli del Trentino e dell'Alto Adige: freddo, neve e tanta passione. È la Winter Marathon, quest'anno abbiamo corso con una Giulietta SZ del Museo Alfa Romeo. Un'esperienza esaltante e alla fine ci siamo classificati tra i primi trenta: indimenticabile!

Testo di FEDERICO LANFRANCHI - Foto ALBERTO ALQUATI



I vincitori
Ancora
i Canè



La sesta volta dei bolognesi

— • Una carrellata sugli altri equipaggi della Winter Marathon. Erano 130 gli equipaggi al via con auto costruite entro il 1968. Prima della gara vera e propria si è disputato il Trofeo Apt sul tracciato, ghiacciato, ricavato sul lago di Madonna di Campiglio. Purtroppo la nostra gara si è fermata dopo due manche, siamo stati esclusi per una manciata di decimi di secondo. Sempre sulla stessa pista si è chiusa la manifestazione con un'altra prova sul ghiaccio. Questa volta, però, il fondo era ancora più infido perché la temperatura si era abbassata. Numeri e controsterzi in abbondanza per i primi trentadue classificati nella gara di regolarità notturna che ha portato i concorrenti da Madonna di Campiglio fino in val Badia per poi ritornare all'ombra delle Dolomiti del Brenta. Il vincitore della Winter Marathon 2014 sono stati Giuliano Canè e Lucia Galliani su Lancia Aprilia del 1938 (in alto a sinistra), per i bolognesi è stato la sesta vittoria nella gara di Madonna di Campiglio.

L'invito è di quelli che non si possono rifiutare, perché Alfa Romeo ci ha chiamati per correre la Winter Marathon, una gara di regolarità per auto storiche che fa parte di quelle competizioni dal sapore mitico, come la Mille Miglia o il Gp Nuvolari. Un grande evento. Al via 130 equipaggi che provengono da tutto il mondo, con vetture costruite fino al 1968. Per l'occasione Alfa ci ha affidato una Giulietta SZ "coda tronca" del 1960, estratta dal Museo. E la storia della nascita delle SZ è curiosa, infatti si tramanda che un gentleman driver

milanese chiese a Zagato una modifica alla carrozzeria della Giulietta per migliorare l'aerodinamica. Il carrozziere milanese decise allora di tagliare la parte finale della coda. La soluzione funzionava perché, dopo un test a Monza, si scoprì che la Giulietta "prende" 15 km/h in più. Zagato allestì qualche decina di esemplari di SZ e per i suoi clienti piloti. E gli appassionati dell'epoca battezzarono immediatamente quell'Alfa Romeo "coda tronca". Così, in vista della gara per fare conoscenza con quest'auto siamo andati ad Arese per verificare come si sta nell'angusto abitacolo che avrebbe visto, oltre al sottoscritto sul sedile di destra a fare il

navigatore, Fabio Salvinelli seduto a sinistra per pilotare. Dopo il primo contatto al Museo Alfa, ci siamo ritrovati a Madonna di Campiglio pronti a prendere il via. E già il giovedì sera si sono sentiti i rumori dei motori delle protagonista della Winter Marathon. Il primo cimento è sul laghetto ghiacciato dove ci si gioca il Trofeo Apt. Siamo anche noi della partita. Breve briefing del direttore di gara e, infagottati nella tuta e nella giacca a vento torniamo alla nostra SZ. Per raggiungere il "posto di lavoro" si fa un po' di fatica: l'abitacolo è stretto ed è necessario qualche esercizio di contorsionismo per infilarsi dentro e trovarsi sdraiati a pochi centimetri

Segue a pag. 92



INFERNO BIANCO Quest'anno le abbondanti nevicate di gennaio e febbraio hanno fatto diventare le strade della Winter Marathon simili a piste da bob.





LA MAGIA DELLA NOTTE ALPINA HA ACCOMPAGNATO I PARTECIPANTI
ALLA WINTER MARATHON. IL FREDDO, IL GHIACCIO, LA NEVE E LE
SCIABOLATE DEI FARI NEL BUIO SONO I PROTAGONISTI DELLA GARA
CORSA A CAVALLO FRA TRENTINO E ALTO ADIGE



Protagoniste
Un plotone
di tedesche



Le "specialiste" Porsche

— Delle 130 auto iscritte, ben 42 erano Porsche: 24 erano delle 356 e 18 tra 911 e 912. Più le auto per la stampa, tra cui la nostra Cayman S bianca. Le vecchie Porsche sono le auto che si adattano meglio a questo tipo di gara, dove spesso il fondo è sdruciolevole, in virtù delle loro caratteristiche costruttive, ovvero motore posteriore a sbalzo e trazione dietro. La migliore classificata nella Winter Marathon di quest'anno è stata la 356 A Coupé costruita nel 1955 dell'equipaggio Fontanella-Malta che correva con il numero 7. Tra le altre Porsche in gara da citare la 356 del 1964 di Enrico Fulgenzi, campione della Porsche Carrera Cup Italia 2013 e la potente e veloce 911 Carrera 2.7 RS del 1973 di Pietro Innocenti, direttore generale di Porsche Italia: "L'importanza della nostra presenza in eventi come la Winter Marathon sottolinea quanto sia strategica per noi questa attività. Non mancheremo ad altre gare e sarò a Madonna di Campiglio anche nel 2015".

D.G.

Segue da pag. 88

dall'asfalto, anzi, dal ghiaccio. Ci aspetta un giro secco del lago, vince chi più si avvicina al tempo imposto di 45 secondi. È questa la norma delle gare di regolarità: non vince chi va più forte in assoluto, ma chi si avvicina il più possibile a un tempo stabilito, che comunque è quasi sempre "tirato". Disdetta: siamo eliminati dalla gara al secondo turno per una differenza di 3 millesimi di secondo e capiamo che il giorno dopo ci sarà da sudare per piazzarsi nella parte alta della classifica. Con un po' di amaro in bocca, torniamo in hotel per riposarci e recuperare energie preziose che serviranno per mantenere alta

l'attenzione durante la gara del giorno seguente. Risveglio tranquillo. La nostra gara inizierà nel primo pomeriggio. C'è tutto il tempo per mettere a posto le ultime cose, controllare le note delle 44 speciali che ci aspettano la prossima notte e di ripassare il road book. Alle 14.00 la vettura numero 1, una Fiat 508 S del 1932, scende dalla pedana. La Winter Marathon è iniziata. La nostra gara, invece, inizierà qualche minuto dopo. A noi è stato assegnato il numero 13 e lo start è alle 14.06. Ci siamo, in fila in attesa del turno siamo circondati da meravigliose lamiere storiche, anche recenti, perché insieme alle

veteran fino al 1968, ci sono una decina di eroine dei rally Anni '70 come le Fiat 131 Abarth, le Lancia Stratos e le Porsche Carrera RS 2.7. Insomma c'è da lustrarsi gli occhi. Ma per chi è chiuso nella SZ, però, c'è poco tempo per sognare. Il quattro cilindri 1.3 bialbero borbotta sotto il cofano. Cinque, quattro, tre, due, uno... si alza il Tricolore dal nostro cofano. La gara è iniziata anche per noi. Prua verso Campo Carlo Magno con i 98 cv che Fabio tiene abilmente a bada sulla strada innevata. Davanti a noi ci sono 430 chilometri di curve, da affrontare al buio, come da tradizione Winter Marathon. Il



DISCESE E SALITE Su e giù per le Alpi del Trentino e dell'Alto Adige passando da fondi innevati all'asfalto asciutto.



La nostra Giulietta SZ persa tra due muri di neve: le gomme chiodate hanno risolto il problema dello scarso grip.

Le regine in coda

DIECI AUTO DEGLI ANNI '70
CHIUDEVANO IL SERPENTONE



— In coda al serpente delle "classiche" che hanno partecipato alla Winter Marathon c'erano anche loro, le regine dei rally Anni '70. Uno sparuto, ma qualitativamente elevato, gruppo di auto molto belle e molto performanti che hanno gareggiato sull'intero tracciato della gara. Dieci macchine costruite tra il 1970 e il 1976 che hanno aumentato il tasso tecnico della gara trentina. Al via si sono presentate Lancia Stratos, Fiat Abarth 131 Rally, Porsche Carrera RS e Alpine Renault A110. Belle da vedere, entusiasmanti da ammirare in azione.

percorso è da brivido, perché si parte e si torna a Campiglio valicando tutti i passi dolomitici più tosti, molti dei quali superano i 2.000 metri. La temperatura è rigida, ma nell'abitacolo il "problema" va in secondo piano. Le curve passano e come i fogli con le note. Il nostro bialbero frulla che è un piacere ascoltarlo: più sale di giri più è contento come succede a ogni propulsore da competizione (e il nostro lo è). Intanto, dopo aver valicato il Passo della Mendola ed essere risaliti in direzione Val di Fiemme, verso le otto di sera siamo al primo stop. Ci sono circa 20 minuti per cenare e dare un'occhiata alla

classifica: secondo i calcoli, dovremmo essere attorno alla quindicesima posizione. Ripartiamo veloci per affrontare i due giganti del giro, il Falzarego e il Valparola. La neve è veramente tanta, passiamo in una trincea con muri bianchi alti qualche metro. Guidiamo su neve e ghiaccio, in molti hanno avuto problemi, la nostra Giulietta SZ fila senza sussulti: le gomme chiodate e l'abilità del pilota risolvono il guaio della scarsa aderenza. Oltre i finestrini sfilano Corvara, la Val Gardena, il Passo Palade. La notte è fonda, sono ormai le 02. 15 e 59 secondi e siamo a Folgarida, la nostra Winter Marathon è agli sgoc-

cioli. Poi, via in discesa, verso l'ultimo controllo orario, quello di Madonna di Campiglio dove la nostra maratona invernale si concluderà e potremo tornare in albergo a riposare e anche a scaldarci un po'. Sotto la doccia siamo un po' nervosi, infatti per conoscere la classifica definitiva e sapere se ci siamo classificati nei primi 32 bisognerà aspettare che passi quel che resta della notte. Se siamo stati bravi saremo nuovamente sulla pisa del laghetto di Campiglio per giocarci il Trofeo Barozzi. È mattina, la Giulietta SZ di Salvinelli - Lanfranchi è ventottesima assoluta. Andiamo al laghetto!