

G GARECLASSICHE WINTER MARATHON

UN'APPREZZATA RIVOLUZIONE

Per l'edizione dei 30 anni, formula rinnovata per la prima grande "classica" d'inverno: non più da disputarsi con un tappone unico, ma divisa su due giorni, non meno spettacolari e impegnativi. La vittoria è andata alla Fiat 508 S del 1933 di Riboldi-Sabbadini

Testo di **Gaetano Derosa** - foto di **Roberto Deias**

Chirurgo volante

Nella foto grande, la Fiat 508 S del 1933 di Riboldi-Sabbadini, vincitori della trentesima edizione della Winter Marathon. Qui sotto: a sinistra la Porsche 356 C del 1963 di Barcella-Ghidotti e a destra la Fiat 508 C del 1937 di Aliverti-Maffi, rispettivamente secondi e terzi al traguardo.



LA GARA IN CIFRE

Passi dolomitici affrontati	9
Passo più alto (Pordoi), metri	2240
Equipaggi iscritti	102
Km percorsi	410
Prove speciali	62

Ufficiali in Porsche

La Porsche 356 Speedster del 1956 dell'equipaggio ufficiale di Ruoteclassiche, Bottini-Derosa, all'arrivo a Madonna di Campiglio alla fine della seconda tappa.



“È stata proprio come me l'aspettavo: impegnativa, mai scontata, divertente e, visto il nostro risultato, esaltante. Con prove speciali 'alla Vesco', dove tutto può succedere, con insidie e trucchetti, che per me sono il sale delle gare di regolarità". Così ha commentato la sua vittoria Alberto Riboldi, al volante della Fiat 508 S del 1933 in coppia con Paolo Sabbadini. Il simpatico chirurgo plastico di Lumezzane (Brescia), 58 anni e una passione smodata per la sua rarissima Coppa d'Oro ex fascio littorio, ha battuto sul filo di lana con 373 penalità altri due equipaggi molto intraprendenti, come Guido Barcella e Ombretta Ghidotti su Porsche 356 C del 1963 (377) e Alberto Aliveri con Alberto Maffi sulla Fiat 508 C del 1937 (403). E, particolare non di secondaria importanza, gli alfieri della scuderia Franciacorta Motori hanno corso i 410 km delle due tappe "en plein air", sfidando tra l'altro i -12° del Passo Pordoi senza batter ciglio.

ATTENTI A QUEI DUE

Per festeggiare degnamente le 30 candeline, quest'anno i Vesco (papà Roberto e il figlio Andrea, "discretamente" esperti nel settore, anche contando solo le vittorie alla Mille Miglia, due per ciascuno), che organizzano la "Winter" da 11 anni, hanno rivoluzionato la struttura della gara, ottenendo parecchi consensi. Addio al massacrante "tappone" unico, benvenute le due frazioni con reale possibilità per i tanti appassionati spettatori di poter ammirare le auto in orari "umani", senza per questo venir meno alla tradizione di spettacolarità che da sempre contraddistingue questo primo importante appuntamento coi cronometri. Si diceva delle condizioni meteorologiche molto rigide visute in questa edizione: neve, ghiaccio, temperature polari non hanno comunque spaventato gli oltre 100 concorrenti, anzi li hanno esaltati: sono piaciute agli esperti del settore soprattutto le prove speciali con le fo- 

WINTER MARATHON



→ tocchelle sistemate sul ghiaccio e sulla neve, che hanno veramente messo a dura prova l'abilità dei regolaristi, impegnati sia a ottenere il "netto" sia a governare l'auto senza pericolose sbandate.

IRE DEL LAGHETTO GHIACCIATO

Il sabato pomeriggio i primi 32 equipaggi della classifica generale assoluta si sono sfidati nel "catino" del laghetto ghiacciato di Madonna di Campiglio, un appuntamento sempre divertente che è stato seguito da un folto pubblico. Due le manche per altrettanti trofei in palio, quello classico Eberhard

con un tabellone tennistico, oltre al trofeo Digitech, per il tempo migliore ottenuto da un'anteguerra. Nel primo (tempo imposto 52 secondi) la Lancia Aprilia del 1937 di Ezio Sala e Gianluca Cioffi nella finalissima ha avuto la meglio sull'Aurelia B20 del 1954 di Riccardo Roversi e Michele Bellini. Nel secondo trofeo il miglior tempo (51.97) è stato ottenuto da Vincenzo Bertoli e Alberto Gamba su Fiat 508 C del 1938.

IN GARA ANCHE RUOTECLASSICHE

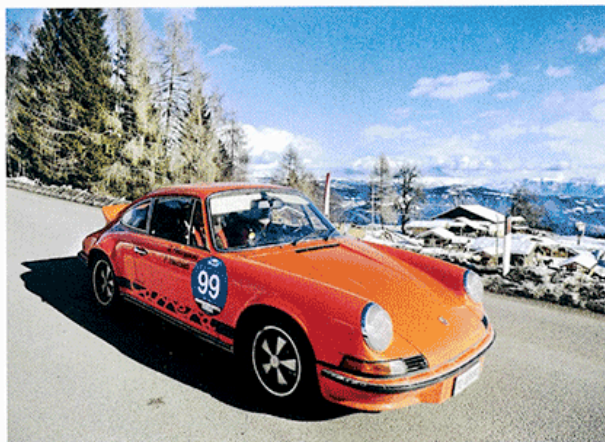
Anche Ruoteclassiche ha partecipato alla trentesima edizione della Winter Marathon.

Lo ha fatto con l'equipaggio composto da Himara Bottini e da chi scrive, sulla bellissima 356 Speedster del 1956 messa a disposizione da Porsche Italia, impeccabile, sempre utilizzata a capote abbassata. Purtroppo la lettura errata del radar ci ha fatto commettere un banale errore facendoci saltare una Speciale, la numero 35. Chiosa strana coincidenza: fino a quel momento navigavamo in 35esima posizione circa quindi con buone possibilità di poter partecipare il giorno dopo alla prova sul laghetto ghiacciato. Che peccato, l'impresa è rinviata al prossimo anno.

PIETRO INNOCENTI (PORSCHE)

"70 ANNI COI FIOCCHI"

Riminese doc, Pietro Innocenti è il direttore generale di Porsche Italia dal 2012. Ha partecipato alla Winter Marathon con la 911 RS del 1973 in coppia con Ornella Pietropaolo. "È stato un bel modo di iniziare i festeggiamenti per i 70 anni di Porsche - ci ha detto all'arrivo dell'ultima tappa a Madonna di Campiglio - un anniversario importante che intendiamo celebrare con una serie di iniziative importanti per tutti gli amanti della Casa di Stoccarda. A partire dall'Italian Tour, che prevede una serie di tappe da fine aprile a fine ottobre, riservato a 70 vetture dagli inizi della storia a oggi e con itinerari concordati con il Fondo Ambiente Italiano. Si tratta di una formula emozionale in tutti i sensi, con 70 sportive che potranno visitare i luoghi più belli dell'Italia con un pizzico di thriller: una caccia al tesoro. Altro appuntamento imperdibile, quello del weekend dell'8 e 9 giugno, dove in tutte le concessionarie italiane chiederemo a raccolta i possessori di granturismo di ogni marchio per festeggiare con Porsche 70 anni di sportività. Poi, il 6 e 7 ottobre a Imola, il Porsche Festival, dove sarà possibile ammirare anche gioielli provenienti dal museo di Stoccarda. Tutti appuntamenti da non perdere".



Svettano le dame

Qui sopra: la Mercedes-Benz 250 SL del 1967 di Cinelli-Roselli, prime nella Coppa delle Dame. In alto: i vincitori del trofeo Eberhard sul laghetto ghiacciato; Sala-Cioffi su Lancia Aprilia del 1937, premiati da Miki Biasion e da Mario Peserico, direttore generale della Maison, con il cronografo Tazio Nuvolari Data; la Fiat 520 Torpedo del 1928 di Spagnoli-Parisi.



Attinaggio artistico
 Qui sopra, in senso orario: la Fiat 08 C del 1938 di Bertoli-Gamba, incitori del trofeo Digitech; il Volvo P 120 del 1958 di Margiotta-Chiana; la Lancia Aurelia B20 del 1954 di Roversi-Bellini; la Volkswagen Maggiolino del 1958 di Perciaccante-Prandelli.

