

Historique



Winter Marathon

Canè Canè Canè!

Lo specialista bolognese, in coppia con la moglie, Lucia Galliani, su Aprilia del 1938, ha iscritto per la sesta volta il proprio nome nell'Albo d'Oro della Winter Marathon: 420 km, una decina di passi alpini da scalare di notte, 44 prove cronometrate, 4 controlli orario. Secondi Salviato-Salviato pure su Aprilia e terzi Margiotta-Perno su Mini Cooper S di **Sperangelo Bandera** | fotografie di **Enzo Giovannelli**

Da quando sono state ammesse al via anche le vetture a trazione anteriore, si può ben dire che la Winter Marathon non sia più quella di una volta, quando erano le sole auto a trazione posteriore quelle autorizzate a partecipare. Non è più quella di una volta anche perché l'evento di Madonna di Campiglio nelle ultime edizioni è diventato molto meno impegnativo. All'epoca d'oro, le partenze iniziavano intorno alle 16,30 e gli arrivi si succedevano a partire dalle 4 del mattino dopo. Ora, invece, all'una di notte la gara finisce e la partenza è stata anticipata alle 14,00. Con questo non voglio dire che si tratti di una tranquilla promenade, in quanto i 420 chilometri del percorso bisogna pur farli e le strade non sono proprio le più agevoli, con tratti innevati su cui sono state effettuate molte delle

44 prove cronometrate, che stabiliscono la classifica. Visto il pur qualificato lotto dei top driver favoriti, da un ideale bookmaker Giuliano Canè, in coppia con la moglie Lucia Galliani, come vincitore sarebbe stato dato a un decimo, tanto era favorito. Qui a Campiglio, Canè infatti aveva già vinto cinque edizioni, come Varenne, il più grande trotatore di tutti i tempi, all'Amerique. Il top driver bolognese ha vinto grazie al complicato calcolo delle penalità previsto dal Regolamento, ma, se fosse valsa soltanto la pura abilità, avrebbe vinto, come riportato nella classifica generale alla voce "penalità relative alle prove cronometrate", l'equipaggio Margiotta-Perno, vincitore della passata edizione, che, invece troviamo al terzo posto. Se si guarda alla pura capacità di cronoman, Canè ha chiuso con 237 penalità, mentre Margiotta





- 1 Piona-Ghirardelli su Triumph TR3 del 1956.
- 2 Margiotta-Perno su Morris Mini Cooper S del 1965, terzi classificati.
- 3 Gatta-Maffina su Porsche 356 A Coupé del 1959.
- 4 Salvinelli-Lanfranchi su Alfa Romeo Giulietta SZ del 1961.
- 5 Canè-Galliani su Lancia Aprilia del 1938, i vincitori.
- 6 Turelli-Turelli su Lancia Aprilia del 1937.
- 7 Gennaro-Giacomello su Fiat X1/9 del 1973.
- 8 Acerbis-Chiodini su Mercedes-Benz 280 SL del 1968.
- 9 Salviato-Salviato su Lancia Aprilia del 1939, secondi classificati.

Historique



Winter Marathon

con 206. Ad avvantaggiare il driver bolognese è stata l'applicazione del coefficiente della sua Aprilia del 1938, mentre il driver siciliano ha guidato una Mini Cooper S del 1965. Le penalità finali ufficiali riportate da Canè sono state la somma tra quelle riportate in gara moltiplicate per 1,38, mentre quelle di Margiotto per 1,65, dove le due ultime cifre si riferiscono agli anni di costruzione delle due vetture. Al secondo posto si è classificato l'equipaggio Salviato-Salviato su Aprilia del 1939. La Winter prevedeva anche una sfida sul laghetto ghiacciato della località trentina, denominata "Trofeo TAG Heuer Barozzi",

riservato ai primi 32 equipaggi classificati. La vittoria è andata a Guido Barcella e Ombretta Ghidotti su Porsche 356 C Coupé del 1963, premiati dal gioielliere bresciano Ennio Barozzi, grande appassionato di auto storiche, con un orologio Tag Heuer Carrera F1. Nella serata di giovedì, novità assoluta per la Winter, si era svolto il Trofeo APT riservato ai primi 32 equipaggi iscritti alla gara, come riconoscimento per i fedelissimi e come omaggio alla locale Azienda di Promozione Turistica, che fin dalla prima edizione è stata a fianco dell'organizzazione curando la logistica dell'evento. A spuntarla sotto la neve,

dopo una serie di appassionanti scontri a eliminazione diretta, è stato Andrea Belometti con al fianco Stefano Cadei, su Mini Cooper del 1961, che ha superato allo spareggio l'equipaggio bresciano composto da Marco Gatta e Luigi Maffina su Porsche 356 A Coupé del 1959. La gara. Tenendo conto dell'annullamento della prova cronometrata peggiore e dell'applicazione dei coefficienti di correzione, Canè ha subito guadagnato la testa della gara, che non ha più abbandonato fino al termine dei 422 chilometri con, oltre alle 44 prove cronometrate, 4 Controlli orario e uno a timbro. Nelle ultime tre prove sulla salita



- 1 Spagnoli-Parisi su Fiat 508 S del 1932.
- 2 Sandrolini Cortesi-Ferrari su Citroën 11 BL Roadster del 1937.
- 3 Passanante-Salvi su Lancia Appia C10S del 1957.
- 4 Molto atteso, come ogni anno, il momento del Trofeo TAG Heuer Barozzi sul laghetto ghiacciato, riservato ai primi 32 equipaggi classificati.
- 5 Molinari-Molinari su Porsche 356 B Coupé del 1963.
- 6 Il podio del Trofeo TAG Heuer Barozzi: sul gradino più alto Guido Barcella e Ombretta Ghidotti. La coppia bergamasca ha prevalso su Spagnoli-Parisi; terzo l'equipaggio del Museo Alfa Romeo, Gamberini-De Marco.
- 7 Battagliola-Mantelli su Fiat 124 Sport Spider del 1967.
- 8 Fabbri-Bertieri su Volvo 122S del 1961.





per il Passo Palade, si sono delineate le posizioni fuori dal podio, mentre Canè era in testa con 275 penalità totali davanti a Salviato (314) e Margiotta (320). Quarta assoluta la Fulvia di Aliverti-Maffi, poi Passanante-Salvi, Fontanella-Malta, Aghem-Conti, Spagnoli-Parisi, Clerici-Restelli e Turelli-Turelli. Ottimo il servizio offerto dall'OBV (On Board Unit) di Racelink, collocato sulle vetture dei concorrenti. Per il direttore di gara, Vittorio Galvani, solo poche chiamate per inconvenienti meccanici. Al via sono state ammesse le

vetture da rally, dalle Lancia Stratos di Amenduni (1976) e Tonoli (1974), alla Fiat 131 Abarth (1976) di Brunori, alle Renault Alpine A110 di Tanfoglio (1972) e Brusciotti (1974), alla rara Saab Sonett III (1974) di Pellegrino e alla Porsche 911 RS Carrera del 1973, portata in gara dal General Manager di Porsche Italia, Pietro Innocenti. A fare gli onori di casa c'erano l'assessore al Turismo del Comune di Ragoli, Tullio Serafini, il Presidente dell'APT, Marco Masè e Giancarlo Cescatti, direttore dell'APT Madonna di Campiglio.