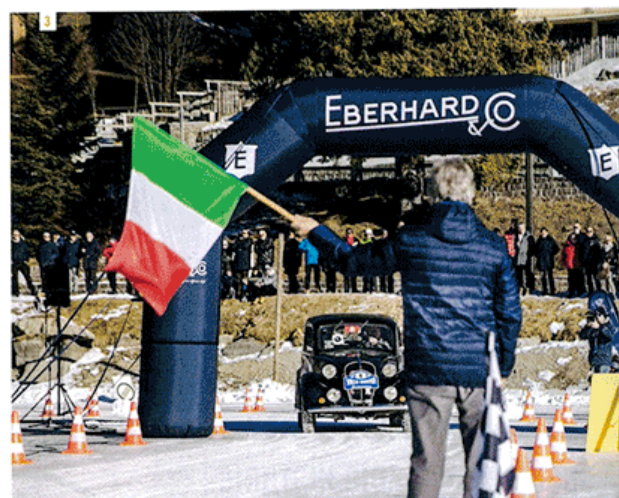




Historique

Winter Marathon 2017



1 Le auto in gara sul laghetto ghiacciato nella splendida cornice di Madonna di Campiglio. 2 Belometti-Peli su Fiat Siata 508 S Balilla Sport del 1932, secondi classificati. 3 Di Pietra-Di Pietra su Fiat 508 C del 1938. 4 Corbetta-Damiano su Porsche 356 B Roadster del 1960, seguiti da Corazzari-Fontana su Alfa Romeo Giulietta Spider del 1960. 5 Patron-Casale su Bentley 3 Litre del 1925, terzi classificati. 6 Genocchio-Genocchio su Alfa Romeo Giulia 1600 Spider del 1963. 7 Beccalossi-Guindani su Innocenti Mini Minor Mk I del 1967. 8 Aliverti A. - Maffi A. su Fiat 508 C del 1937, vincitori della Winter Marathon 2017.





Tutta in una notte

Grande assente la neve, ma la gara di Campiglio ha mantenuto il suo fascino. Aliverti-Maffi primi al traguardo, dopo 445 km e nove impegnativi passi dolomitici tra cui Sella e Pordoi

di **Laura Ciarallo**
foto **René, DR Photo e Pierpaolo Romano**

Per gli appassionati della specialità è la Mille Miglia invernale. La prima gara dell'anno, il palcoscenico su cui misurare la propria abilità in vista delle competizioni successive. Un "must" per i top driver che non mancano mai questo appuntamento. Formula che vince non si ambia anche per la 29esima edizione, che si è svolta tra il 20 e il 21 gennaio a Madonna di Campiglio (TN). Tutto in una

notte: 445 chilometri, 9 passi di montagna impegnativi, fra i quali il Pordoi (m. 2239) e il Sella (m. 2240), e 50 prove cronometriche, sulle 51 previste. Grande assente la neve, anche se non è mancata la suggestione di un percorso che attraversa in lungo e in largo le Dolomiti, patrimonio dell'Unesco. I numeri: centodieci le auto al via, una presenza massiccia di vetture anteguerra e di equipaggi bresciani, storicamente legati a questa competizione

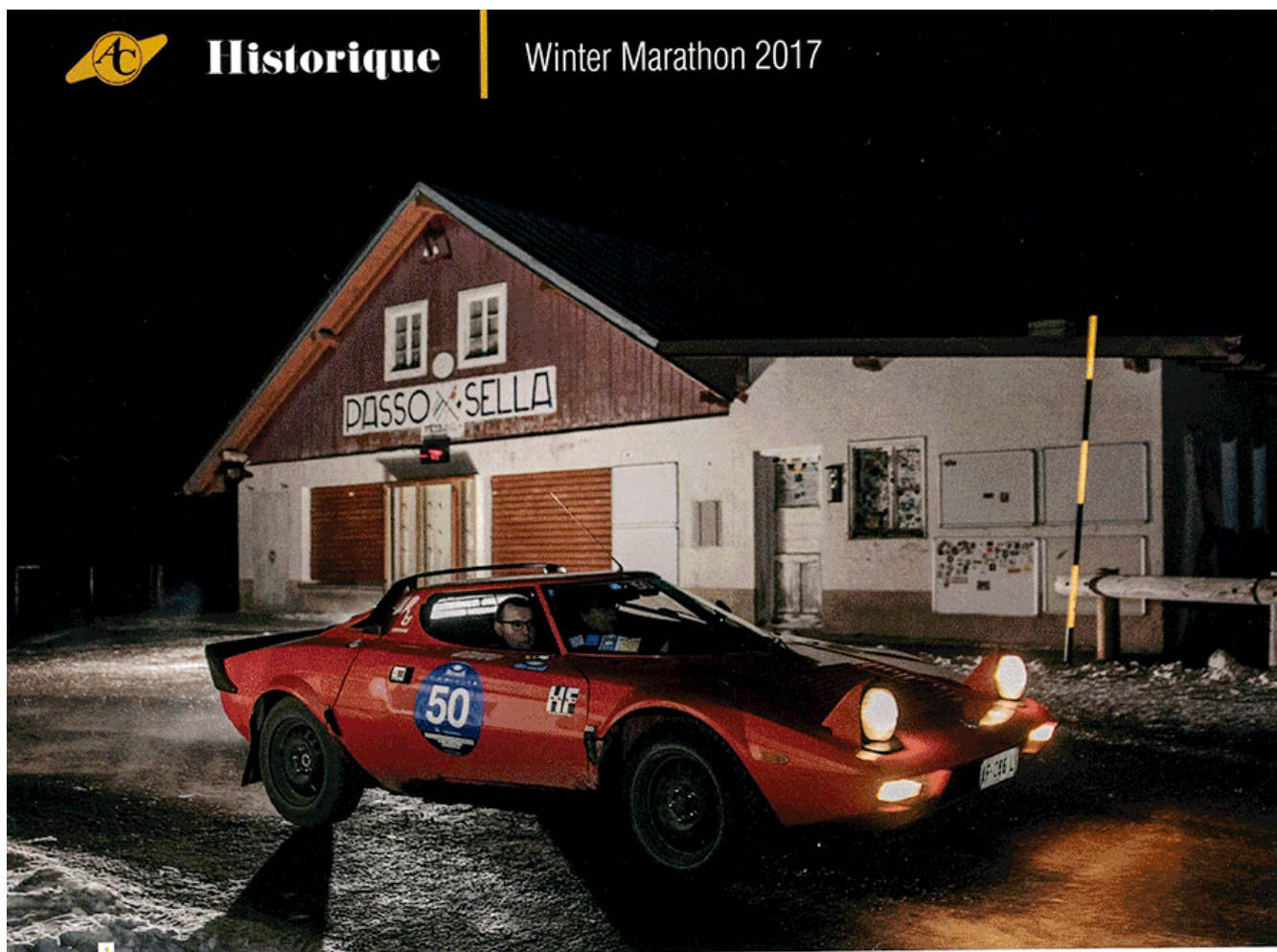
(anche per motivi logistici di collegamento stradale quasi diretto tra Brescia e Madonna di Campiglio), 15 i ritiri per guasti meccanici, e una vittoria che è una riconferma. Alberto Aliverti e Alberto Maffi, portacolori della Scuderia Franciacorta Motori, riuniti per l'occasione su una Fiat 508 C del 1937 bicolore, hanno conquistato, con appena 277 penalità, la Winter Marathon 2017, bissando il successo di due anni fa. Al secondo posto con 294 penalità l'equi-





Historique

Winter Marathon 2017



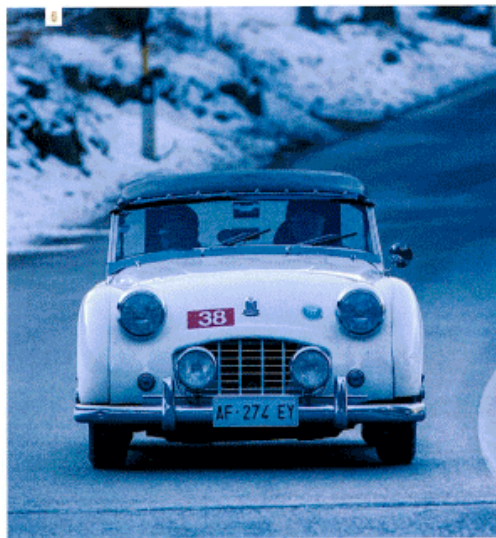
1 Amenduni Gresele-Vicari su Lancia Stratos del 1976. 2 Lopresto-Maggiore su Alfa Romeo 1750 Spider Veloce Prototipo del 1967. 3 Motta-Vicenz su Austin Healey 100 BN del 1955. 4 Giudici-Con-falonieri su Volvo 121 del 1968. 5 Spagnoli-Parisi su Fiat 520 Torpedo del 1928. 6 Gnutti-Lorenzi su Triumph TR3 del 1955.



paggio composto da Andrea Belometti e Emanuele Peli su Fiat Siata 508 S Balilla Sport del 1932 del Loro Piana Classic Car Team; stessa scuderia anche per i terzi classificati Luca Patron e Massimo Danilo Casale (313 penalità) su Bentley 3 Litre del 1925, la vettura più antica in gara, definita ironicamente all'epoca da Ettore Bugatti "il più veloce camion al mondo". Tra i ritiri eccellenti per guasto tecnico quello della Lancia Fulvia Coupé del 1967 affidata all'equipaggio Mocerì-Bonetti, e il duo Salvinelli-Ceccardi su Aprilia del '39, mentre si è arenata, per un errore nella lettura del road book, la coppia siciliana di Campobello di Mazara, Francesco e

Giuseppe Di Pietra (padre e figlio) a bordo di una Fiat 508 C del 1938. Delusione parzialmente compensata dalla vittoria nel Trofeo riservato alle vetture anteguerra sul laghetto ghiacciato di Campiglio. Grande successo per la scuderia Loro Piana Classic Car Team, capace di piazzare 3 equipaggi nei primi 10 posti. Gabriella Scarioni e Ornella Pietropaolo hanno invece vinto il trofeo riservato agli equipaggi femminili, a bordo di una Porsche 356 B Coupé del 1960 (36esime in classifica generale). Il miglior equipaggio straniero è risultato quello degli svizzeri Manoel e Aurelie Jolly, per la prima volta in gara alla Winter, su Mini Cooper MK I del 1967.

Che sia una prova di resistenza è fuori dubbio. Dodici ore consecutive di guida, la maggior parte di notte e in curva tra saliscendi e tornanti, rappresentano una sfida a cui i grandi campioni non rinunciano mai. Le prove cronometriche si sono svolte in un'alternanza di passaggi brevi, sotto i 300 metri e più lunghi, fino a 12 chilometri di estensione. Subito dopo Canazei, che rappresenta con lo stop all'hotel Lupo Bianco per una cena frugale il giro di boa, è iniziata la sezione più pesante della gara. È già notte ma si ha di fronte ancora più della metà del percorso da affrontare al buio e nella maggior parte dei casi al freddo, vista l'età delle vetture. Alle 2 e





Historique

Winter Marathon 2017



1 Marasti-Santunione su Porsche 356 A Coupé del 1959. 2 Fontana-Ricci su Fiat 1100/103 E TV del 1957. 3 Innocenti-Braeutigam su Porsche Carrera RS del 1973 iscritta da Porsche Italia. 4 Gandolfi-Brunori su Alfa Romeo 1900 Berlina del 1953. 5 Mattioli-Busso su Lancia Fulvia Coupé Rallye 1.3 del 1968. 6-7 Massimo "Miki" Biasion e Laura Ciarallo su Lancia Fulvia Coupé 1.3 S Safari del 1976. 8 De Dominicis-De Dominicis su Alfa Romeo Giulia Super del 1973.



LA MIA GARA CON MIKI BIASION

Ho conosciuto di persona Miki (Massimo all'anagrafe) Biasion alla Winter Marathon. Il mio nome figura accanto al suo sulla parte alta delle portiere di una Lancia Fulvia Coupé Safari del 1976 di sgargiante colore "giallo Maia" (foto a lato). Equipaggio 51: Biasion-Ciarallo. Eberhard & Co., la celebre Maison di alta orologeria, di cui Biasion è brand ambassador, mi ha proposto di "navigare" il pluricampione mondiale di rally, che si sta cimentando da qualche tempo con la Regolarità classica. Prima di intraprendere questa avventura mi sono più volte chiesta: "come può un big di quella portata, abituato a graffiare l'asfalto con maestria ed eleganza, imporsi di rallentare per spaccare il centesimo di secondo?". La regolarità è quasi un'aberrazione per chi è abituato

alla velocità. Non per Miki Biasion, che vede in questa disciplina una nuova occasione di divertimento sulle quattro ruote. Dopo aver fatto due 1000 Miglia e un Gran Premio Nuvolari, per Biasion è arrivata anche la Winter Marathon. Un appuntamento cui si è dedicato portando una vettura personale, appositamente preparata dai suoi angeli custodi, i meccanici Stefano e Ivan Parussini, due fratelli di Pordenone che lo seguono da anni nelle sue scorribande motoristiche e che curano la sua collezione di auto d'epoca. Specialisti nel restauro e nella preparazione di auto storiche da rally, hanno proposto a Miki questo esemplare di Lancia Fulvia 1.3 S, versione Safari, prodotto in soli 900 esemplari numerati, dei quali pochissimi sopravvissuti. Un'auto



perfetta per la regolarità e che ha dimostrato tutto il suo valore durante i 450 chilometri di gara. Siamo partiti con le gomme termiche (non c'era bisogno delle chiodate per assenza di neve e ghiaccio) e il percorso è filato liscio senza alcun inconveniente. Gli unici pit-stop sono serviti per due rabbocchi di benzina, con tanica al seguito, cui hanno provveduto i meccanici di Miki. Con un'assistenza del genere si è a metà dell'opera. Ma la gara ha soprattutto un coté psicologico: 12 ore di guida in un'unica soluzione, a parte una breve sosta per la cena, sono una piccola prova di sopravvivenza. Niente cui Miki non sia abituato. Chi ha percorso nella sua vita oltre tre milioni di chilometri, tra competizioni e ricognizioni, chi ha attraversato l'Africa e il Sud America lungo i percorsi sterrati della Parigi-Dakar a bordo di Tir con motori da 1500 CV, che consumano 1 litro di benzina ogni 700 metri, ha già visto decisamente tutto. Ma la regolarità è quel qualcosa in più

che completa il meraviglioso puzzle di un grande campione. Ho fatto del mio meglio, programmando il mio cronometro Zero (un prodotto nuovo sul mercato, alternativo ai blasonati Bora e Blizz, ma nettamente più economico) e scandendo il conto alla rovescia durante le 51 prove cronometriche. Miki si è fidato di me, mi ha ascoltato, ha seguito le mie indicazioni con la pazienza e l'umiltà tipica dei "grandi". È stata una gara perfetta. Portarla a termine è già un ottimo risultato. Concludere tutte le prove e i controlli orari senza prendere un "300" di penalità, un piccolo traguardo. Ci siamo fermati a metà classifica su circa 100 equipaggi presenti, penalizzati dal coefficiente alto per l'anno di produzione dell'auto che ha fatto praticamente raddoppiare le penalità. Comunque un'esperienza fantastica per me e sono sicura che non finirà qui. E la prossima volta ci sarà anche la neve, Miki, per divertirci di più!
(Laura Ciarallo)



30 del mattino la prima auto ha tagliato il traguardo sul corso di Campiglio, le ultime sono arrivate alla spicciolata fino a dopo le 4. New entry in questa edizione della Winter Marathon l'atteso "Trofeo Eberhard", una sfida a eliminazione diretta dedicata ai primi 32 equipaggi classificati, sul laghetto ghiacciato del lago di Campiglio. L'equipaggio vincitore, Belometti-Peli, ha battuto in finale Guido Barcella e Ombretta Ghidotti su Porsche 356 C Coupé del 1963; al terzo posto Spagnoli-Parisi. Ai concorrenti saliti sul podio, tre splendidi orologi della collezione Tazio Nuvolari consegnati durante la cerimonia di premiazione dal CEO di Eberhard & Co., Barbara Monti. La partecipazione come main spon-

sor della gara ha coinciso con un anniversario importante per la Maison di orologeria, attiva da oltre un quarto di secolo nelle competizioni di auto storiche. Nel 2017 saranno infatti festeggiati 130 anni di sto-

ria e di attività dell'azienda svizzera che presenterà alla Fiera di Basilea un nuovo modello commemorativo di orologio. Appuntamento a gennaio 2018 con una Winter che speriamo epica sotto la neve.

