



ti), in questo caso addirittura in coincidenza con più celebrati avvenimenti, uno fra tutti la "Vernasca Silver Flag".

A parte questo, le condizioni meteorologiche del fine-settimana di metà giugno, le località attraversate e, più in generale, il bellissimo paesaggio della Valtellina, hanno ampiamente ricompensato gli organizzatori e soddisfatto i partecipanti, il pensiero dei quali è unanimemente stato "chi non è venuto non sa cosa si è perso!".

La gara, valida quale prova CSAI di Regolarità "Classiche Autostoriche", si è svolta in tre tappe, la prima delle quali ha consentito il passaggio attraverso le più belle località valtellinesi a partire da Bormio, baricentro organizzativo - logistico, per proseguire con Sondalo, Tirano, Teglio e Sondrio, il capoluogo di provincia. Ognuna di esse ha espresso le proprie migliori qualità: la maestosità del gruppo Ortles-Cevedale a Bormio, la qualità dei vini a Tirano, il piacevole gusto dei pizzoccheri di Teglio, la sobria eleganza di Sondrio, tutte visivamente apprezzate dai partecipanti che, in questa fase iniziale, hanno forse messo in secondo piano l'aspetto più propriamente agonistico, anche se le venti prove cronometrate della prima giornata di gara davano già un'indicazione di massima sugli equipaggi che avrebbero concorso alla vittoria finale. La vera selezione avrebbe prodotto i suoi effetti nel tappone del giorno dopo: circa trecento chilometri da svolgersi su un percorso il cui impegno avrebbe ulteriormente contribuito alla distinzione tra "concorrenti - piloti" e "concorrenti - turisti" senza infamia per questi ultimi, ovviamente, la cui partecipazione è definibile in senso decubertiano.

Dal Passo dello Stelvio a Merano, dalla Val di Sole al Passo del Tonale: quasi dieci ore al termine delle quali la classifica vedeva ai primi tre posti gli equipaggi Fontanella /

# 1ª Summer Marathon

Testo e foto di Giuliano Silli

Sopra: i vincitori Giordano Mozzi e Signora, in perfetta tenuta da gara, assieme alla Lancia Astura M.M. "Villoresi" del Museo Nicolis.

Al centro: una Siata Sport su base "Daina", carrozzata nel 1952 da Motto, ispiratosi all'anteriore della coeva Ferrari "342 America".

**C**he Giordano Mozzi sia sulla buona strada per diventare il "Giuliano Canè del Terzo Millennio" è ormai un dato di fatto: dopo la bella vittoria alla Mille Miglia del 2011 e le varie affermazioni nelle gare a calendario nazionale, l'uomo da battere per coloro che aspirano al titolo italiano di categoria è proprio l'imprenditore mantovano. La prima edizione della "Summer Marathon", sponsorizzata da Cuervo y Sobrinos e supportata tecnicamente dalla Scuderia 3T Autostoriche di Cremona, ha lasciato a Ferruccio Lissidini, organizzatore dell'evento, l'unico cruccio di aver visto solo una cinquantina di iscritti alla Manifestazione, cosa da imputarsi certamente alla negativa congiuntura economica che stiamo attraversando, ma anche alla fitta programmazione di meeting per auto storiche (forse eccessiva per gli stessi appassiona-



Sopra, una Ermini Sport del 1951 al controllo orario di Teglio.



Covelli su Siata Sport Motto, Mozzi / Biacca su Astura "Villoresi" e Salviato / Salviato su Aprilia berlina, tutti (e in particolare i primi due) distanziati da pochissimi punti di penalità dopo le 35 prove giornaliere.

La tornata finale prevedeva un classico tra i percorsi stradali delle Alpi Retiche: Bormio - Livigno - Poschiavo - Tirano - Bormio, dove al brullo paesaggio d'alta montagna corrispondente alla quindicina di chilometri tra Livigno e Forcola di Livigno, si contrappone il distensivo paesaggio della Svizzera Val Poschiavo, luogo di profonde lotte religiose tra Riforma e Controriforma.

La pendenza media del 7% della strada che porta a Tirano mette a dura prova gli impianti frenanti delle vetture, e la prevista mezz'ora di sosta in questa piacevole cittadina si prolunga a favore della meccanica, ma anche degli equipaggi che trovano, nelle cantine di una famosa azienda vinicola locale, il giusto "compenso" alle loro fatiche. Il rientro a Bormio conclude la tre-giorni valtellinese con il successo di Giordano Mozzi che, grazie anche al sistema dei coefficienti legati all'anno di costruzione delle vetture, vince con sole sette penalità di differenza sul secondo classificato, l'equipaggio Fontanelle / Covelli, l'unico vero antagonista di Mozzi. La Lancia Aprilia berlina di Salviato / Salviato regala a quest'equipaggio un più che onorevole terzo posto, da considerarsi quasi una vittoria, vista la "normalità" del modello, rigorosamente di serie (unico accessorio: il sistema "Racelink" per la tracciabilità - vettura, oltre al cronometro dei proprietari). Sebbene la qualità delle vetture sia stata nella media, con una prevalenza di quelle costruite nel decennio 1955 - 65, ne spiccavano alcune di rilievo, fra le quali la Siata Sport dei secondi classificati, un esemplare con motore 1400 cm<sup>3</sup> derivato Fiat lievemente in-



L'equipaggio giapponese Kobayashi-Kobayashi sorride all'interno della Porsche "356A Speedster" del 1956.



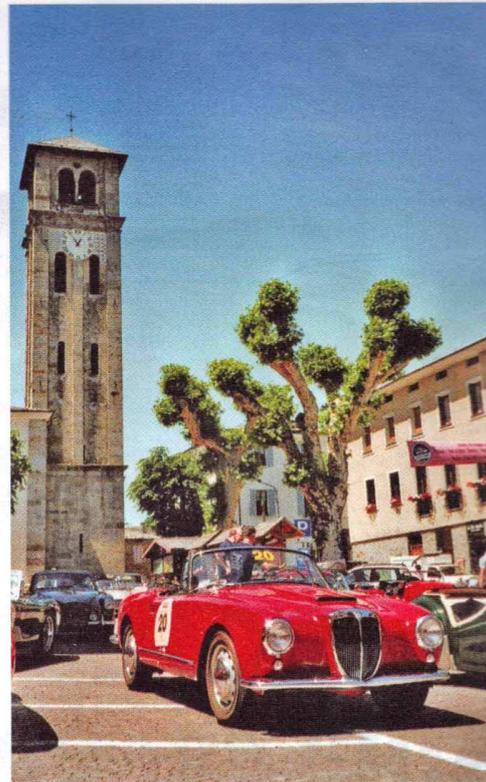
L'OSCA "1100 S" del 1957 di Giorni-Grasso.



La Volvo "PV 544 Sport" della Scuderia Volvo Italia.



L'Aston Martin "Le Mans" del 1933 dell'equipaggio svizzero Suter-Gobel.



L'Aurelia B24 di Boglioli-Pezzia in sosta nella piazzetta di Teglio.

crementato nella cilindrata, con una carrozzeria che Rocco Motto allesti nel 1952 ripetendo i motivi dinamico - ornamentali del cofano della Ferrari 342 America di Pinin Farina. Inoltre, una OSCA 1100 S del 1957, una delle ultime "barchette" di piccole dimensioni costruite dai fratelli Maserati; una Ermini Sport con carrozzeria "siluro" del 1951, che il preparatore fiorentino realizzò disponendo dell'inossidabile monoblocco 1100 Fiat. Due Aston Martin del 1929 e del 1933 erano le più antiche vetture partecipanti; la Lancia Fulvia Sport Zagato e l'Alfa Romeo GT 1300 Junior dei primi anni Settanta erano quelle più recenti.

Notevole la presenza ufficiale della Volvo Italia per il tramite della propria "Scuderia Volvo", creata nel 1997 e dedicata ai possessori di vetture storiche della Casa svedese. In particolare, il modello "PV 544 Sport" iscritto in gara è uno dei mille esemplari costruiti dal 1960 al 1965, che si differenzia dal modello di serie per i due carburatori SU, per l'aggiunta del contagiri, per il volante a tre razze, per le ruote a sezione maggiorata, per i sedili avvolgenti e per quelle piccole modifiche al motore che ne aumentano la potenza a circa 90 cavalli. Rispetto ai 440 mila esemplari complessivamente prodotti, questa piccola serie di 1000 è una vera chicca per gli appassionati del Marchio e del modello. Dulcis in fundo, la notissima e unica Lancia Astura "Mille Miglia" che fu di Gigi Villoresi, normalmente visibile presso il Museo fondato dal grande Luciano Nicolis. Ma questa, parafrasando una celebre "frase fatta", come abbiamo visto è veramente proprio tutta un'altra storia! ▀

