

G

GARECLASSICHE



WINTER MARATHON

NIENTE NEVE, MA CHE CORSA!

Il meteo clemente non ha condizionato il ritmo serrato della gara con 9 passi da valicare e 51 prove cronometrate da affrontare al buio in 12 ore di fila

Testo di **David Giudici** - foto di **Roberto Deias** e **Pierpaolo Romano**

Non ha nevicato, non ha piovuto e, tutto sommato, non ha nemmeno fatto gran freddo (-8° C la temperatura minima). Insomma, la Winter Marathon, gara che apre la stagione della regolarità e che si disputa per 12 ore filate di guida (tre quarti delle quali al buio) con partenza e arrivo a Ma-

donna di Campiglio, dopo aver valicato 9 dei più scenografici passi del circondario e percorso 440 km, sta diventando una passeggiata notturna tra cespugli brulli e prati desolati al chiar di luna? Niente affatto. Perché mai come quest'anno, molti dei grandi nomi tra i "Top Driver" (24 al via) hanno avuto non poche difficoltà a entrare in gara, a trovare ritmo e concentrazione e a non sbagliare. Così, uno dei favoriti per il podio, ➔

In marcia verso la vetta
La Fiat 508 C del 1937 di Aliverti-Maffi alle prese con il Passo Sella e verso la vittoria della gara, che vedrà l'equipaggio della scuderia Franciacorta Motori aggiudicarsi per la seconda volta (la prima fu due anni fa su Lancia Aprilia del 1940) la "classica invernale".

G WINTER MARATHON



LA GARA IN CIFRE

Equipaggi iscritti	110
Chilometri del percorso	440
Prove cronometrate	51
Ore di guida	12
La temperatura più bassa incontrata sui passi	-8
Top driver iscritti	24
Nazioni rappresentate	5
Marchi al via	17
Porsche	32
Alfa Romeo	18
Lancia	17
Fiat	17

➔ Nino Margiotta del Volvo Club, navigato da Bruno Perno su Volvo P120 del 1958, si è dovuto accontentare della ottava piazza (404 penalità). Il sempiterno Giuliano Canè, del Loro Piana Classic Car, sulla sua infallibile Lancia Aprilia del 1938, ha infilato qualche errore di troppo anche per i nuovi strumenti e per l'assenza della moglie Lucia al suo fianco e, navigato da Gianmarco Rossi, ha chiuso decimo (458 penalità). Alessandro Gamberini del Classic Team, su Porsche 356 SC del 1964, navigato da Arturo Cavalli, dopo essere stato nella parte alta della classifica agli inizi, è arrivato undicesimo (490 penalità). Anche l'equipaggio Salviato-Mogliha su Lancia Aprilia del 1939 del Classic Team ha tenuto bene all'inizio, per poi chiudere quarto (320 penalità). Il perché lo rivela un Andrea Vesco insolitamente fuori forma per colpa di una brutta influenza, qui nei panni del mattatore:

“Per il secondo anno consecutivo ho voluto tenere un ritmo molto alto sino alle fasi conclusive, mettendo una serie di prove cronometrate anche a fine gara, quando la concentrazione è ormai provata della stanchezza”. Ma non era solo quello. Molte delle 51 verifiche a tempo sono state particolarmente insidiose perché con fotocellule posizionate non in linea con il percorso, con prove concatenate in brevissima sequenza e con ripartenza sulla neve, oppure difficilmente avvistabili dai concorrenti. No, non è affatto una passeggiata la Winter Marathon, se mai lo fosse stata. Il campobellese Margiotta, anzi, ci ha addirittura confidato che “delle sei che ho disputato, questa è stata sicuramente la più impegnativa”. Sarà stato anche il nuovo percorso più veloce e sfibrante, e così ad avere la meglio al traguardo è stato proprio uno specialista della montagna, Alberto Aliverti ➔



Partecipazione "svedese"

L'equipaggio di Ruoteclassiche Giudici-Confalonieri su Volvo P121 Amazon del 1968 (in alto), gentilmente prestata per la corsa dalla scuderia Volvo Club. Qui a sinistra, un gruppo di Lancia Aprilia schierate in via Dolomiti di Brenta a Madonna di Campiglio (TN) e una piccola Fiat 500 C che sfoggia orgogliosa il nostro logo.



I TROFEI SUL LAGO GHIACCIATO

GLI ALTRI PREMIATI

Come da tradizione nelle giornate di giovedì e sabato si sono svolti i trofei paralleli alla gara vera e propria, disputata invece il venerdì. Ad aprire le danze sul laghetto ghiacciato, il Trofeo APT riservato ai primi 32 equipaggi iscritti alla manifestazione: ad aggiudicarselo Alessandro e Francesca Molgora su Triumph TR2 del 1954. Il Trofeo Ma-Fra, riservato alle vetture anteguerra, è stato appannaggio di Francesco e Giuseppe Di Pietra, su Fiat 508 C del 1938 (sotto con il numero 8, insieme a Canè su Lancia Aprilia n. 7). Il Trofeo Eberhard, per i primi 32 equipaggi classificati alla competizione notturna, è stato vinto invece da Belometti-Peli su Fiat-Siata 508 S, davanti a Guido Barcella e Ombretta Ghidotti su Porsche 356 C Coupé del 1963 e a Spagnoli-Parisi su Fiat 520 Torpedo. Ai tre equipaggi è andato un cronografo Eberhard & Co.



I più regolari

Dall'alto a sinistra, ancora l'equipaggio Aliverti-Maffi, primo al traguardo, in un passaggio notturno; Belometti-Peli su una splendida Fiat-Siata 508 S del 1932, secondi all'arrivo; Patron-Casale sulla loro "monumentale" Bentley 3 litri del 1925, vettura più anziana in gara, che hanno chiuso sul terzo gradino del podio.

G WINTER MARATHON

**Un favorito nelle retrovie**

Il siciliano Nino Margiotta (qui a sinistra), su Volvo P120 del 1958, inaspettatamente giù dal podio in questa edizione della "classica invernale". Sotto, il due volte campione del mondo Rally Miki Biasion su Lancia Fulvia Coupé Safari del '76, con la giornalista Laura Ciarallo. Gara amara anche per l'altro "Top Driver" campobellese Giovanni Mocerì, con Daniele Bonetti su Lancia Fulvia Coupé Rallye del 1967, ritirato per un problema ai freni.

del team Franciacorta Motori, alla conquista della sua seconda "classica invernale" navigato da Alberto Maffi su Fiat 508 C del 1937 (277 penalità). Alle sue spalle, Andrea Belometti ed Emanuele Peli del team Loro Piana Classic Car (miglior scuderia in gara), su una splendida Fiat-Siata 508 S del 1932 (294 penalità) e, sempre della stessa compagine, Luca Patron e Massimo Casale (313 penalità) su Bentley 3 Litre del 1925, l'auto più anziana in gara. Anche noi di Ruoteclassiche abbiamo vissuto in diretta la Winter Marathon dall'abitacolo di una Volvo P121 Amazon del 1968, numero di gara 87, messi cortesemente a disposizione dal Volvo Club e con cui siamo arrivati a fine gara senza inconvenienti, a eccezione di un cristallo che dopo un controllo non ne voleva più sapere di tornare nella parte alta della cornice della porta. Problema prontamente risolto dal no-

stro angelo custode dell'ufficio stampa di Volvo Italia. Anche per noi il ritmo è stato incalzante dall'inizio alla fine, con controlli orari tirati e prove spesso impegnative, con lo svantaggio del buio che accompagna tre quarti della gara e rende difficile tenere i riferimenti nel passaggio sulle fotocellule. Già, le fotocellule... Proprio loro sono tra le principali imputate delle accuse di alcuni "Top Driver", che sostengono non sempre fossero correttamente posizionate.

TUTTO PRONTO PER L'EDIZIONE 30

Detto della cronaca, il parterre dei partecipanti ha visto 106 auto al via, di cui 11 anteguerra, 17 case costruttrici rappresentate e ben 32 auto di marca Porsche (quattordici 356, quattro 912 e quattordici 911). Peccato che alcuni dei piloti della Casa di Stoccarda, quelli più vicini al nostro numero di gara,

abbiano preso la Winter Marathon per un competizione di velocità, compiendo inspiegabili imprudenze notturne, anche in prossimità dei centri urbani. A questi signori andrebbe ricordato che la regolarità è una disciplina diversa e che la Mille Miglia termina per un epilogo tragico su strada proprio 60 anni fa. Forse su questo punto la direzione gara dovrebbe essere più rigorosa. Passando agli altri premi aggiudicati nella giornata, sabato sul laghetto, segnaliamo ancora la vittoria di Belometti-Peli su Fiat-Siata al Trofeo Eberhard & Co., dedicato alle prime 32 auto in classifica; e quella di Di Pietra-Di Pietra su Fiat 508 C del 1938 al Trofeo Ma-Fra riservato alle auto anteguerra. L'appuntamento con la prossima edizione della "classica invernale" è per il 2018, con una trentesima edizione che sarà costellata di novità speciali. |





Team "ufficiali"

Dall'alto, Spagnoli-Parisi su Fiat 520 Torpedo del 1928, vincitori della scorsa edizione della Winter Marathon, questa volta hanno chiuso in quinta piazza; l'equipaggio Porsche Bräutigam-Innocenti su 911 Carrera 2.7 RS del 1973; il team di Ruoteclassiche su Volvo P121 durante le prove notturne; Mattioli-Busso di Ma-Fra su Lancia Fulvia Coupé 1.3 Rallye del 1968.