

S GARECLASSICHE WINTER MARATHON

LA NOSTRA GARA CON LA 508 C

A TUTTA BIRRA CON LA BALILLA

Abbiamo disputato la grande kermesse d'inverno su una piccola Fiat e con un top driver al volante. Freddo cane, panorami incantevoli ma senza neve, passaggi tiratissimi hanno contraddistinto quest'edizione. La vittoria a un'altra 508, quella di Spagnoli-Parisi

Testo di **Laura Confalonieri** - foto di **Pierpaolo Romano**

Esiste un'aura, intorno alla Winter Marathon, un'epica che si nutre dei racconti di chi l'ha disputata almeno una volta e che la rende attraente e preoccupante insieme. La bellezza del percorso e dei paesaggi che si attraversano, il livello elevato della sfida di regolarità, l'idea che avvenga tutto in una notte, scavalcando montagne con il cronometro in mano, ne fanno una delle gare più affascinanti che esistono, che attira ogni anno un centinaio di equipaggi, provenienti anche dall'estero. Il freddo intenso, le incognite che il meteo può riservare a oltre 2000 metri di quota in inverno, però, creano sempre un po' d'inquietudine prima della partenza. Se, poi, la si affronta

con una vettura anteguerra come la nostra Fiat 508 C del 1937, le preoccupazioni aumentano. Basteranno i suoi 30 cavalli a sfidare le salite? Riusciranno le guarnizioni dell'abitacolo (privo di riscaldamento) a proteggere dal gelo?

Al volante c'è Alessandro Gamberini, top driver bolognese, uno che di Winter Marathon se ne intende, avendola vinta una volta e avendo calcato il podio altre due. È tranquillo: "La macchina è stata messa a punto da poco da un mio amico meccanico", dice. "Fidati, non avrà problemi". Certo, la fiducia è tutto, ma mentre si studia il roadbook e s'impostano i tempi nel cronometro, si controlla anche con una certa frequenza le previsioni. Che parlano di tempo buono, ma di temperature gelide, con minime anche di -22 ai passi Pordoi e

Gardena. Ok, va bene, ci fidiamo. Del resto, ci sono anche equipaggi che non hanno nemmeno un abitacolo in cui ripararsi. E poi, sono in molti ad aver scelto vetture come la nostra. Dopo la Porsche, che per tradizione è la compagine più nutrita alla Winter Marathon e quest'anno schiererà 36 vetture, le Fiat sono le più numerose: 22, sei delle quali sono 508, in varie versioni. La Balilla non sembra la macchina ideale per questo habitat... tant'è.

La mattina della partenza Madonna di Campiglio è in fermento: le auto affollano le vie del centro, gli equipaggi sono impegnati con gli ultimi preparativi. L'elenco degli iscritti conferma che il livello della competizione è elevato: al via ci sono ben 23 top driver. Partiamo alle due spaccate. Le prime prove mettono subito alla fru-



GARECLASSICHE WINTER MARATHON



Ultimi preparativi
 Piazza Righi, nel centro di Madonna di Campiglio, è stata teatro della prima prova. A destra, ultimi preparativi: tutte le vetture montavano gomme chiodate.





REISE PHOTO AGENCY

LA GARA IN CIFRE

Equipaggi al via	118
Chilometri del percorso	410
Prove cronometrate	55
Ore di guida	12
La temperatura più bassa incontrata sui passi	-12
Top driver iscritti	23
Nazioni rappresentate	8
Marchi al via	20
Porsche	32
Fiat	22
Lancia	21

Sul lago dorato

Le prime fasi della gara si sono svolte tra Molveno e Caldaro. A sinistra, l'equipaggio composto da Corrado Lopresto ed Elena Maggiore, con l'Alfa Romeo 1750 Spider Veloce prototipo.

sta i driver e anche i navigatori. Quelle lunghe si alternano a quelle brevissime, i tempi sono risicati e non consentono margini di errore. Se sbagli strada, non riesci più a recuperare. E ogni tanto il radar nasconde qualche difficoltà. Come nelle prove di Mezzocorona, accanto alla ferrovia, dove la navigazione è complessa e i passaggi stretti e un po' insidiosi. Alla Winter Marathon i tempi vengono rilevati con le fotocellule e non con i pressostati. Un'esigenza dettata dalla possibile presenza di neve, che infiebbe il funzionamento dei tubi. È una difficoltà in più, per chi è abituato ad avere un riferimento per terra lungo tutta la corsia, che invece qui manca, sostituito da aste ne-

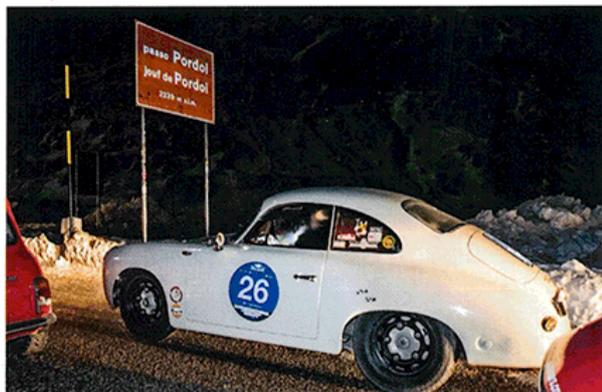
re e gialle di giorno e da torce a led di notte. I tempi segnati dai cronometri, però, sono buoni e c'è di che proseguire fiduciosi.

IN ATTESA DELLE SCALATE

La prima sezione della gara è pianeggiante e segue in parte la Strada del Vino: mentre fa buio, corriamo tra i vigneti, con la luna che si affaccia tra le montagne. Non c'è tempo per la poesia, però: al Lago di Caldaro, dopo il controllo orario, parte subito un altro gruppo di prove cronometrate, la prima delle quali piuttosto insidiosa. Per fortuna, capiamo subito qual è il punto esatto in cui girare. Poi, cominciamo a salire verso il Passo di Costalunga. I chilometri fila-

no via veloci e l'autonomia della vettura, che è di 250 chilometri scarsi, scende in fretta: a bordo abbiamo due taniche da dieci litri per i rabbocchi, ma dobbiamo fermarci a fare un pieno, per tenere la scorta per le situazioni di emergenza. Troviamo un impianto self service prima del controllo orario di Mazzin: non abbiamo banconote di piccolo taglio, usiamo la carta di credito, allungando parecchio il tempo del pit-stop. Alessandro, però, è velocissimo a rifornire e ripartiamo verso il traguardo di tappa con il cuore in gola. Arriviamo davanti ai commissari giusto al nostro minuto.

Dopo Canazei parte la salita al Pordoi, uno dei punti più belli della gara. Ci fer-



Esterno, notte

La salita al Passo Pordoi è uno dei punti più classici della Winter Marathon (sopra, la Porsche 356 di Sacco-Stoeckelmann). A sinistra, Marco Mattioli, patron della Ma-Fra, e Remigio Busso con la loro Lancia Fulvia Coupé 1.3; sopra, la 356 B Coupé di Houtkamp-Marini.

GARECLASSICHE WINTER MARATHON



Audacia premiata

Franco Spagnoli e Giuseppe Parisi, con la Fiat 508 S del 1932, all'arrivo. Sotto, Antonino Margiotta e Bruno Perno con la Volvo PV 544 del 1965, secondi e autori di un'ottima prestazione. In basso, a sinistra, Di Pietra-Di Pietra, padre e figlio, con la Fiat 508 C del 1938, terzi; a fianco, Emanuela Cinelli e Barbara Scaramuzzi, su Mercedes-Benz 250 SL del 1967, prime classificate tra gli equipaggi femminili.



LA CLASSIFICA FINALE

1*	Spagnoli-Parisi	Fiat 508 S	1932
2*	Margiotta-Perno	Volvo PV 544	1965
3*	Di Pietra-Di Pietra	Fiat 508 C	1938
1* femminile	Cinelli-Scaramuzzi	Mercedes-Benz 250 SL	1967

Il titolo torna a Brescia

Dopo diversi anni, torna a vincere un equipaggio bresciano. Sugli altri due gradini del podio, due vetture condotte da siciliani. Sotto, la Fiat 508 S del 1936 di Battagliola-Branca.



miamo per una cena veloce durante un prova lunga oltre un'ora, mangiamo un boccone mentre teniamo sott'occhio il cronometro che continua a ticchettare, cercando di scaldarci un po'. Poi, saltiamo di nuovo in macchina per raggiungere la fine della prova speciale, che si trova in cima al passo.

Il freddo, qui, si fa sentire: dai finestrini gli spifferi sono lame di ghiaccio che entrano e fondono soprattutto le mani, che devono rimanere libere per maneggiare gli strumenti. Gli svariati strati di abbigliamento tecnico con cui ci siamo coperti, però, per fortuna tengono. E guardando i coraggiosi che viaggiano sulle barchette (e che per questo eroismo vengono premiati con un bonus del 7% sul coefficiente), ci consoliamo. Anche la pendenza mette alla prova la cavalleria dell'

I TROFEI SUL GHIACCIO

LA SFIDA PROSEGUE SUL LAGO

Segna il prologo e l'epilogo della gara, tramutandosi in una motor arena, tanto che il suo specchio d'acqua ghiacciata è diventato un simbolo della Winter Marathon. Quello al laghetto di Madonna di Campiglio è un appuntamento imperdibile, perché trasforma la competizione in un evento per tutti, coinvolgendo anche il pubblico di sciatori e turisti che si raccolgono intorno alle sponde per guardare le auto danzare sul ghiaccio. Il livello del bacino viene abbassato a soli 20 centimetri d'inverno, per favorire la formazione della crosta ed evitare pericoli in caso di rottura. Sulla sua superficie bianca e scivolosissima si disputano tre trofei. Il Trofeo Apt si svolge in notturna, il giovedì sera, giorno prima della gara, ed è riservato ai primi 30 iscritti alla manifestazione, che si sfidano a effettuare il giro rispettando al centesimo il tempo imposto. Quest'anno se l'è aggiudicato l'equipaggio Bresciani-Coen, su una Giulia 1300 TI del 1967. Il sabato pomeriggio, invece, l'area si anima per altre due prove di precisione. Nel Trofeo Ma-Fra le vetture anteguerra disputano una prova cronometrata. Il più preciso è stato l'equipaggio Di Pietra-Di Pietra su Fiat 508 C, già terzo classificato alla gara notturna. Il Trofeo Tag Heuer, infine, è un appassionante sfida a eliminazione diretta alla quale sono ammessi i primi 32 classificati alla Winter Marathon. Le vetture partono a coppie, in contemporanea, compiendo il giro del bacino. Il più preciso, passa alla fase successiva, fino al duello finale. Quest'anno i vincitori sono stati Fontanella-Malta, su Porsche 356 A Coupé del 1955, che si sono aggiudicati un cronografo della maison d'orologeria.



macchina. Il quattro cilindri 1100 della nostra piccola Fiat, però, sembra reggere bene: Mesi fa l'ho spedita in Sicilia da Fabrizio Fanga, un meccanico palermitano molto bravo e specialista di Fiat", spiega Alessandro durante il trasferimento verso il Campolongo, "ha rifatto freni, frizione, trasmissione e sospensioni, ha aperto e rettificato il motore. E prima di partire ha sistemato l'anticipo". A effetti, la macchina gira come un orologio. Lenta, certo, ma inesorabile. Anche quando abbiamo tirarle un po' il collo, soprattutto nella scalata al Passo Gardena, che ci sovrasta con le sue pareti di roccia a picco.

Scendiamo a Ortisei, dove facciamo un abbocco sfruttando una manciata di minuti di anticipo guadagnati, prima di un altro gruppo di prove a Collalbo, davvero diffi-

cili, con l'arrivo in salita. In quei momenti, Alessandro deve tenere su di giri il motore per non rischiare di farlo spegnere durante il count-down. La sua esperienza e un pizzico di fortuna ci aiutano, ma passiamo comunque con un filo di ritardo. Da lì, puntiamo su Bolzano, al Safety Park Vadena, un piccolo circuito sul quale affrontiamo un paio di prove a un ritmo forsennato per una vecchietta come la nostra. Anche qui accumuliamo qualche centesimo di ritardo.

L'ultimo tratto è il più pesante: è l'una di notte, la stanchezza si fa sentire, il freddo comincia a rendere insensibili mani e piedi, soprattutto quelli fermi da ore del navigatore, che praticamente non si muove, dunque patisce di più. Mantenere la concentrazione diventa difficile. Ma riusciamo a fini-



Holiday on ice

Sullo specchio ghiacciato vanno in scena tre prove spettacolari. In grande, la nostra Fiat 508 C. Qui sopra, i vincitori del Trofeo Tag Heuer, Fontanella-Malta, su Porsche 356 A Coupé. Più in alto, Bresciani-Coen: con la loro Giulia 1300 TI del 1967 hanno conquistato il Trofeo Apt.

re le prove e ad arrivare nei tempi all'ultimo controllo orario, a Folgarida. Da lì, mancano una manciata di chilometri che corrono via in silenzio, attraverso il Passo Campo Carlo Magno. Arriviamo a Madonna di Campiglio: la classifica dice che siamo undicesimi assoluti. Stringendo i denti, ma con il sorriso soddisfatto di chi sa di aver compiuto una piccola impresa. **R**