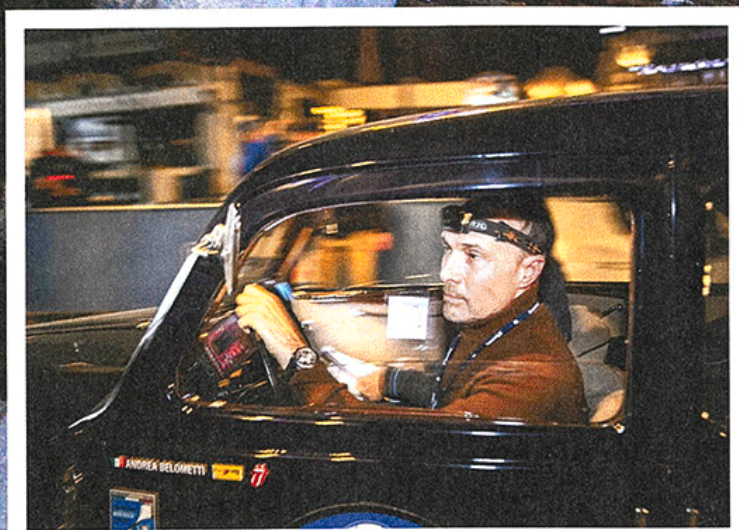


GARE | Winter Marathon



automobilismo
D'EPOCA

Nuova linfa

Prima vittoria a Campiglio per Belometti; prima volta a podio per i giovani Bellini-Tiberti. Gara senza neve ma spettacolare, specie la combattutissima "coda" del sabato sul laghetto

DI ATTILIO FACCONI - FOTO PIERPAOLO ROMANO

Andrea Belometti e Massimo Bettinsoli sono i vincitori della 32^a edizione della Winter Marathon dolomitica sulla Fiat 508 C del 1937. L'inedita coppia, un bergamasco e un bresciano, si è meritatamente aggiudicata la prestigiosa competizione grazie ad una condotta di gara regolare e sempre nelle posizioni di testa. La chiave di questo successo sta nella quasi perfetta performance delle prove speciali di Corvara, tra Pordoi e Gardena, (12 concatenate) quando i portacolori della Scuderia Brescia Corse non solo hanno recuperato lo svantaggio, ma hanno posto il loro sigillo definitivo sulla Winter. La condotta accorta, nelle rimanenti prove speciali e di media, ha portato Belometti e Bettinsoli, per la prima volta, sul gradino più alto del podio a Madonna di Campiglio.

Al posto d'onore hanno concluso i giovani Edoardo Bellini e Roberto Tiberti, anche loro su Fiat 508 C del 1937 (che hanno legittimato l'ottima prova con la vittoria del Trofeo Eberhard nella sfida sul laghetto del sabato). Terzo posto finale per i vincitori uscenti Guido Barcella e Ombretta Ghidotti su Porsche 356 C Coupé del 1963.

508 PRIMATRICE
Quest'anno la neve si è vista soltanto a bordo strada, l'asfalto era asciutto, tutt'al più con un po' di ghiaccio. Ma la gara è stata combattuta e ha visto prevalere due equipaggi "nuovi": hanno vinto Belometti-Bettinsoli (foto a fianco in alto) davanti a Bellini-Tiberti (sotto). Entrambi erano su Fiat 508 C del 1937.

Sei prove a media

Come da tradizione la Winter Marathon dolomitica è la manifestazione invernale, nell'occasione senza neve sulle strade, che apre la stagione agonistica per le auto storiche. A Madonna di Campiglio (TN), nella perla delle Dolomiti del Brenta nonché classica sede di partenza e arrivo, si sono presentate alla partenza un'ottantina di auto datate entro il 1968 e alcune selezionate di vetture di interesse storico prodotte fino al 1976. Il percorso 2020 è tornato ad una lunghezza di 450 km, con 13 passi dolomitici da superare e 69 prove disseminate nelle due tappe, solo due annullate prima della partenza, di cui 63 sono cronometrate al centesimo e 6 prove di media con rilevamento segreto. Confermate le due frazioni, con la prima tradizionalmente alla luce delle stelle, ideale per entrare in clima di gara con un tratto di 90 km. Sosta e cena al Passo Tonale con lo spettacolo delle piste da sci illuminate a giorno, ma con 22 prove tra l'andata e il ritorno. Il "tappone" di 360 chilometri nella seconda giornata con le impegnative strade del Trentino e Alto Adige e il superamento dei celebri passi dolomitici del Pordoi, (2339 metri) e la suggestiva so-

| GARE | Winter Marathon

UN PODIO CHE VALE

A destra, la Porsche 356 di Barcella-Ghidotti. I due non sono riusciti a replicare la vittoria dello scorso anno, ma hanno comunque chiuso con un podio, confermando la "vena" positiva nelle gare invernali, e di essere a loro agio sia con la neve sia con asfalto asciutto.



GIOVANI CONTROSTERZI

A sinistra, l'equipaggio Zeno Mion - Nadia Guidoccio hanno vinto la speciale classifica riservata agli Under 30. Hanno gareggiato su Fiat 850 del 1964 con tanto di portapacchi, con la quale, tra un controsterzo e l'altro, hanno concluso con un più che onorevole 30° posto assoluto.

sta per la cena al Passo Gardena (2121 metri). Infine l'appendice succosa della kermesse sul laghetto ghiacciato, ad eliminazione diretta, per vetture anteguerra e per i primi 32 classificati della Winter Marathon.

Tante Lancia e una X1/9

Il campo dei parenti, poco più di ottanta equipaggi, annovera 14 equipaggi classificati "top driver", con un parco auto di buon livello. Lancia era la Casa più rappresentata, forte di un campionario interessante tra le ante e post guerra con sei esemplari delle Aprilia, una rara Ardea fresca di restauro e di messa a punto e diverse Fulvia nelle varie versioni con due modelli Rally I,6 HF. Segue la Porsche, con ben quindici auto in particolare le mitiche 356, nelle varie versioni e ideali per la competizione alpina. Non da meno rappresentativo lo schieramento delle Fiat con ben sei esemplari di 508 C anteguerra, le immancabili e affidabili 1100/103, una 600 D, una 124 Abarth Rally affidata al pilota e commentatore televisivo di F1 Davide Valsecchi e anche una inconsueta X1/9. Nutrita la "pattuglia" Alfa Romeo con Giulietta e Giulia aperte e chiuse, un 1750 GT Veloce con al volante il due volte campione mondiale rally Miki Biasion e una Spider 2000 Veloce nell'insolito colore blu.

TOH, CHI SI RIVEDE: L'ARDEA!

La piccola Lancia Ardea (900 cc, 28 Cv) è una rarità nelle gare come la Winter Marathon. Quest'anno ha partecipato un esemplare del 1941, ben condotto dal pilota e collezionista Marco Gatta, navigato da Luigi Maffina (25° assoluto). Questa Ardea (nome femminile di cultura greca che evoca il fuoco), dopo il restauro curato da Pietro Noci, non è passato inosservato agli appassionati. Progettata per sostituire l'Augusta, riprendendo le linee dell'Aprilia, l'Ardea era di una piccola "di lusso", scattante, agile e adatta alle salite; raggiunge i 108 km/h. Fu prodotta in quattro serie, dal 1939 al 1953, in circa 23 mila pezzi, ma non capita spesso di vederne una negli eventi per auto d'epoca. Marco Gatta al termine della Winter era soddisfatto dell'esordio, nonostante un paio di problemi, peraltro non inconsueti: difficoltà di carburazione in quota e una batteria nuova; cose da poco. Il cambio della batteria è avvenuto sulle rampe della Mendola, in meno di 5'.



Partenza a sorpresa

È sera, quando la centralissima piazza Righi a Campiglio è invasa dalle auto pronte a partire. La voce di Guido Schittone presenta uno ad uno gli equipaggi, che all'abbassarsi della bandiera italiana iniziano la cavalcata dolomitica. Andata e ritorno dal Passo Tonale e dopo 90 km e 22 prove cronometrate di cui 2 di media ecco il primo responso. In pochi punti, cioè penalità, sono racchiusi i migliori equipaggi: è al comando la coppia Belometti-Bettinsoli con un vantaggio esiguo su Barcella-Ghidotti e Bellini-Tiberti.

Il pubblico non si perde lo spettacolo della partenza della seconda tappa, che porta i concorrenti sui passi Lavazè e Pramadiccio dove i giovani Bellini-Tiberti passano in testa. Nelle impegnative cronometrate poste sulle rampe interminabili del Pordoi, Campolongo e Gardena con un'azione da manuale gli esperti Belometti-Bettinsoli riguadagnano il comando della corsa con un discreto vantaggio. Dopo la rificillante cena al Passo Gardena i concorrenti proseguono verso Bolzano con il controllo timbro posto nella celeberrima piazza Walther. Nelle rimanenti prove del tratto finale non cambiano le posizioni da podio e all'arrivo si confermano vincitori Belometti al volante e Bettinsoli ai cronometri. Con un colpo di classe si classifica quarto Fabio Salvinelli, navigato dal giovane figlio Marco sulla Fiat 1100/103, davanti a Vincenzo Bertoli e Alberto Gamba (Fiat 508 C del 1938). Nella graduatoria "rosa" hanno prevalso le brave Emanuela Cinelli con Giulia Rampini su Porsche 356 A Coupé del 1959. Meritata menzione per Zeno Mion e Nadia Guidoccio su Fiat 850 del 1964, primi tra gli under 30 (35° assoluto). Fra le Scuderie successo per la Franciacorta Motori, con tre equipaggi nei primi 11 posti; a seguire, Brescia Corse ed Emmebi 70.

L'atto finale sul laghetto ghiacciato vede la vittoria di Bertoli-Gamba (Fiat 508 C del 1938), nel Trofeo Blizz Timing riservato alle auto anteguerra e, come detto, di Bellini-Tiberti nel Trofeo Eberhard, riservato ai primi 32 equipaggi classificati della Winter Marathon, con una finale combattutissima e ripetuta dopo l'ex-aequo del primo tentativo. Alla fine hanno prevalso per un solo centesimo, con tempo "netto", su Fabio e Marco Salvinelli.



BIASION E VALSECCHI, DUE "PRO" ALLA WINTER

Alla "Winter" c'erano anche due "pro" del volante: Miki Biasion, ormai presenza fissa, e Davide Valsecchi (a destra nel tondo e insieme in azione sopra), ex-pilota di F1 oggi cronista di Sky. Entrambi hanno gareggiato con lo spirito nobile di dare il meglio, concludere la gara e divertirsi. Così è stato. Miki Biasion ha gareggiato su un'Alfa Romeo GT 1750 Veloce del 1968. Da rallyista, avrebbe preferito la neve. L'esordiente Valsecchi era al volante di una Fiat 124 Abarth Rally del 1975: era attratto da questo tipo di competizione e si è voluto cimentare, felicissimo di aver concluso, ha confessato che non si aspettava una prova tanto impegnativa, che costringe pilota e navigatore a mantenere la concentrazione per tante ore. Sia Biasion sia Valsecchi si sono poi scatenati sull'ovale del laghetto ghiacciato, tra gli applausi degli spettatori per lo spettacolo offerto.



FIAT XI/9 COMPETITIVA NONOSTANTE LE 4 MARCE

Un'altra auto che ha destato interesse, perché inconsueta in queste gare, è stata la Fiat X 1/9 (1973, foto Vito Cartafalsa) di Roberto Rossoni e Caterina Vagliani. La piccola vettura con carrozzeria "targa" disegnata da Bertone era un buon conservato della prima serie, che ha ottenuto un ottimo 23° posto assoluto. Disegnata da Marcello Gandini per sostituire la Fiat 850 Spider, ha il motore della 128 Sport di 1290 cc (75 Cv) in posizione posteriore-centrale trasversale. Prodotta dal 1972 al 1978 in circa 170mila esemplari, era una vera sportiva di piccola cilindrata, che ha le carte in regola, coefficienti a parte, per dare ottime prestazioni in queste gare. Preparata a dovere, quella di Rossoni-Vagliani ha mostrato assetto e passo dimostrati molto adatti ai saliscendi alpini anche se a volte; solo il cambio a 4 marce della I serie è stato a volte penalizzante. Secondo la navigatrice, le linee squadrate aiutano nella visuale sulle prove cronometrate.

