

Rally Classic

LE MACCHINE, GLI UOMINI, LE CORSE CHE HANNO FATTO LA STORIA

Buon compleanno 1000 Miglia



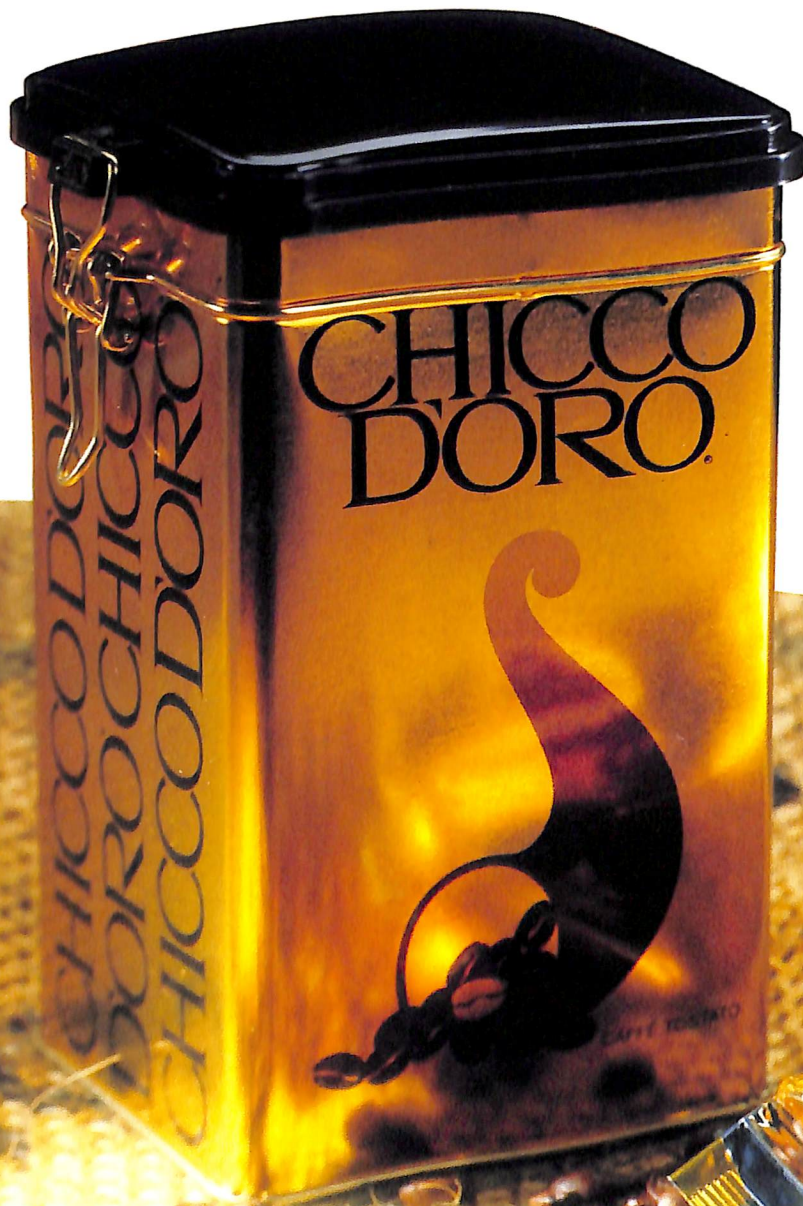
BMW
il museo



Alpine story



E' il contenuto che conta.



CAFFÈ
**CHICCO
D'ORO**



Sommario

L'EVENTO

4 Buon compleanno 1000 Miglia

IL RACCONTO

14 Nuvolari e D'Annunzio

MITI SPORTIVI

16 Alpine Renault A110



UN COLLEZIONISTA

24 Flaminio Valseriati

LE GARE

28 Rally Sanremo Storico

32 Winter Marathón

48 Valli e Nebbie



ANTEPRIMA

36 Tour de France

38 2000 km di Germania

LE SCUDERIE

40 Club Italia

LA STORIA

46 Museo BMW



GLI APPUNTAMENTI

50 Aprile e maggio

Editoriale

Le corse di oggi sono figlie di un passato importante, che non può e non deve essere dimenticato, e neppure trascurato. Il nostro Paese, poi, ha dato così tanto alla storia dell'automobile, anche e soprattutto sportiva, da meritare per le sue creature di ieri un posto significativo nella memoria di ogni appassionato. L'auto storica è un patrimonio di tutti, da salvare. In Italia e nel mondo i luoghi, gli eventi e gli uomini coinvolti in questa viva conservazione sono numerosissimi, ed assai più avvicinabili di quanto molti non pensino. Questa nuova rivista allegata a TuttoRally vuole essere lo spaccato di un mondo in crescita, ed in costante evoluzione; RallyClassic si presenta dunque come una panoramica sui mille modi nei quali le auto storiche continuano a vivere ed appassionare, lottando, come un tempo col cronometro, o fornendo spunti per mille piaceri che vanno dal turismo, alla collezione, alla visita lungo i percorsi della memoria, alla cultura... Tutto un mondo emozionante da scoprire, che, attraverso queste pagine, avremo il piacere di iniziare a condividere con Voi. La Barbero Editori ringrazia per la gentile collaborazione l'Ufficio Stampa della 1000 Miglia, nelle persone di Ivana Bonvento (responsabile dell'Istituto Delfo) e Roberto Denti.

RallyClassic

Direttore Editoriale
Riccardo Barbero

Direttore Responsabile
Nanni Barbero

Coordinamento
Paolo Olivero

Testi
Giorgio Schmitz
Giulio Rezzola

Segreteria di redazione
Piera Pianta

Ideazione grafica
Tiziano Ferraretto

Stampatore
De Agostini
Officine Grafiche
C.so Della Vittoria, 91
28100 Novara

Supplemento di TuttoRally

Redazione
Via G. Galilei, 3
10023 CHIARI (TO)
Tel. 011 / 947.04.00 (r.a.)
Telefax 011 / 947.05.77

Autoriz. Tribunale di Torino
n. 3257 del 11/2/83

Associato alla
Unione Stampa
Periodica Italiana



L'EVENTO Buon compleanno 1000 Miglia



*Compie settant'anni la corsa più famosa del mondo, quella che un giorno Enzo Ferrari definì «il più bel museo viaggiante»...
Tre tappe, da Brescia a Roma e ritorno, con 350 auto d'alta collezione in viaggio in un interminabile bagno di folla.*



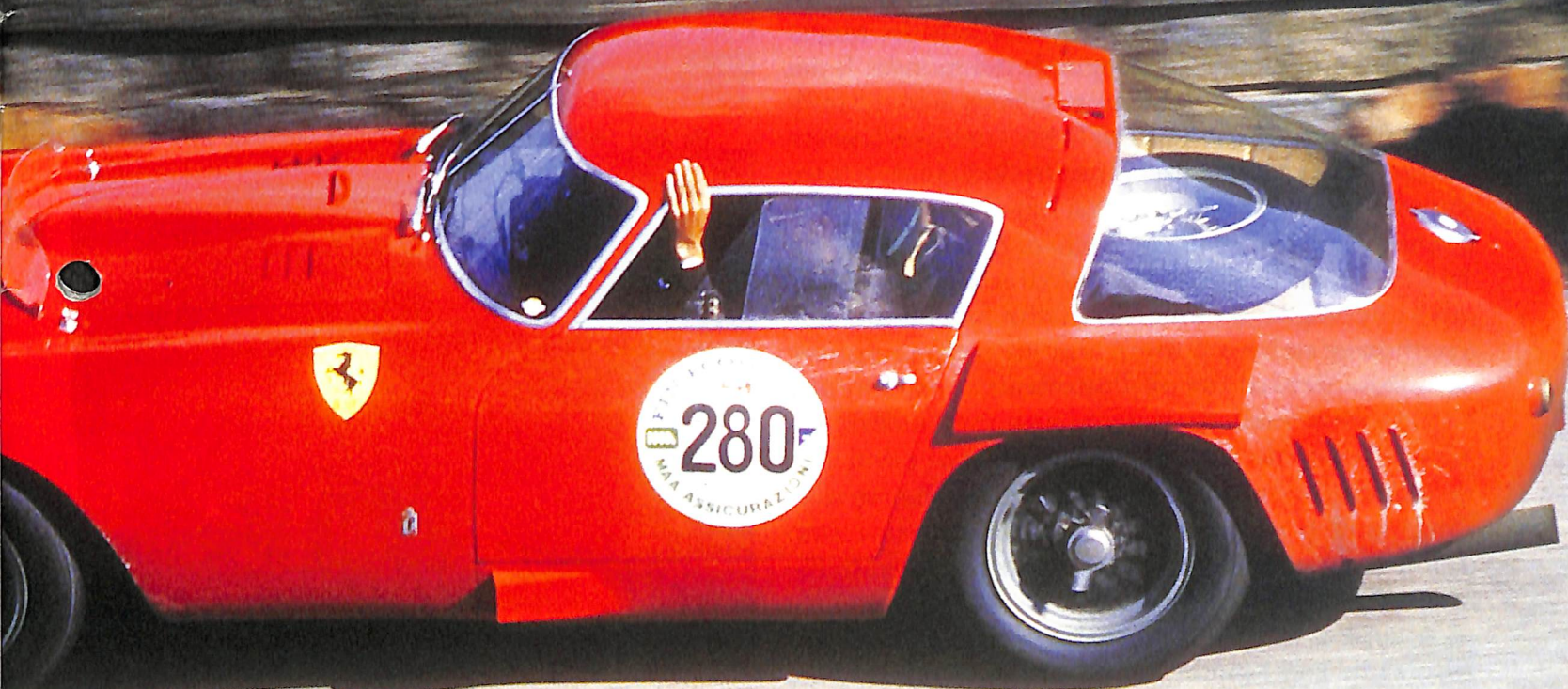
Un sogno lungo 1.600 chilometri

Sotto il segno della Freccia

Pur di essere al via di una 1000 Miglia sono in molti a fare carte false. Addirittura macchine false, aggiungono i maligni. Correrla costa parecchio, un paio di dollari al chilometro, ma potervi prendere parte, per un equipaggio, non è mai una questione di soldi. O solo di soldi. La 1000 Miglia non è infatti «soltanto» la corsa per auto storiche più famosa ed affascinante del mondo, ma è anche e soprattutto la più esclusiva. E riuscire a partire dalla magica pedana di Viale Venezia a Brescia è, per uno che ama i motori d'un tempo, toccare il classico cielo con un dito. Come assistere, se parliamo di calcio (altra divorante passione), ad una finale di Champions League a fianco dell'Avvocato e di Silvio Berlusconi. Oppure, per un fan del cinema, trascorrere un week-end in Sco-

zia con «Braveheart» Mel Gibson o fare shopping a Los Angeles con Demi Moore. Non basta? Pensate a un patito della lirica ammesso a prove segrete in casa del grande Pavarotti... La 1000 Miglia è un sogno, un sogno ad occhi aperti, un'esperienza unica e irripetibile, di quelle che si ricordano per tutta la vita, in un ben dosato cocktail di agonismo e mondanità. Ecco perché vip di tutto il mondo fanno carte false pur di entrare nella lista di partenza, le raccomandazioni si sprecano di anno in anno: re della finanza, industriali e teste coronate accettano persino mesi di anticamera, inviano fotografie e documentazioni di auto prestigiose, capolavori a quattro ruote. Ma tutto questo agitarsi può non servire a nulla. A Brescia, al quartier generale del Musical Watch Veteran Car Club, gli organizzatori si trova-

1000
MIGLIA >



Rossa

Un'emblematica Ferrari 250 SWB alla 1000 Miglia dei giorni nostri (Photo 4).

no a dire più no che sì. Insomma, come dirlo, non c'è posto per tutti e anche quest'anno, dall'1 al 3 maggio, come sempre, molti resteranno delusi. Saranno infatti, ma stavolta è un'edizione da record, non più di 350 gli equipaggi ammessi al via. E così altri 700 passeranno da aspiranti piloti ad... aspiranti suicidi e, col cuore infranto, tenteranno di rifarsi alla prossima edizione: rassegnarsi a non vivere una 1000 Miglia, per chi ha gli ottani nel sangue, non è impresa facile. «Ci piacerebbe poter accontentare tutti, ma per farlo dovremmo far partire due o tre 1000 Miglia all'anno e forse nemmeno basterebbe - ammette Costantino Franchi, il patron della corsa - È una specie di ciclica pazzia collettiva, di un'ondata di passione che tutto travolge e non si ferma di fronte a nulla. C'è gente che propone l'iscrizione di una venti-

na di vetture e ci dice di scegliere quella giusta, che si iscrive con l'amico ma si dichiara pronto a sostituirlo, se vogliamo, con un personaggio noto, un divo della tivù, una cantante, un attore del cinema. A volte vien da sorridere». Anche perché le vere star, in una gara di regolarità (e non più di velocità come un tempo: oggi sarebbe impensabile paralizzare l'Italia per il passaggio della carovana) restano e devono restare le automobili. Devono essere loro a raccontare a non meno di quindici milioni di persone - che accorrono sulle strade ad applaudirne il passaggio o lo seguono in diretta dalle televisioni private - un bel sogno. O la storia infinita della velocità e del coraggio sulle quattro ruote. Come se l'orologio del tempo avesse per un incantesimo bloccato le sue lancette. ▼

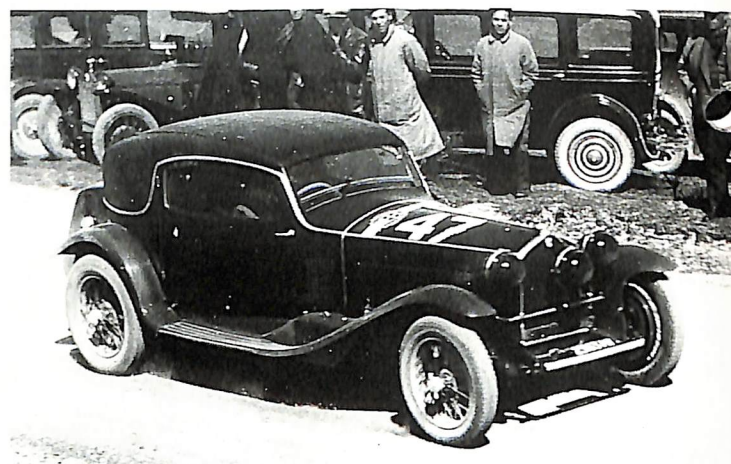
L'EVENTO Buon compleanno 1000 Miglia



▼ Enzo Ferrari disse un giorno che la Mille Miglia era il più grande museo viaggiante del mondo. E poi aggiunse: un museo-laboratorio. Jacky Ickx, il re di Le Mans con la sua Ford GT 40, confessò che era invece tutta una vita racchiusa in dodici ore a tutto gas, spingendo a fondo sull'acceleratore: «È un'avventura completa come il viaggio di Marco Polo». Ma la 1000 Miglia è anche il ricordo nostalgico di un'altra Mille Miglia, da Amarcord felliniano, di un'Italia che non se ne va a dormire e resta sveglia a battere le mani a dei fari che sballonzolano e saettano nella notte. E si perdono insieme a un rombo di mitraglia. È il ricordo, come in una nebbia, di piloti uno più matto dell'altro. Clemente Biondetti si rovina, vende tutti i suoi poteri per mettere insieme auto sempre più competitive. Vince quattro Mille Miglia, ma resta senza una lira. Mario Bornigia somiglia a Giuseppe Campari, detto «el negher», e il destino vuole che i due guidino pure auto identiche. Allora Bornigia, stanco degli applausi destinati al grande campione milanese, scrive sulla fiancata: «Non sono Campari». Ma, in corsa, il pubblico legge sì e no solo il nome Campari e lo stratagemma peggiora la situazione. Achille Varzi, timoroso di sabotaggi prima della gara, fa dormire per alcune notti il meccanico nella sua auto da corsa. Tazio Nuvolari corre senza freni («non servono se si vuol andare forte») e in gara perde anche il cofano, ma non si ferma nemmeno a risistemarlo («meglio così: il motore si raffredda più facilmente»). Luigi Arcangeli corre con in testa il cappello di paglia dei mietitori di Romagna. Sopra c'è scritto: «Io, Forlì e il mondo». Umberto Borzacchini, cittadino di Terni, tiene solo ad una cosa: arrivare primo nella sua città. In genere ci riesce, poi la vettura cede di schianto. Giovanni Bracco, detto la ciminiera umana perché fuma come un turco, più della sua Alfa, nei lunghi rettilinei tracanna fiaschi di Chianti. Tutti, nelle fotografie hanno il viso nero come dei diavoli e sorridono fingendo di non sentire la fatica. Che è disumana. Nel 1955, ma siamo già nell'era moderna della corsa, Stirling Moss e Denis Jenkinson vincono con la Mercedes SLR e segnano, irraggiungibili, il record, ad oltre 157 all'ora di me-

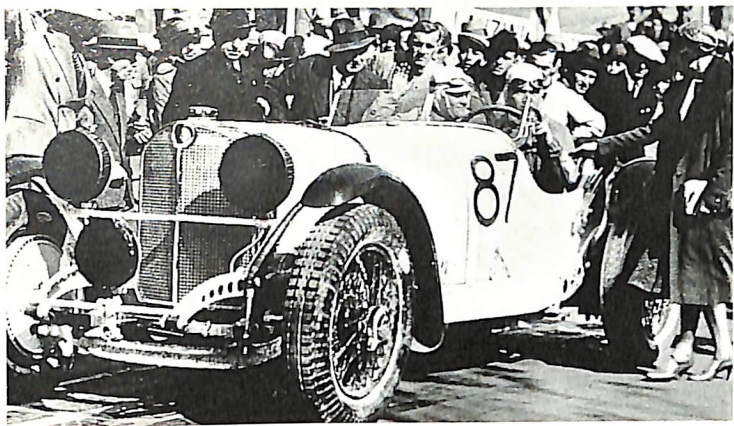


Un'Alfa 1900 Sprint sull'Appennino (Archivio Alfa Romeo).



Una 1750 6C nella Mille Miglia del '29 (Archivio Alfa Romeo).

dia. Hanno davvero volato e Jenkinson fa un cenno col capo, che non è per niente una battuta. «In un rettilineo dopo San Benedetto del Tronto l'auto, a 270 all'ora, si è staccata del tutto dall'asfalto. Una buca, una sporgenza, chissà... ma per più di cinquanta metri abbiamo tenuto il fiato sospeso, un attimo lungo un'eternità in attesa dell'urto. E invece è andata bene: siamo atterrati dritti sulle quattro ruote e, senza nemmeno perdere velocità, abbiamo puntato il muso verso Ancona». Quell'anno il barbuto Jenkinson, un giornalista con la passione dei motori, ha un'idea davvero unica, segnarsi i punti difficili del percorso su una specie di rotolo di carta igienica da svolgere e poi strappare strada facendo. È il primo radar o roadbook della storia del rallysmo e il codice è semplificato al massimo, anche perché va strillato senza interfono: sinistra che chiude, destra secca, vai piano, rallenta, ora gas, vai vai, tira, quel ponte è da fare in pieno... Quanti ricordi, quante imprese da leggenda! Certo ora nessuno corre più a fari spenti nella notte, come Nuvolari per sorprendere il rivale Varzi, nessuno gareggia vestito in elegante doppiopetto come il conte Giannino Marzotto, nessuno dipinge sulla fiancata numeri che sono anche



Caracciola vincitore con la Mercedes-Benz SSK nel 1931.



Una Mercedes-Benz 300 SL del 1952 (Archivio Mercedes).

l'orario di partenza. Perché Moss vince con il numero 722, un numero entrato nella storia, ma ben pochi sanno che sta a indicare il via da Brescia, alle 7 e 22 precise. Quel sistema ingegnoso permette fatti al pubblico disseminato per l'Italia di capire, orologio alla mano, chi è in testa alla corsa. Non ci sono le radio e le televisioni private: Renzo Castagneto, il grande regista della 1000 Miglia, tiene tutto sotto controllo con postazioni telefoniche nei pressi dei rifornimenti. Così viene a sapere, nel 1948, del ritiro di Nuvolari a Villa Ospizio, nei pressi di Reggio Emilia. Una corsa pazza e disperata quella di Tazio, e solo la rottura del perno di una balestra cancella una sicura e sfolgorante vittoria. Enzo Ferrari corre a trovarlo. Tazio, malato e stanco, è stato portato a braccia semisvenuto nella canonica del paese, adagiato nel letto del prete. Enzo gli sorride: «Coraggio, Tazio, sarà per il prossimo anno». «Ferrari, giornate come queste, alla nostra età non ne tornano molte: ricordatelo e cerca di gustarle fino in fondo, se ci riesci...». Giornate da Mille Miglia, di quelle che valgono una vita, che aggiungono alla vita stessa la magia del sogno. E che si ripresentano ancora, a maggio, per pochi fortunati mortali.

L'era della Mille Miglia

Non sono in molti a saperlo, ma la corsa su strada più celebre del mondo è nata in un tranquillo salotto milanese, alla vigilia di Natale del 1926. In casa del giornalista Giovanni Canestrini tre amici bresciani, il conte Aymo Maggi, Renzo Castagneto e Franco Mazzotti parlavano di auto, del bisogno di inventare qualcosa di nuovo nelle gare. Molte le idee, tutte inesorabilmente scartate. Poi, un guizzo: perché non una Brescia-Roma-Brescia da corrersi tutta d'un fiato? «*Quanti chilometri sono?*» chiese il conte Maggi. «*Circa mille e seicento*» rispose pronto Castagneto. «*Mille miglia*», sottolineò Mazzotti, da poco tornato da un viaggio in America. E quel nome piacque subito a tutti. Certo, la parola era inglese e a qualche zelante gerarca, nemico di ogni esterofilia, la cosa non sarebbe andata giù. Ma lo scoglio venne superato. «*Anche i romani misuravano le distanze in miglia - osservò Canestrini - perciò noi siamo in pieno nella tradizione romana*».

Alla prima edizione della Freccia Rossa, il 26 marzo 1927, partono, in un'atmosfera un po' dannunziana, settantasette equipaggi. Molti giornali scrivono che nessuno di quei temerari ritornerà a Brescia e invece solo ventidue vetture sono costrette al ritiro. Vince la OM 665 Superba di Morandi-Minoia, una sei cilindri da 2.234 cc. e 70 cavalli sotto il cofano, traversando l'Italia a poco più di 77 chilometri orari di media. Una follia, per l'epoca, ma sono tre le OM sui tre gradini del podio, tre OM costruite a Brescia, alle Officine Meccaniche, e che entrano nella leggenda della corsa (tanto che ancor oggi, nella rievocazione storica, i primi tre numeri al via della Mille Miglia sono riservati a tre OM): sulle balestre, punto debole della mastodontica vettura, Nando Minoia ha appeso come portafortuna, i sandalini del suo bambino. Nasce così la 1000 Miglia, una corsa unica e inimitabile.

Fate la Mille Miglia, non la guerra

«*Se è vero che le Alfa non superano i 200, allora vinciamo noi!*», dichiara Fritz Huschke Von Hanstein nell'atrio dell'hotel Vittoria. Che la squadra BMW sia forte è evidente, ma la tensione che aleggia sulla gara non è solo sportiva. La Germania è da otto mesi in guerra con la Francia e la Gran Bretagna, e proprio all'hotel Vittoria sono alloggiati i rivali del Team Delage e un gruppo di giornalisti inglesi. Ma nel nome dello sport, per alcuni giorni, il conflitto che sta per diventare di dimensioni mondiali viene dimenticato. La Mille ▼

L'EVENTO Buon compleanno 1000 Miglia



▼ Miglia del 1940 è diversa da tutte le altre anche sul piano tecnico: si disputa sul circuito Brescia-Cremona-Mantova-Brescia, come le vecchie corse bresciane d'inizio secolo. Aymo Maggi non è d'accordo e si separa, dopo una lite, da Castagneto.

La gara si fa comunque, ormai è tutto deciso. Il circuito è lungo 167 chilometri e va ripetuto nove volte: un tracciato di pianura velocissimo e con poche curve. E i tedeschi dominano alla grande la corsa, con le quattro BMW 328 aerodinamiche, vestite in sinuoso alluminio dall'italianissima Carrozzeria Touring, ai primi sei posti della classifica. Von Hanstein, in coppia con Baumer, è di parola: vince ad una media strepitosa, 166,273 km orari. Al via, quasi in sordina, ci sono due auto destinate a scrivere l'inizio di una leggenda: due 815 della Auto Avio Costruzioni, con un minuscolo cavallino rampante sul



Una splendida BMW 328 (Photo 4).



Porsche 550 (Photo 4).



Una monumentale Mercedes SSK degli Anni Trenta.

cofano. Sono le prime due Ferrari del mondo, una la guida Alberto Ascari, figlio del grande Antonio, l'altra Lotario Rangoni. E i due piloti lottano come leoni, facendo mangiare polvere a vetture dalla cilindrata ben più potente, ma la loro gara è senza fortuna. Però quella 1000 Miglia del 1940 resta a tutt'oggi la più veloce (e anche la più lunga) corsa del mondo su circuito stradale chiuso...

Un'immagine vincente dell'Italia

Spesso nel mondo una corsa è servita a molte cose: a placare tensioni sociali o a far leva sul nazionalismo, sull'amor di patria. A unire gli animi nel nome dello sport e di un sogno. Straordinaria macchina di propaganda, la Mille Miglia già settanta anni fa seppe mostrare al mondo intero il progresso dell'Italia, finalmente attraversata e servita da veloci strade: regalava insomma le prime immagini di una nazione moderna dove montagne come gli Appennini non erano più vissute come una barriera; immagini di un Paese con tante città belle e accoglienti, con meccanici e officine attrezzate anche nei piccoli centri. Nel lontano 1927 la stragrande maggioranza delle strade italiane aveva il fondo in terra battuta, e andare da Brescia a Roma e ritorno era



Il maltempo non ferma questa coppia di Alfisti (Photo 4).



Folla delle grandi occasioni in Viale Venezia a Brescia, per la partenza della 1000 Miglia.

un po' una follia. Tanto più pensando ad una corsa senza soste. I tecnici dissero che ci sarebbero volute non meno di 40 ore, ma i vincitori di quell'anno, i bresciani Minoia-Morandi, con una OM 665 impiegarono 21 ore e quattro minuti. Brilli Peri, con un'Alfa Romeo RLSS piombò su Roma in sette ore e 11 minuti battendo, in una epica sfida, di ben quattro ore il treno. Con la corsa migliorarono subito le strade d'Italia. Dopo soli tre anni il grande Tazio Nuvolari superò addirittura il muro dei 100 di media, entrando nella leggenda. Viaggiare insomma non era più un'avventura, anzi, si poteva correre, quasi volare... Nel dopoguerra questo compito per la Mil-

le Miglia fu ancora più grande: doveva in qualche modo lenire le gravi ferite inflitte dal conflitto, incarnare, nel mito della velocità e dell'ardimento, la rinascita stessa della Nazione. Placandone le tensioni (un po' come riuscì a fare la vittoria di Bartali al Tour de France dopo l'attentato a Togliatti), le tante lacerazioni interne. Un esempio della grande forza d'impatto della Mille Miglia? Si ricostruiscono a tempo di record strade e ponti. Nel segno della Freccia Rossa l'Italia intera si rimbecca le maniche: il sogno non può finire.

La tragedia in agguato

Alle porte di Guidizzolo, in uno degli ultimi rettilinei tra i campi, che da Mantova fanno volare i concorrenti verso Brescia, la Ferrari di De Portago-Nelson esce di strada tra la folla. Forse la causa dell'incidente, che travolge e uccide (oltre ai due piloti) dieci spettatori, è nello scoppio di una gomma, l'anteriore sinistra. O forse è un malore, un attimo di stanchezza. Nessuno saprà mai il perché, ma l'auto, lanciata a 300 all'ora, si trasforma in un missile impazzito. E nel silenzio irreale che cala sui rottami della Ferrari e sui corpi straziati, il rombo stesso della Mille Miglia si arresta. La gara non si correrà ▼



Una gloriosa Fiat 508 Balilla (Photo 4).



Una Mercedes 300 SL «Ala di gabbiano» tra la folla all'arrivo.



Un'Alfa Romeo 6C attraversa Viterbo.

L'EVENTO Buon compleanno 1000 Miglia



▼ più e, per ragioni di sicurezza, non si disputeranno più gare di velocità su strada. È il 12 maggio 1957. Renzo Castagneto non si rassegna. E per tre anni continua a far partire da Brescia una nuova Mille Miglia. È una corsa diversa, pochi la capiscono, meno ancora la difendono. Si corre nel 1958, nel 1959 e nel 1961 ed è la prefigurazione del rally moderno, di un Sanremo o di un Montecarlo di oggi: prove speciali a tutto gas su tratti chiusi al traffico, con lunghi trasferimenti a 50 di media, tante strade di montagna. Oggi la 1000 Miglia ha nuovamente cambiato pelle. Certo, la velocità d'un tempo ha lasciato il posto, nella rievocazione storica, alla regolarità, a tante prove speciali da superare in un tempo imposto, a medie non superiori ai 40 km orari.

Ma lo spettacolo, per la folla, resta grandioso. Sono in gara infatti tutte le più belle auto del mondo, veri capolavori artistici a quattro ruote: l'anno di costruzione deve essere infatti antecedente al 1957 e un modello simile (ma in genere è proprio quello un tempo gloriosamente schierato al via) deve aver corso la «vera» Mille Miglia. La prima rievocazione storica è del 1977, poi la 1000 Miglia si ripete nel 1982, 1984 e 1986. Da allora la manifestazione assume una cadenza annuale: l'edizione 1997 sarà la numero quindici.

La Mille Miglia? Un laboratorio

Il grande Bugatti, che amava le sfide, vendeva ai clienti le stesse vetture con cui correva in gara. Per



Una superba Bugatti sulla salita dei Monti Sibillini.



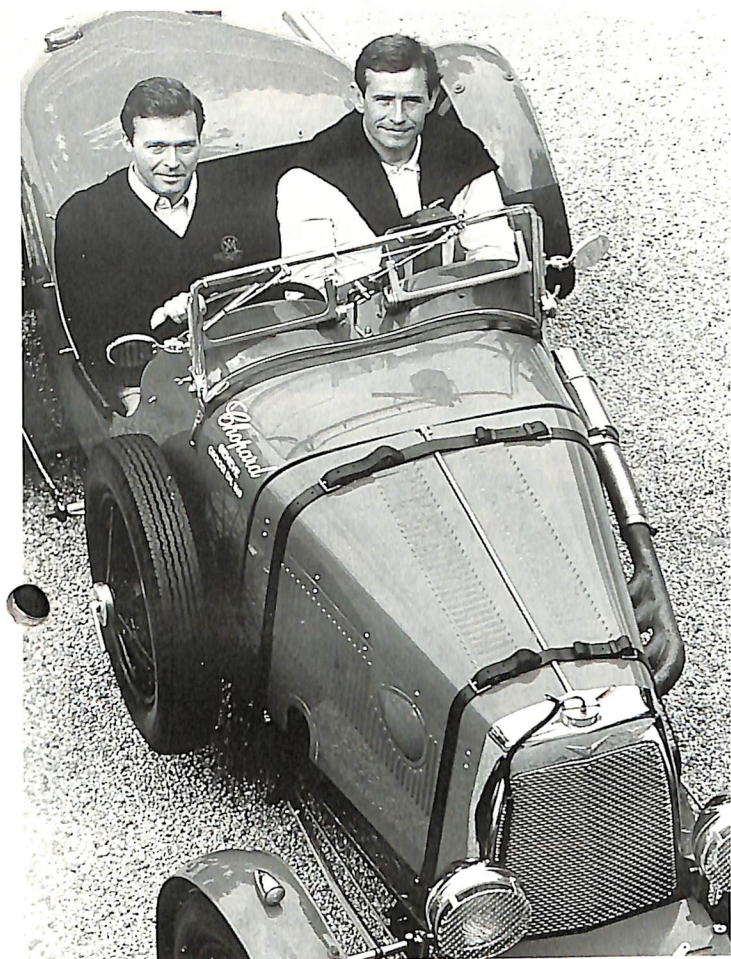
Passaggio sotto la pioggia nel centro di Urbino.



Saab 94 «Sonett».



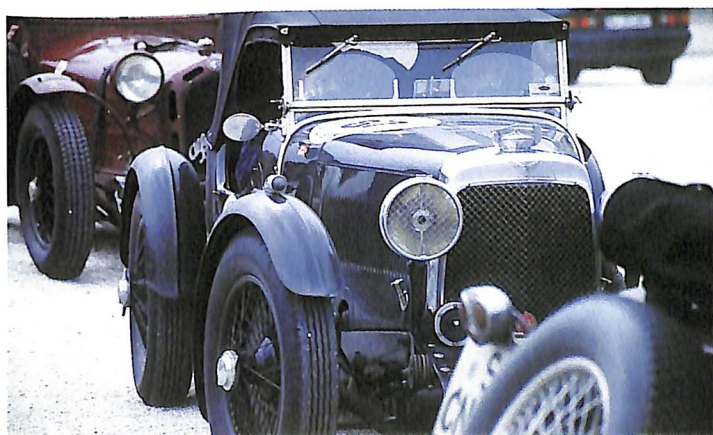
Concorrenti al via di una prova di precisione (Photo 4).



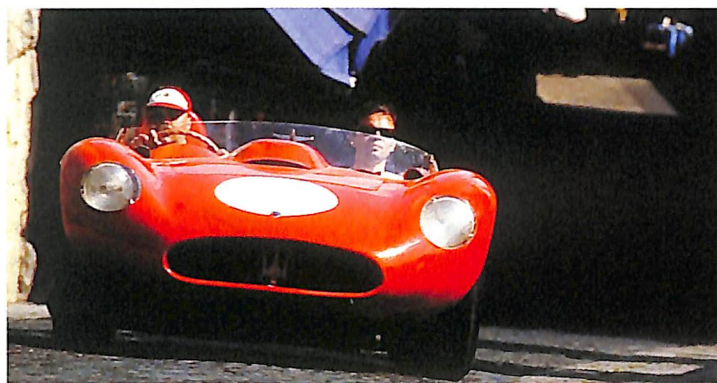
Karl Scheufele e Jacky Ickx sulla Aston Martin del 1930.



Un'Alfa Romeo 1750 sulle rampe del Terminillo



Un successivo scorcio su un'infilata di Bentley (Photo 4).



Gioco di luci ed ombre su questa Maserati Sport (Photo 4).

Ferrari nessun collaudo generale poteva paragonarsi a una Mille Miglia corsa attraverso l'Italia senza un attimo di respiro. Certo un tempo non c'erano per Case e costruttori laboratori e computer, piste speciali, massacranti test oltre il Circolo Polare o nei deserti equatoriali: la Mille Miglia diventava così il laboratorio per eccellenza, un laboratorio viaggiante. Si cercavano metalli sempre più resistenti, migliori performances per telai, ammortizzatori, organi di direzione, pneumatici. Alla Mille Miglia Weber ha inventato i carburatori doppio corpo, Bosch il sistema a iniezione, la Marelli spinterogeni e magneti speciali. E poi ecco il tergicristallo, le candele, i 100 CV/litro, i freni a disco.

Moltissime auto ebbero fortuna dando vita a una versione sportiva con tanto di sigla MM, oppure, questa sigla, se la conquistarono sul campo. Da ricordare, su tutte, sono: Cisitalia 202, FIAT 508 S e 1100, Siata 508, Lancia Aprilia, Alfa Romeo 6C 2300 e 3000, OM 665, tante Ferrari (166, 250, 340, 375), grandi regine della corsa bresciana.

1955, il record di Stirling Moss

A Brescia, in piazza della Vittoria, tre Mercedes 300 SLR avanzano lentamente fra la folla straboccante della Mille Miglia. Argentee e leggere, potenti e muscolose, in quella primavera del 1955 sembrano appena uscite da una palestra di body building: per la Casa di Stoccarda sono le armi assolute, costruite per vincere finalmente, al quinto tentativo, la corsa della magica Freccia Rossa. La prima a entrare nel recinto delle verifiche reca un numero, 722, che, negli anni della corsa «vera», quella a tutto gas per l'Italia, indica l'ora di partenza. Le sette e ventidue minuti. Stirling Moss corre in coppia con un giornalista che gli fa da navigatore, Denis Jenkinson: simpatico, con una barba rossiccia che gli incornicia il viso, «Jenks» durante le prove ha una tro- ▼

L'EVENTO Buon compleanno 1000 Miglia



▼ vata geniale. Si segna con cura appunti precisi della gara, stende semplici note che, da quella Mille Miglia di quarant'anni fa, sono diventate il «pane» di tutti i rallysti del mondo. «Era impossibile memorizzare tutti quei chilometri attraverso l'Italia - racconta oggi Stirling Moss - troppe curve, troppi ostacoli, troppe difficoltà». E allora Jenkinson lo fa un po' a modo suo, da principiante: gli bastano alcune parole o dei segni per ricordare i tratti difficili, le curve insidiose, i ponti da affrontare a tutto gas. «Ce n'erano così tanti e a schiena d'asino, tutti ingobbiti. Arrivarci sopra a oltre 200 all'ora voleva dire letteralmente volare, per decine e decine di metri. Era necessario sapere quindi ogni cosa, sapere almeno cosa avremmo trovato al di là del ponte, atterrando, in inevitabile sbandata, sulle quattro ruote». Le note di Denis Jenkinson sono un po' quel che sono, urlate senza interfono. Sono scritte su un rotolo da svolgere via via, da strappare e gettare, «come carta igienica», il codice è inventato al momento, così come viene.

A Brescia nel 1955 lo squadrone tedesco è formidabile. Schiera Fangio, il Campione del mondo, Kling, Hermann, Moss. E difatti il grande Enzo Ferrari, pressato dai giornalisti, scherza: «Mi sono messo gli occhiali neri per non vedere un bel niente». Il Cavallino punta su Taruffi, Maglioli, Marzotto, Castellotti e Sighinolfi e la tensione è viva, palpabile nell'aria. La bandiera del via arriva come una liberazione per tutti gli equipaggi. Moss e Jenkinson attraversano rombando le due ali di folla di Viale Venezia a Brescia ed iniziano a volare attraverso l'Italia. Hanno mille mi-



glia da correre senza un attimo di respiro. E da correre al buio, cioè senza sapere cosa stanno combinando gli avversari. Moss e Jenkinson per ore e ore «tirano» infatti al limite, pensando di essere dietro a Castellotti, Taruffi e Fangio... invece sono davanti a tutti. Ma lasciamo parlare proprio Stirling Moss: «Settecento miglia già fatte, oltre trecento da fare. Sfreccia-



mo ancora fra le montagne a nord di Viterbo, la Mercedes rovente e sporca d'olio dà come sempre il meglio di sé. All'ultimo controllo qualcuno ha messo davanti alla faccia di Jenks un foglio: "Roma: Moss-Taruffi-Hermann-Kling-Fangio", ma non voglio pensare al primo posto. Non riesco a dimenticare il detto della corsa, quella strana maledizione: chi passa per primo a Roma non è mai il primo a Brescia, al traguardo... Abbiamo superato a tutta birra il passo di Radicofani e poi, scendendo faticosamente dall'altro versante, un freno anteriore inizia a fare i capricci. In una curva a sinistra la Mercedes sbanda e scivoliamo all'indietro proprio dentro un fosso. Ingrano veloce la prima, grazie a Dio fa presa, ma siamo costretti a compiere un paio di manovre, avanti e indietro per riuscire a ritornare sulla strada. Probabilmente perdiamo dieci secondi. Sfreccio via e guardo Jenks, ci facciamo l'un l'altro le boccacce». I due incontrano le altre Mercedes, quelle di Kling e di Hermann, tristemente fuori gara. Una è accartocciata contro un muro, Moss rallenta, ma meccanici e piloti gli fanno segno di andare, di non fermarsi. Che è tutto okay. Hermann invece, è fermo al ciglio della strada, col serbatoio rotto, alla fine di una lunga striscia di benzina. E allora Moss e Jenkinson spronano il loro meraviglioso purosangue. 280, 290, 300 all'ora nei lunghi rettilinei. Un lungo volo al di là degli Appennini, lungo la pianura padana, verso Brescia; Alfred Neubauer, il direttore sportivo del team Mercedes, li abbraccia al traguardo, li bacia sulle guance tutte nere di polvere, di fumo e di olio. Nessuno eguaglierà mai più il loro record, a oltre 157 di media. La magica Mille Miglia durerà infatti altri due anni e poi, col tremendo incidente di De Portago a Guidizzolo, con la Ferrari che diventa un missile impazzito e semina la morte fra la folla, tutti i motori si spegneranno. Mai più corse di velocità su strada: il sogno della Mercedes di vincere la Mille Miglia si è avverato appena in tempo. Racconterà poi Stirling Moss: «Alcuni mesi dopo la nostra vittoria, Jenks ritornò in Italia e ascoltò un vecchio in un bar che parlava della corsa. Sembrava che tutta l'Italia ne stesse parlando». «Quel giovane Moss, sai perché ha vinto la Mille Miglia? Perché aveva un prete in macchina con lui, un prete con la barba e che, durante la corsa, gli leggeva una Bibbia che teneva sulle ginocchia. L'ho proprio visto io, con questi occhi...». Le leggende dello sport nascono anche così. ■



1000
MIGLIA



A maggio riparte la Freccia Rossa

Oggi la 1000 Miglia si corre in tre tappe: da Brescia a Ferrara, poi sino a Roma e ritorno. Ecco il programma di quest'anno: giovedì 1 maggio, a Brescia, verifiche tecnico-sportive in piazza della Vittoria (ore 9.30-18) e partenza della prima vettura da Viale Venezia alle ore 20.15. Arrivo a Ferrara, sede della prima tappa, alle 23.50. L'indomani, venerdì 2 maggio, partenza da Ferrara alle ore 7 e arrivo a Roma, al Motel Agip sulla via Aurelia, alle 21. Sabato 3 maggio partenza da Roma alle ore 6.30 e arrivo a Brescia alle 20.40. Domenica 4 maggio le premiazioni, alle 11, a palazzo della Loggia.

Ecco l'Albo d'oro della rievocazione storica: 1977, Hepp-Bauer; 1982, Bacchi-Montanari; 1984, Pallazzani-Campana; 1986, Schilbach-Netzer; 1987, Nannini-Marin; 1988, Rollino-Gaslini; 1989, Valseriati-Favero; 1990, Agnelli-Cavallari; 1991, Panizza-Pisanelli; 1992, Cané-Galliani; 1993, Vesco-Bocelli; 1994, Cané-Galliani; 1995, Ferrari-Salza; 1996, Cané-Galliani.

IL RACCONTO Nuvolari e D'Annunzio



Era destino che dovessero incontrarsi, come attirati da un reciproco magnetismo di gloria, e una splendida immagine li ritrae, Gabriele D'Annunzio e Tazio Nuvolari, nella piazzetta del Vittoriale a Gardone Riviera. Sono seduti sul predellino di un'Alfa, la nuovissima berlina 6C 1750. E sul lago di Garda, il 28 aprile 1932, al momento del commiato, D'Annunzio regala al pilota irriducibile, al legionario degli autodromi (così lui lo vedeva), una delle sue «inezie squisitissime», una tartarughina d'oro. Con una simpatica dedica: «all'uomo più veloce del mondo, l'animale più lento».

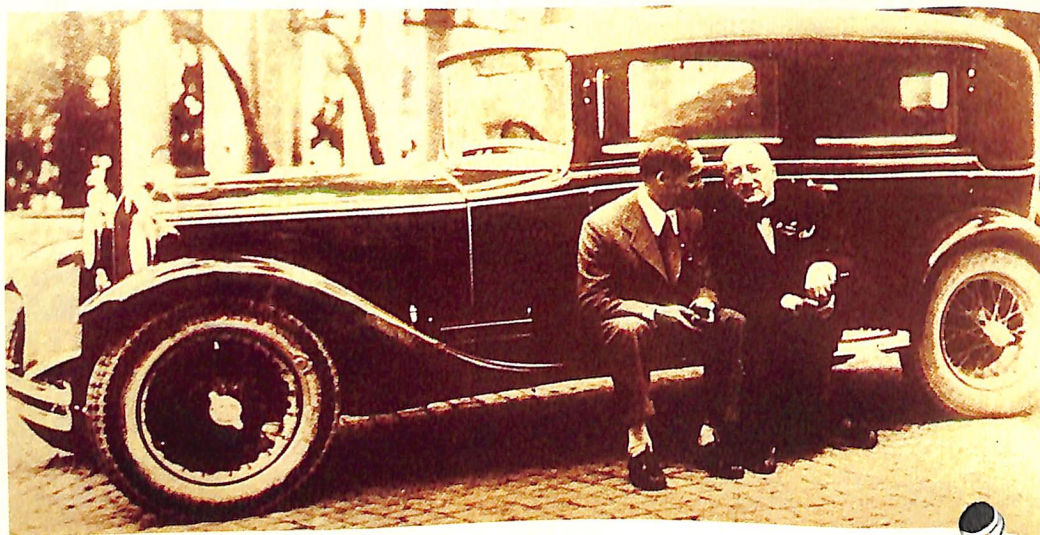
Tazio Nuvolari, commosso da quel gesto, non si separerà mai più dal piccolo portafortuna, nelle corse e nella vita. Arrivando a disegnarlo persino sulla fusoliera del suo aeroplano. Come mai una tartaruga? Un passo indietro. E a districarci in una montagna di lettere e manoscritti custoditi al Vittoriale è un libro di Vittorio Pirlo, *Inezie squisitissime*, scritto di recente nel più puro stile dannunziano: solo per gli amici. Praticamente introvabile, come una tartarughina...

Un giorno, nel 1924, arriva al Vittoriale una tartaruga vera.

Una lettera della marchesa Luisa Casati Stampa l'ha preannunciata da Amburgo: «Riceverai una tartaruga da Hagenbeck. Mettila in giardino, Coré». Il dono è graditissimo: il Poeta, da bambino, aveva allevato, con infinito amore, due tartarughe nel giardino della casa paterna. Ma nel 1927 la tartaruga muore improvvisamente, per una indigestione notturna di tuberose di cui è ghiotta. D'Annunzio chiede allora aiuto al ceseatore Renato Brozzi, il «caro e gran-

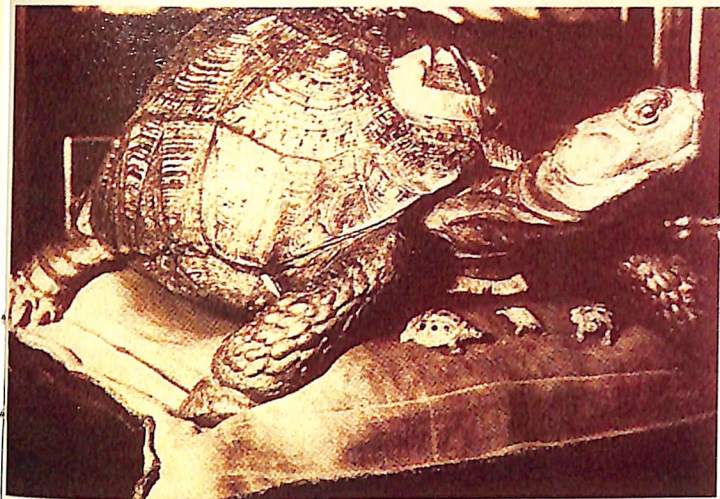


... All'uomo più velo



de animaliere» di Traversetolo, e gli propone di usare la corazza dell'animale per una insolita scultura: una tartaruga con il corpo in bronzo e con un motto inciso: *Intra me maneo*. Cioè, rimango dentro di me. L'artista, in genere pronto a soddisfare il bizzarro cliente, stavolta non si fa vivo per oltre un anno. Poi, a placare l'ansiosa attesa di D'Annunzio, annuncia che «l'animale sta spuntando le ali e presto verrà a posarsi sul Vittoriale». Il lavoro, ultimato nel 1928, è di dimensioni notevoli (80 x 35 centimetri), e solo nel 1933 troverà posto al centro del tavolo della sala da pranzo che, all'interno della nuova ala della villa di Cargnacco - detta Schifamondo - prende il nome di Stanza della Cheli.

Cioè, dal greco, della tartaruga. Ma la finezza dell'opera, di quella deliziosa «tartigrada» (così chiamata non tanto per la sua lentezza in natura, quanto per la lentezza... esecutiva dell'amico ceseatore) fa nascere in D'Annunzio un'idea stravagante: tante tartarughine, «inezie squisitissime», ad accrescere la già folta schiera degli oggettini da donare ad amici e personaggi in visita al Vittoriale. Ed ecco l'incontro con Nuvolari. Dalla dorata prigionia sul lago di Garda, (personaggio tenuto a distanza anche da Mussolini stesso, fondamentale per il timore di non poterlo gestire sul piano politico-diplomatico), D'Annunzio confida il desiderio di incontrarsi col grande pilota. E con un'Al-



Da sinistra, Nuvolari in una Mille Miglia, e la famosa «Cheli», mamma ideale di una stirpe di tartarughine-dono... In basso, l'incontro tra Tazio e D'Annunzio (a destra nell'immagine) davanti al Vittoriale, e ancora «Nivola» con Enzo Ferrari.

ce l'animale più lento



nella tradizione della sua razza congiunge il coraggio della poesia, la più tranquilla potenza tecnica al più disperato rischio e infine la vita alla morte nel cambio della vittoria».

Pochi minuti dopo, nella Stanza del Lebbroso (chiamata anche Cella dei Puri Sogni in quanto luogo estremo di raccoglimento e meditazione), D'Annunzio fa

fa Romeo ai cancelli del Vittoriale. Il prefetto Rizzo, «occhiuto carceriere», promette di fare il possibile. «Sono perplessi - gli scrive il Poeta - per quel che riguarda l'automobile Alfa, perché non conosco le condizioni e perché sono ormai nella più squallida miseria. Bisogna che io rifletta...». Ma la riflessione dura poco, pochissimo. «Domani», scrive nuovamente al prefetto, «romperò la clausura avendo telegrafato all'onorevole Gianferrari di venire a colazione col prode Nuvolari». E così sarà. Una visita di sette ore, in un'atmosfera di schietta cordialità. Al termine della colazione, nella sala del Cenacolo, D'Annunzio declama a Nuvolari questa dedica-ritratto: «A Tazio Nuvolari del buon sangue mantovano, che

giurare a Nuvolari di vincere la Targa Florio in Sicilia. «Quando corro - replica pronto il campione - corro per vincere. Questo glielo giuro, vedrà che andrò forte». E, al momento del commiato, il dono della leggendaria tartarughina. Nuvolari terrà fede al giuramento, trionfando da par suo in Sicilia. D'Annunzio, al colmo della gioia, telegrafa: «A Tazio Nuvolari. Tu ti ricordi che nell'accomiatarci io sorridevo da una sola parte del viso, comandandoti di vincere la prova di Sicilia e tu non hai dimenticato il nostro patto dentro la stanza funebre. Nel separarci noi eravamo entrambi sicuri della vittoria e perciò non mai commiato di compagni fu più bello. Oggi la tremenda obbedienza ti fa due volte legionario. Sono

con te e con i tuoi emuli stasera nella terra che il grande imperatore chiamò splendidissima. Ti abbraccio: Gabriele D'Annunzio, presente, 9 maggio 1932».

Ma ecco un particolare interessante. Quando, esattamente una settimana prima, Pietro Bonini torna a riprendere l'Alfa Romeo, trova al Vittoriale questo messaggio: «Caro collega, grazie dell'esser venuto a liberare l'ammirabile Alfa. Io sono malato, dalla sera della bella visita, con un'intossicazione iodica. E mi rammarico di non poterLa salutare e di non poter ricevere da Lei le istruzioni pratiche su la condotta della macchina. Donna Luisa (Luisa Baccara, n.d.r.) vorrà sostituirmi poiché aspira ad impadronirsi del volante! Cordiali saluti a Lei e a tutta la comitiva artefice. Gabriele D'Annunzio, 2 maggio. Le offro due talismani del Vittoriale, anzi tre. Una tartarughella alla Folgore...».

Cioè a Tazio Nuvolari. Che può unire così alla tartarughina d'oro ricevuta direttamente dalle mani del Poeta, un'altra d'argento uscita da poche ore dalla gioielleria milanese di Mario Buccellati. A questo orafo famoso D'Annunzio si era infatti rivolto per aver ancora «alcune di quelle minuscole tartarughe» che continuano a scappare velocissime dalle sue «mani buche». Quindi Tazio Nuvolari è uno dei pochi al mondo, forse l'unico, ad avere due figli della grande Cheli, due animaletti di nidiate diverse.

L'animaletto d'oro, quello della leggenda, appartiene alla prima nidiate, opera dell'«animaliere di Traversetolo», chiamato per scherzo da D'Annunzio anche Renato Tartaruga. È nato cioè nel 1928. Le dimensioni? Difficile dire.

Anche perché a sua volta Nuvolari, dopo riproduzioni in varie foggie e misure, dona la tartaruga ai più cari amici. Rendendo quanto mai vera la frase di D'Annunzio nel volumetto *Vogliamo vivere*: «Io ho saputo dare alla mia azione un potere perpetuo di simbolo».

Con un tocco di immortalità. E difatti, all'ingresso del Vittoriale c'è una scritta, «Io ho quel che ho donato»... ■

MITI SPORTIVI Le stelle Alpine



Regalò alla Francia orgoglio e campioni, umiliò auto ben più potenti e blasonate. Bella e selvaggia, dell'Alpine è facile innamorarsene ancora oggi.

La storia dell'Alpine A110, la più prestigiosa e gloriosa berlinetta di Francia, prende le mosse da lontano. Da una Mille Miglia del 1952, leggendaria e incredibile, corsa sgomitando nelle retrovie, fra le affollate categorie minori. E, altra cosa che conoscono in pochi, è pure una famosa matita italiana a disegnarne il prototipo, quella di Allemano: lo stilista riprende un iniziale, affascinante studio di Michelotti per conto di Jean Rédélé, abile venditore di auto, ricco e con le corse nel sangue. La carrozzeria in alluminio, dalla linea bassa ed elegante, poggia sul telaio di una 4Cv: la Rédélé Speciale, questo il nome, pesa solo 550 kg. e adotta un motore da 1.063 cc. Il cambio è quello della normalissima e popolare 4Cv ma ha due marce in più, ne ha cinque. È in fondo quello che Jean Rédélé usò in una leggendaria Mille Miglia del 1952 quando, con una 4Cv elaborata, non solo vinse la categoria Sport ma arrivò al traguardo talmente in anticipo sulla tabella di marcia da cogliere impreparati... i commissari di gara. Il grande sogno di Rédélé nasce proprio lì, alla Mille Miglia. Quel missile travestito da 4Cv è solo l'inizio, non resta che saltare il fosso: dar vita ad una sportiva unica al mondo. Nascono così la A106 e la A108. L'alluminio lascia il posto alla vetroresina, iniziano le prime gare. Il nome «Alpine» è coniato dopo una vittoria alla prestigiosa Coppa delle Alpi. Piace a tutti, suscita simpatia istintiva. E allora Rédélé decide d'essere manager di se stesso, fondando la Société des Automobiles Alpine e riuscendo ad ottenere aiuti dalla ▼

Scene dal Rally di Montecarlo di quasi sei lustri or sono, quando le Alpine A110 1600S imperversavano non soltanto nel Principato, con piloti come Andruet, Piot, Vinatier e tanti altri (foto Silvano Marchino).

A110



nsantfan



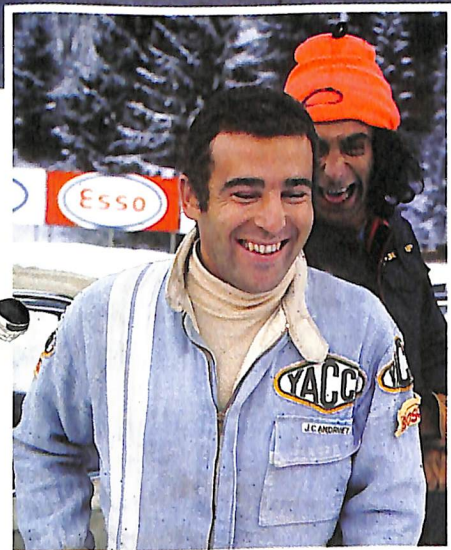
▼ massima industria di Stato francese. Ci mette un po' di tempo, ma centra l'obiettivo nel 1968, quando la Renault comincia a puntare sullo sport e diviene prima partner della Alpine (Alpine Renault), per acquisirne, nel 1977, la maggioranza azionaria. Il debutto della A110 è al Salone di Parigi del 1962: la berlinetta che farà subito impazzire i transalpini dal piede pesante è derivata dalla A108, monta un motore 956 cc. (55 CV, 170 km/h), ha un bel vestito leggero in vetroresina, un telaio innovativo. Alle estremità d'un grande trave centrale portante stanno infatti dei telaietti su cui si impernano le sospensioni, il cambio, il motore posteriore a sbalzo. Così facendo la ripartizione dei pesi è 60% dietro e 40% davanti. E la tendenza decisamente sovrasterzante viene contrastata accentuando il camber delle ruote (in modo proporzionale alla potenza) e agendo sulle sospensioni, aumentandone via via la rigidità. La coda si fa più pronunciata per lasciar posto al motore della R8 e prevedere un'elaborazione futura. Una mossa vincente. Perché da questo momento in poi la berlinetta non cambierà, se non nei dettagli. Andrà solo in palestra ogni tanto, per un po' di body building, in una rincorsa continua a incrementi di potenza, mantenendo però inalterato quel cocktail di leggerezza e solidità invero incredibile per l'epoca.



In queste pagine, altre suggestive immagini rallystiche delle Alpine agli inizi degli Anni Settanta. Qui a destra primo piano per Jean-Claude Andruet (foto Silvano Marchino).



non furono altro che dei pericolosi cervi volanti (questo il soprannome nel mondo delle corse), altre incarnarono sensazionali vetture sportive che - magari oggi sono in pochi a ricordarlo - conquistarono ben due campionati del mondo e ridicolizzarono a più riprese sia le Porsche che le Lancia, le grandi e imbattibili regine di quegli anni. Alpine per tutte le tasche, dunque. Ci fu proprio un momento in cui gli appassionati, francesi e no, sognarono un'Alpine nel loro futuro. Come né più né meno succedeva oltreoceano con le Mustang, davanti alle vetrine delle concessionarie Ford... Certo, bisogna og-



gi anche tenere conto del fatto che con gli anni molte Alpine G sono diventate Alpine S, che un sacco di motori delle R8, delle R12 e delle R18 sono finiti sotto il cofano delle Alpine. Negli anni è successo un po' quello che da noi è capitato con tante FIAT che, più sul piano del look che della sostanza, hanno cambiato nome in Abarth... Tornando alle Alpine, ecco alcune cose da sapere assolutamente.

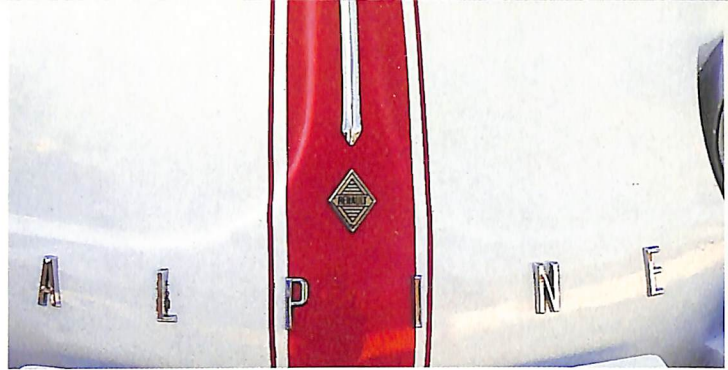
Già nel 1964, l'iniziale peperino motore 956 cc. lascia il posto a quelli «pompati» a 1.108 cc. delle versioni R8 Major (58 CV) e R8 Gordini (84 CV), affiancati da quelli preparati da maghi del calibro di

Gordini e Mignotet (993, 1.149 e addirittura 1.296 cc.). Nel 1966 arriva sul mercato l'Alpine 1300: il motore è un 1.255 cc. preparato da Gordini (90 CV) o un 1.296 elaborato da Mignotet (105 CV), un propulsore su cui si lavorerà e studierà fino al 1976. Nel 1967 ecco invece l'Alpine 1500, che sfrutta il motore della R16 (1.470 cc. e 90 CV) e che, dopo soli 42 esemplari, lascia il posto alla 1600. La 1300 diventa 1300 S (1.296 cc e 115 CV, e poi 132...) e le si affianca la 1300 G (1.255 cc. e 105 CV), mentre la 1600, montando nelle versioni da gara il motore R16 TS preparato arriverà alla soglia dei 140 CV. An- ▼



▼ zi, nelle versioni Gruppo 4, gonfiate negli ultimissimi anni fino ad 1,8 litri (per cercare, invano, di contrastare le Lancia Stratos), si raggiungerà quota 172. Quando nel 1977 si chiude la produzione di questa vettura, l'ultimo modello è la 1600 SX (1.647 cc. e 95 CV) il cui motore è quello della R16 TX... Ma com'è un'Alpine, vista con gli occhi di oggi? La linea non sembra risentire troppo dello scorrere del tempo, resta filante e aggressiva. Il rombo del motore sferraglia al punto giusto, il body in vetroresina ben sopporta e maschera le ingiurie degli anni. È sempre affascinante e intrigante, la bella francesina, fa venir sempre voglia di scappare chissà dove. Lontano da occhi indiscreti, alla ricerca del limite... All'interno l'Alpine ha tutto di una berlinetta sportiva: volante a tre razze, due grandi «occhi» per tachimetro e contagiri, ogni cosa a portata di mano. Il posto di guida è sdraiato e leggermente disassato verso destra. I punti deboli sono subito evidenti: mediocre stabilità sul dritto alle grandi velocità, tergicristallo e proiettori decisamente insufficienti, vetri che si appannano in un attimo. L'accessibilità all'abitacolo è scomoda. Più che scendere dall'Alpine, ci si lascia scivolare, cadere fuori. Ma il vero guaio sta altrove. È che, in una ferrea politica di contenimento dei prezzi, sull'Alpine finivano all'epoca un sacco di elementi Renault di serie, elementi che spesso non reggono alle tremende sollecitazioni date dall'incremento di potenza. Un vero peccato. Ma una volta regolate le sospensioni, trovato il giusto assetto, l'ottimale compromesso fra mescole e dimensioni dei pneumatici, la maneggevolezza in curva diventa diabolica e anche se l'Alpine corre quasi sempre di traverso, in buone mani sa trasformarsi in una vettura di notevole precisione e dal piacere di guida assolutamente fantastico.

Del resto bisognava pure che le berlinette colmassero in qualche modo il pesante handicap di potenza di cui soffrivano, soprattutto nei rally, di fronte alle ben più potenti avversarie. Ma la personalità dell'Alpine emergeva e creava la differenza sul campo. Ben poche vetture sportive hanno ancor oggi tanto carattere come «lei». Al punto da aver saputo creare una scuola di piloti unica al mondo. Bisogna pur sempre gettare il classico cuore al di



là dell'ostacolo, ma sulle strade di montagna l'Alpine si trova sempre a suo agio. Si trasforma in puledro di gran razza: basta un lungo sterrato o un percorso tormentato dalla neve e dal ghiaccio perché la francesina sfoderi tutte le sue unghie. Ne sanno qualcosa tanti driver, da Jean Rédélé e Jean-Luc Thérier (forse sempre una spanna sopra tutti) e poi Andruet, Darniche, Piot, Nicolas, Vinatier, Hanrioud, Orsini, Larrousse, Saby. Una bella banda, che ha saputo far ballare l'Alpine meglio di John Travolta con la sua affascinante Olivia Newton-John. E difatti ancor oggi, al volante di un'Alpine, si prova un'emozione in più. Ci si sente sempre in buona compagnia, fra i grandi del volante, mentre la nostra francesina si mette bruscamente di traverso in un tornante, facendo andare in fuorigiri il nostro cuore. Ed è subito attrazione fatale.

*Sempre affascinante, la A110 1600 S Gruppo 4
messaci a disposizione per il nostro test ci ha
nuovamente, profondamente appassionato
(foto Sergio Carrara).*



Piccola, acquattata e filante, sembra un impossibile incrocio tra un rettile e un felino: la sua bellezza selvaggia ancora oggi affascina, e la rende subito oggetto di desiderio. La trazione posteriore con il motore piazzato a sbalzo oltre l'assale delle ruote assicura grande motricità, senza caricare troppo l'avantreno, grazie all'estrema compattezza dell'insieme. Il propulsore è quello che veniva montato sulla berlina Renault 16 TS, riveduto e corretto da Amedeo Gordini già nella versione stradale, che erogava ben 125 CV. Nell'Alpine non ci si

LA PROVA

La 1600 S Gruppo 4

siede al volante: la si indossa, ci si fonde con lei fino a farne parte, in una sorta di simbiosi a dir poco eccitante. Lo splendido guscio di plastica che riveste il telaio (scatolato in lamiera di acciaio) avvolge come un guanto, obbligando ad una posizione di guida semplicemente perfetta; le braccia sono distese, perché lo sterzo è molto diretto e la curva va gestita col piede destro, più che con le mani; queste servono per

controsterzare, quindi non è mai necessario sbracciarsi, anzi: i movimenti sul volante devono essere minimi e precisi, come su una monoposto; le gambe sono allungate, coi piedi più in alto del bacino, perché è proprio attraverso il bacino che l'Alpine va sentita e interpretata, trovandosi questa parte anatomica non solo nel baricentro perfetto dell'auto, ma anche nel punto più vicino possibile al suolo. L'esemplare affida- ▼



▼ toci è un Gruppo 4 restaurato in epoca «moderna», ma secondo i precisi canoni del suo tempo: costruita nel 1971, questa A110 è stata riportata all'antico splendore grazie alle attente cure dedicate alla ricostruzione per quanto riguarda la scocca, il telaio, le finiture e gli interni. La parte meccanica, poi, comprende tutta la preparazione «Casa», perché l'auto è una ex gara, riportata nelle condizioni originali dalla Renomotor di Acqui Terme (AL).

SOTTOSTERZO, QUESTO SCONOSCIUTO

Lo sapevamo, l'avevamo già apprezzato in passato, ma risalire su questa diabolica macchina e riprovare certe sensazioni in fondo è sempre una sorpresa. Comunque non ci ha stupito vedere ancora una volta come, in condizioni di asfalto regolare e guidato, la berlinetta francese abbia sempre poche ri-

vali. I 680 chilogrammi in ordine di marcia sono il suo asso nella manica: oltretutto, l'assetto decisamente piatto, sempre e solo sovrasterzante, abbinato ad una combinazione perfetta di rapporti al cambio e all'ottimo lavoro dell'autobloccante, rendono l'Alpine un giocattolo incredibilmente divertente e redditizio. Il motore gira pieno e corposo già a 3.500 giri, allungando con bella progressione fino ai 7.000, agevolato dal peso-piuma della vettura e dalla ridotta caduta di regime tra una marcia e l'altra: questo grazie al cambio ravvicinato «Casa» (sigla di catalogo 364), abbinato ad un rapporto finale intermedio (coppia conica 9/34). Il comando non è precisissimo, ma con un po' di assuefazione diviene discretamente rapido. Superbo l'inserimento in curva, immediato e millimetrico di avantreno, col posteriore che inizia da sé un leggero sovrasterzo che va poi gestito col gas, così da mantenere la vettura sempre in leggero controsterzo; l'impostazione della curva è la fase più delicata, perché un rilascio troppo brusco (dovuto magari ad una pavida esitazione...), così come una sgasata troppo violenta, con il trasferimento di carico verso il re-

trotreno già in atto, possono produrre lo stesso risultato, che si chiama testa-coda. Ecco quindi che il mestiere e, soprattutto, la sensibilità del pilota assumono un ruolo determinante, capace di fare la differenza tra un'esecuzione della curva garibaldina, caotica ed arrischiata, ed una perfetta pennellata in sovrasterzo fluido e controllato... La pressione sull'acceleratore va aumentata progressivamente, senza spaventarsi se succede (e succede, è una legge fisica...) che il fondoschiena parta verso l'esterno della traiettoria mentre i piedi, laggiù davanti, si spostano verso la corda... Freddezza, gioco di mani (che in questo caso non è da villani...), il volante che gira dolcemente nella direzione opposta alla curva, il piede destro che mantiene una pressione costante sull'acceleratore, aumentandola a mano a mano che la belvetta tende a riallinearsi...L'Alpine si guida così: se la conosci e la rispetti, ti lascia per-



A sinistra, un deciso controsterzo, necessario per correggere la sbandata del posteriore.

In questa immagine, la filante ed ancora coinvolgente linea dell'Alpine. In alto, una corretta esecuzione di curva, in sovrasterzo controllato. Nelle foto piccole sopra, da sinistra, l'angusto abitacolo, il vigoroso 1.6 da 155 CV e il vano anteriore, col serbatoio e la ruota di scorta.

(foto Sergio Carrara)



Dati tecnici

ALPINE-RENAULT A110 1600 S Gruppo 4 - anno 1971

Motore: posteriore longitudinale, 4 cilindri in linea di 1.565 cc.

Alesaggio x Corsa: 77 x 84 mm.

Potenza massima: 155 CV a 7.000 giri.

Coppia massima: 17,2 Kg m a 3.500 giri.

Alimentazione: due carburatori orizzontali a doppio corpo.

Trasmissione: trazione posteriore, cambio a 5 marce, differenziale autobloccante.

Peso: 680 kg.

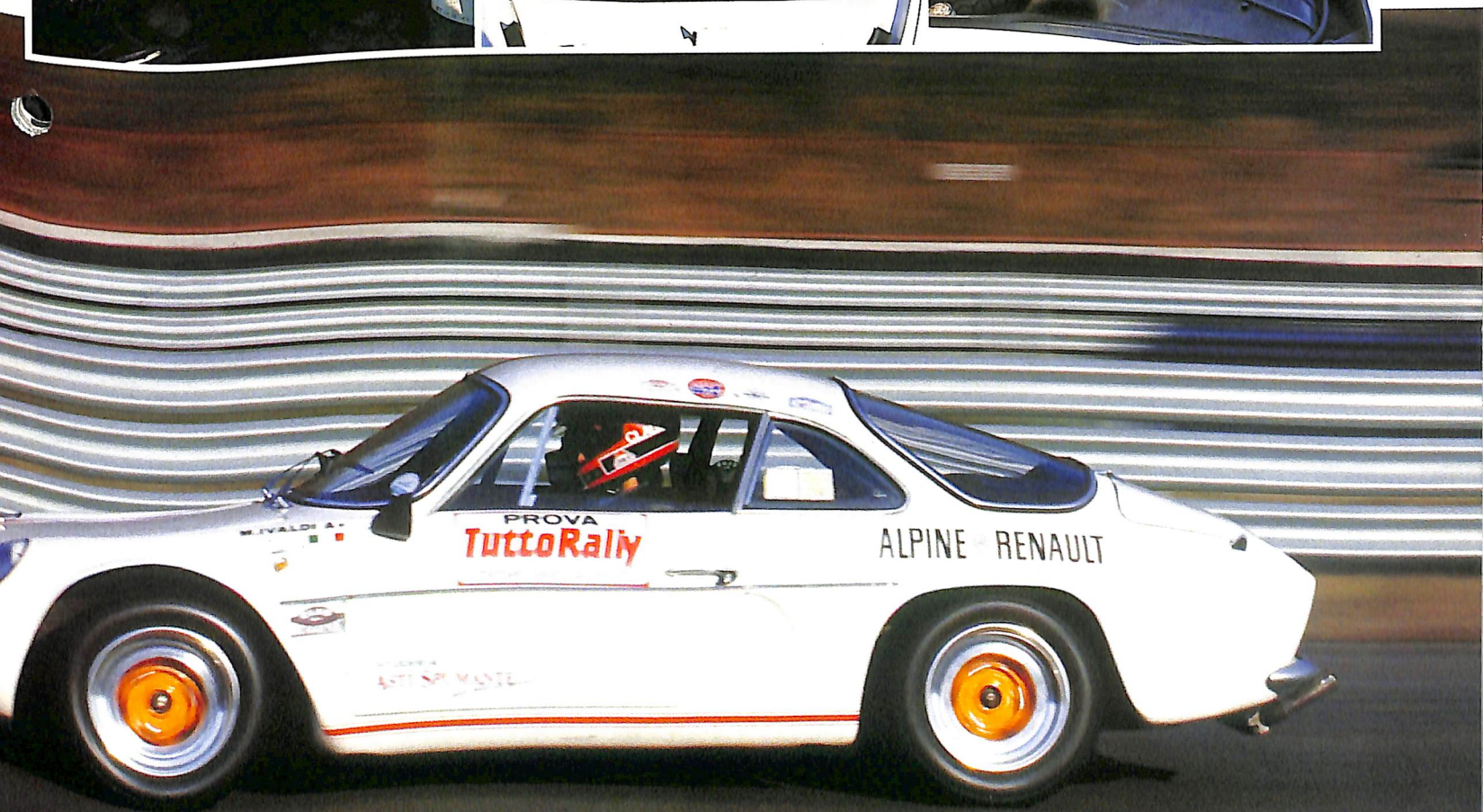
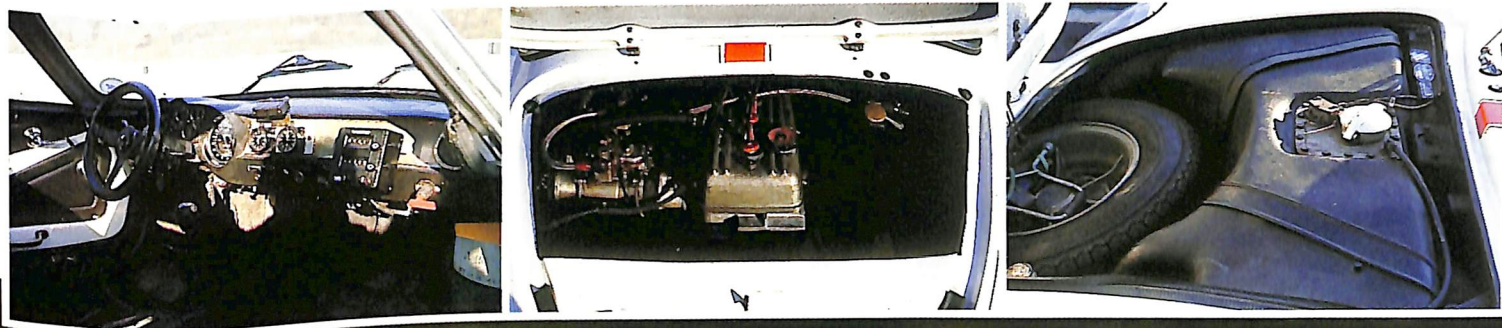
sino la libertà di decidere in qualunque momento se privilegiare lo spettacolo o il cronometro.

I freni, che sono quelli definiti «grosi», omologati all'epoca in Gruppo 4, pur senza risultare straordinari (stiamo pur sempre viaggiando su una macchina più che venticinquenne...) fanno decentemente il loro lavoro, al contrario di quelli di serie, che non erano all'altezza della situazione per

quanto riguarda soprattutto la resistenza alla fatica. Ne sanno qualcosa i piloti che, correndo all'epoca con l'Alpine in Gruppo 3, se li dovevano tenere perché così imponeva il regolamento...

L'Alpine A110 Gruppo 4, nella prima metà degli Anni Settanta, su quasi tutti i percorsi fu comunque l'auto da battere. I suoi limiti erano soltanto nell'affidabilità non proprio proverbiale e nell'estrema sen-

sibilità necessaria per guidarla efficacemente nel veloce, soprattutto in presenza di fondi scivolosi o variabili, terreno invece ideale per la leggendaria rivale Fulvia. ■



UN COLLEZIONISTA Flaminio Valseriati



Avvocato a Brescia, è pronto a saltare sul primo aereo per assicurarsi un'auto: oggi ne possiede una dozzina, tutte prodotte tra il 1947 e il 1963.



Gia il nome, anche se al maschile, evoca qualche cosa di magico nel mondo dell'automobile d'epoca. Basti pensare alla lussuosa cabriolet che riposa nel parco macchine del Quirinale e sui cui divani si sono seduti re e capi di Stato di mezzo mondo. Quella è la Flaminia, questo è un avvocato cinquantenne di Brescia al quale non difetta il gusto del bello, della sublimazione artistica, della grazia musicale (appartenga ad uno dei suoi 400 strumenti a corda o alla voce di uno dei motori della sua collezione di macchine). Flaminio Valseriati incarna il modello del gentleman-driver, con i suoi baffi all'insù, il suo papillon, il suo aplomb, la sua «auto-ironia» (il doppio senso è voluto) che sprizza da ogni poro ogni qualvolta la chiacchierata si trasferisce dai plichi di carte giudiziarie alle auto d'epoca, dalle banali conver-

Passion

sazioni quotidiane ad un progetto d'acquisto. «Il collezionista - dice - è un nevrotico, cosciente di iniziare e proseguire una cosa che non avrà fine». E con una teoria degna dei migliori filosofi del passato (non per niente ha fatto studi classici, e si vede), traccia il profilo di colui che entra perfettamente nel gorgo del collezionismo: «Vuole tutto, ma sa che tutto non lo potrà avere. Però comincia, ed ogni volta è un piacere interiore. Finché non arriva la fase di assuefazione: si inizia a godere». Valseriati, per sua stessa definizione, è un cultore del bello con la passione per la velocità. Una passione necessariamente repressa fino ai primi Anni Ottanta per volere dei

suoï genitori (e questo giustifica il ritardato ingresso nel mondo delle gare, sia su pista che di regolarità), ma che ha origine quarant'anni fa, quando i carabinieri di un piccolo paese a ridosso della città vengono chiamati per fermare «un'auto fantasma». Una Fiat 1500 C si muoveva da sola per le strade, pensarono i più non vedendo nessuno al volante. Ma sul sedile, sopra due alti cuscini, c'era Flaminio che, già pratico di guida (aveva solo dieci anni), riusciva a condurre l'auto guardando la strada attraverso la mezzaluna superiore del volante. Fu l'inizio di una passione che lo portò, a dodici anni, a competersi un manuale di termodi- ▼



Come sempre elegantissimo, anche nell'affrontare una gara di regolarità, ecco Flaminio Valseriati a bordo della sua splendida Mercedes 300 SL (sopra). In basso lo vediamo invece nel corso di una 1000 Miglia sotto la pioggia...

e senza fine



UN COLLEZIONISTA Flaminio Valseriati

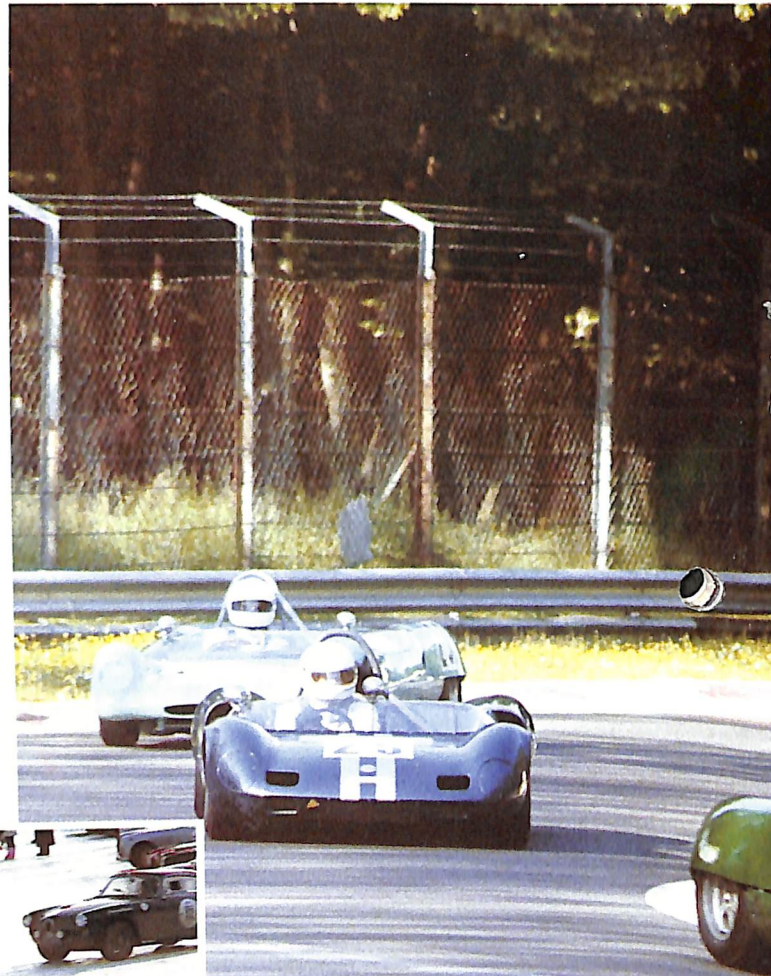


▼ namica (quello allora famosissimo di Tron) e, di lì a qualche anno, ad inventare una frizione automatica che non brevettò mai. «Volevo sapere che cosa stava dentro le cose che mi interessavano - ricorda - Ero affascinato dalle forme delle macchine di quel tempo, dalla maestria di quei carrozzieri la cui abilità artigianale sconfinava nell'arte, mi divertivo a sfidare gli amici di liceo indovinando il modello delle macchine dalle loro dimensioni (studiate a memoria sui primi numeri di quella "bibbia" che si chiamava Quattroruote)». Dentro ogni collezionista,

a parte le dovute eccezioni, c'è sempre qualche cosa che si cova nel tempo, che si costruisce piano piano. «Finché una persona non dispone di soldi propri - riprende Valseriati - è inutile, puoi fare

ben poco. Ma pensare ciò che vorrai, come lo vorrai, all'inizio ti aiuta a rincorrere quel sogno che, nel caso delle auto d'epoca, poi diverrà autoinganno: voler cioè ricreare un passato e una condizione inesistente». E al collezionista Valseriati «l'incoronazione della passione repressa» arrivò nel 1981 con l'acquisto della prima macchina, una MGA del 1957. Poi vennero una 1100 Sport Prototipo del '47, un'Alfa Romeo 2500 SS del '52, una Porsche 356 SC preparata da pista, la Lotus 11 del '56, la Lotus 23B del '63, la Mercedes 300 SL «Ali di Gabbiano» del '55. E ci fer-

A fianco e a destra in basso, l'avvocato bresciano non disdegna le gare di velocità: eccolo a Monza con la Lotus 23B (Actualfoto). Situazione diversissima qui sotto, con Valseriati sul ghiaccio di Madonna di Campiglio nella Winter Marathon con la Porsche 356 Cabrio.



miamo qui. Non perché Valseriati non disponga di altre macchine (in garage ce ne sono una dozzina), ma perché queste macchine e il loro periodo di costruzione permettono di mettere a fuoco una parte non indifferente dell'anima del collezionista. E delle sue strategie di caccia. L'avvocato bresciano ritiene che per motivi legati all'adolescenza e agli anni più spensierati della sua vita (di più rispetto ad adesso, visto che mantiene un piacevole gusto della vita), le macchine che cercherà dovranno sempre essere state costruite tra il 1947 ed il 1963, «cioè, tra quando ho co-

minciato a capire e quando sono diventato adulto». Dovranno per lo più essere auto sportive (per soddisfare la sua passione della velocità e delle corse in pista), con carrozzeria a tutto tondo, senza spigoli. Soddisfare requisiti base (come determinate caratteristiche del motore), essere belle, essere perfette, appunto sinuose, rappresentare un sogno. «Non le cerco in base all'offerta del mercato - precisa - ma esattamente al contrario». La collezione, di per sé, non deve essere una cosa statica. Deve vivere, quando possibile, così come vivono ancora gli strumenti nelle bacheche dei saloni di casa (un giro di accordatura dura tre o quattro mesi, e settanta di essi vengono più o meno regolarmente suonati) e, soprattutto, le



macchine. «Le batterie sono sempre cariche, i motori in fase, gomme e freni a punto - dice Valseriati - perché in ogni momento io possa prenderle e guidarle. Noi collezionisti, come detto, dobbiamo dotarci di una buona dose di autoironia perché, oltre ad umanizzare quell'oggetto, rappresentato dalla macchina, dobbiamo far sì che esso diventi l'alter-ego del nostro stato d'animo di quel momento. Io non colleziono l'oggetto per l'oggetto, colleziono per essere, per avere». Soprattutto in questo campo, quindi, quando ricerca e acquisti sono animati da propositi «di vita», emerge lo spirito «missionario» del collezionista, la sua voglia di riportare fuori l'essenza delle cose. A disposizione di tutti, non solo di chi può capire. «A questo proposito - af-

ferma Valseriati - i concorsi di eleganza sono un momento importante per il collezionismo di auto storiche. Senza rivolgersi a chi culturalmente è più preparato, il concorso riporta in atmosfere vissute da tutti e questo deve essere lo spirito che accompagna queste passeggiate. È inutile organizzare concorsi che hanno come unico scopo la salamezzina di mezzogiorno». E il decalo-

go? Forse un unico articolo: il collezionista non vende, perché la collezione non è un patrimonio finanziario ma un bene interiore. Può succedere, è vero, ma c'è sempre un motivo: una permuta («Ebbene sì - ammette scuotendo la testa - ho fatto anche questo per un pezzo di casa»), qualche difetto strutturale o imperfezioni nell'apparato meccanico, il non essersi sufficientemente innamorato dell'oggetto. L'etichetta? Saltare sul primo aereo perché una minuscola inserzione su un giornale straniero annuncia la disponibilità della macchina che si cerca, raggiungere il posto, dare un'occhiata alla vettura, due battute sul prezzo. In quindici minuti l'affare è fatto. È così che fa Valseriati dopo una paziente attesa; in questo modo ha saputo dell'esistenza della sua Ali di Gabbiano blu notte. È volato in Germania, vi è tornato per prendersela, l'ha portata in Italia guidandola, ha dormito la notte sui suoi sedili. Per amore di una si-

nuosa, splendida signora, si fa questo ed altro. La soddisfazione di un collezionista serio? Ricevere una telefonata da Stoccarda e sentirsi dire: «Se la sente di portare alla Mille Miglia la 300 SL Prototipo Ali di Gabbiano? È quella del nostro Museo, una delle quattro che hanno corso la Carrera Messicana del '52». E in questo caso, come fai a dire di no? ■



fotografie Sportfoto

LE GARE Sanremo Storico '97

I re di Fiori

Niente più sterrati scassa-macchine, nottate trascorse a lottare contro il tempo e i mille problemi che nascono da una gara lunga e massacrante: il Sanremo Storico non è più la dura avventura di venti o trent'anni fa, ma per le auto di allora è sempre un appuntamento da non perdere.

Un tempo il rally di Sanremo si chiamava Rally dei Fiori, ma venne subito ribattezzato dai piloti... rally dei sassi. E delle buche. Lasciare Sanremo per avventurarsi su per le montagne dell'entroterra ligure e voler anche correre a tutto gas era semplicemente una follia. I racconti dei

piloti degli Anni '60 sembrano proprio tratti da una puntata di X-files, roba da accapponare la pelle. Oggi è tutto cambiato, tutto tranne il fascino della corsa: per chi ama i motori, non «farsi» un Sanremo è un po' come per un soldato di Napoleone non aver visto il pallido sole di Austerlitz. Bisogna essere stati

li, aver sentito per esempio il cuore che batte sul Langan cercandone il ritmo segreto, perché in quella prova ci si gioca tutto, aver vissuto l'emozione di arrivare al traguardo, che è sempre una vittoria (almeno contro una caterva di guai) per capire. Altrimenti si crede di capire, ma così non è... La formula del rally, im-



Walter Röhrl (a lato, in primo piano e in gara) ha letteralmente dominato l'edizione '97 del rally storico con la sua Porsche 911. Michael Stoschek (sopra), chiudendo secondo, ha vinto la gara dei «normali»...

mutabile negli anni, resta semplicemente massacrante. Per le storiche uno spavento di stradine tortuose dell'entroterra, nervosi allunghi tra dirupi e muretti a secco, le stesse prove speciali riservate ai big di oggi. Un tempo su questi asfalti correva Miki Biasion, oggi provano a far meglio Liatti, Sainz, Cunico... Anche i trasferimenti sono infernali. Il ritmo è tale che persino un rifornimento di benzina può mettere in difficoltà, il cambio di una gomma può significare l'addio ai sogni di gloria. Appena scatta la gara pare di assistere a un film a metà fra *Tempi moderni* di Charlot e *All that's jazz* di Bob Fosse. Il ritmo



A completare il podio tutto Porsche ci ha pensato Luigi Bormolini (sopra a destra), mentre Barbieri (a sinistra) con la Mini Cooper è giunto quarto assoluto e primo nel Turismo. Successo tra le Periodo G per l'Alpine di Bigatti (sotto).



aumenta sempre più e chi si ferma, anche solo per riprendere fiato, è proprio perduto. Così è il Sanremo, questa è la sua sottile magia. Quest'anno, nel secondo week-end di marzo, assenti le Lotus Elan (che, detto per inciso, non solo ammazzavano la gara, ma erano dei falsi storici: mai queste auto s'erano presentate al via di un Sanremo all'epoca) e in difficoltà la Jaguar E di Arbizzi-Barisone, il gioco si è risolto fra le Porsche. Se fino a qualche anno fa erano le 356 ad andare per la maggiore, ora sono le più potenti e veloci 911 a tenere il campo. In un duello d'altri tempi. A parte la cavalcata solitaria di Walter Röhrl, avviato verso il suo magico tris (dopo i suc- ▼

LE GARE Sanremo Storico '97

▼ cessi del 1980 e 1985...), la lotta per il podio si è ristretta a due equipaggi, i tedeschi Stoschek-Hawranke e gli italiani Bormolini-De Luis. Fra altre due 911, insomma. Ma la pompa della benzina della Porsche di Bormolini si è messa a singhiozzare proprio sul più bello di un lungo attacco nella seconda giornata di gara, quando il distacco era di soli 9 secondi. E allora non è rimasto altro da fare, lungo la strada, che tifare per



L'Alfa Gtv 2000 di Pendini (sopra), seconda scratch e prima nel Turismo tra le vetture del Periodo G. Sotto, a sinistra la Austin Healey di «Andyson», a destra la BMW 1800 Ti di Kafner. In basso, la Skoda 1000 Mb ufficiale del céco Indra.



la grintosa Mini Cooper di Barbieri-Barbieri che si lasciava dietro motori ben più potenti, motori di Porsche, di BMW 1800 Ti, di Lotus Cortina e di Sunbeam Tiger.

Ed ecco le emozioni in presa diretta, all'arrivo: Walter Röhrl ha ammesso di aver rivissuto le sensazioni d'un tempo («Mi son proprio divertito. Ho corso per vincere, come sempre, perché non mi è mai piaciuto arrivare secondo... E se non avessi dei malanni alla schiena, farei più spesso incursioni come questa nel mondo delle gare, anche storiche. Stavolta a Sanremo ho festeggiato i miei 50 anni e l'ho fatto nel migliore dei modi»), Michael Stoschek è contento di aver fatto incetta di punti per l'Europeo («Sono il vincitore della seconda gara: la prima l'ha vinta Walter, l'altra, quella per i piloti normali, l'ho invece vinta io. D'al-



tronde era tutto già scritto prima ancora di partire»), Luigi Bormolini è parzialmente deluso («Contavo sul secondo posto e nella parte centrale della gara, la mia rincorsa stava andando bene. Sarà così per un'altra volta: del resto il mio duello con Stoschek sarà il leit-mo-

tiv di questa stagione»). Una Mini Cooper ha invece trionfato nella parallela e affollata Coppa dei Fiori di regolarità, quella di Messina-Cuccotti, che ha avuto ragione di Capsoni-Capsoni (FIAT 124 Abarth) e Aghem-Conti (Lancia Fulvia 1,6 HF).



Qui sopra, Germano con l'Abarth 1000 Tc. A destra, i migliori regolaristi: in alto la 124 Abarth dei Capsoni, secondi assoluti, a fianco la Mini Cooper dei vincitori Messina e Cuccotti, in festa all'arrivo. Ancora a destra, ma in basso, la sempre veloce Giulia Super di Vairo, nono assoluto nel rally.

LA CLASSIFICA

12° Sanremo Rally Storico

Sanremo (IM), 6-9 marzo 1997

- Röhr-Göbel (Porsche 911).....in 1.10'46"
- Stoschek-Hawranke (Porsche 911).....1.12'52"
- Bormolini-De Luis (Porsche 911).....1.13'27"
- Barbieri-Barbieri (Austin Mini Cooper S).....1.14'10"
- Trajbold-Trajboldova (Porsche 911).....1.15'29"
- Kafner-Huesgen (BMW 1800 Ti).....1.17'20"
- Walter-Albrecht (Porsche 356 Coupé).....1.17'40"
- Ellermann-Aichele (Porsche 911).....1.17'41"
- Vairo-Miante (Alfa Romeo Giulia Super).....1.18'15"
- Righi-Goldoni (Sumbean Tiger Alpine).....1.18'45"
- Polli-Giuntoli (Ford Lotus Cortina Mk 1).....1.18'57"
- Germano-Richetta (FIAT Abarth 1000 Tc).....1.19'53"
- «Andyson» Sommo-Tomaselli (Austin Healey 3000).....1.21'22"
- Scofferi-Doglio (FIAT Abarth 1000 Tc).....1.23'36"
- Silvestri-Bormolini (Porsche 911).....1.24'09"
- Arbizzi-Barisone (Jaguar E Coupé 3.8).....1.26'58"
- Giribaldi-Giribaldi (Lancia Fulvia Coupé).....1.29'55"
- Indra-Kieslich (Skoda 1000 M5).....1.35'42"
- Leumann-Portmann (Aston Martin Le Mans).....1.49'27"

Periodo G Nazionale

- Bigatti-Srsnova (Renault Alpine A110).....in 1.15'10"
- Pendini-Frank (Alfa Romeo Gtv 2000).....in 1.18'14"
- Wolf-Wolf (Porsche 911).....in 1.18'18"
- Melli-Sala (Porsche 911).....in 1.18'43"
- Salvi-Maniero (Lancia Fulvia HF 1,6).....in 1.21'13"
- Cortese-Fasano (FIAT 124 Sport Spider).....in 1.22'59"
- Valsecchi-Martinoni (Porsche 911 T).....in 1.24'28"
- Lawin-Boemme (Opel Kadett B Coupé).....in 1.30'06"

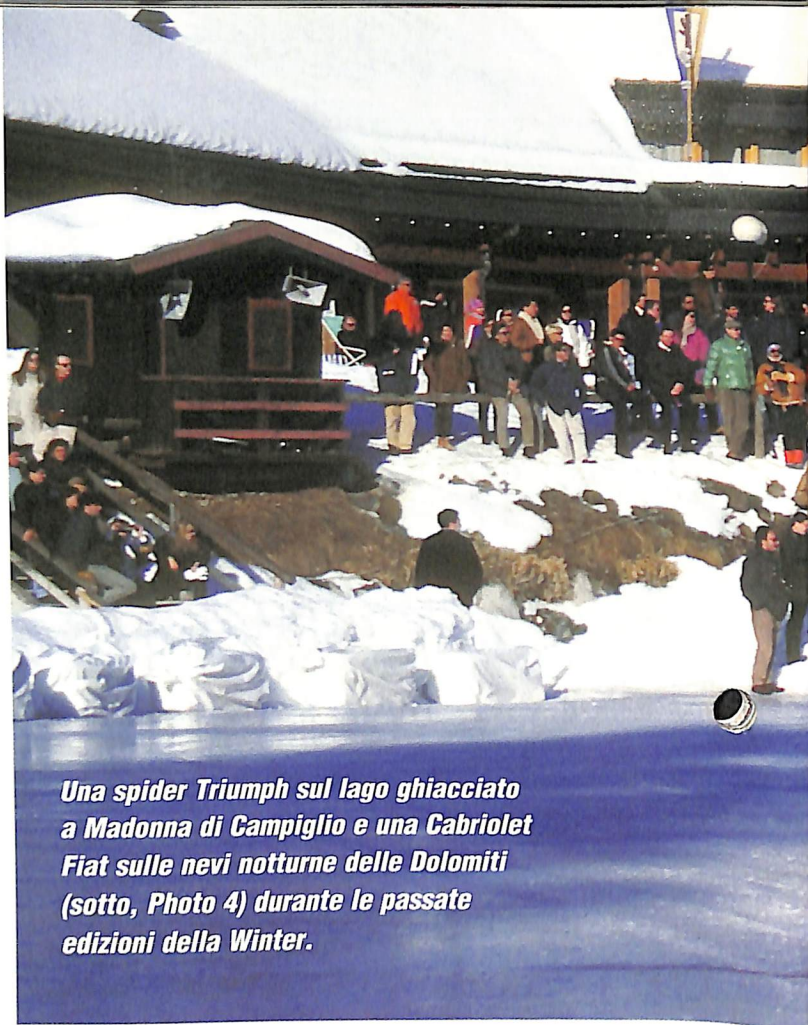
11ª Coppa dei Fiori

- Messina-Cuccotti (Innocenti Mini Cooper).....pen. 0.20.4
- Capsoni-Capsoni (FIAT 124 Abarth Rally).....0.32.2
- Aghem-Conti (Lancia Fulvia Hf 1,6).....0.32.8
- Lanteri-Astraldu (Morris Mini Cooper).....0.32.9
- Mundi-Vertuan (Innocenti Mini Cooper).....0.37.4
- Beltrand-Perno (Opel Kadett GT/E).....0.37.4
- Calvini-Michenzi (Innocenti Mini Cooper).....0.40.4
- Delfino-Delfino (Alfa Romeo Giulia Super).....0.48.2
- Aravecchia-Bonanno (A112 Abarth).....0.49.7
- Bruschi-Bruschi (Triumph Tr 3A).....1.00.8



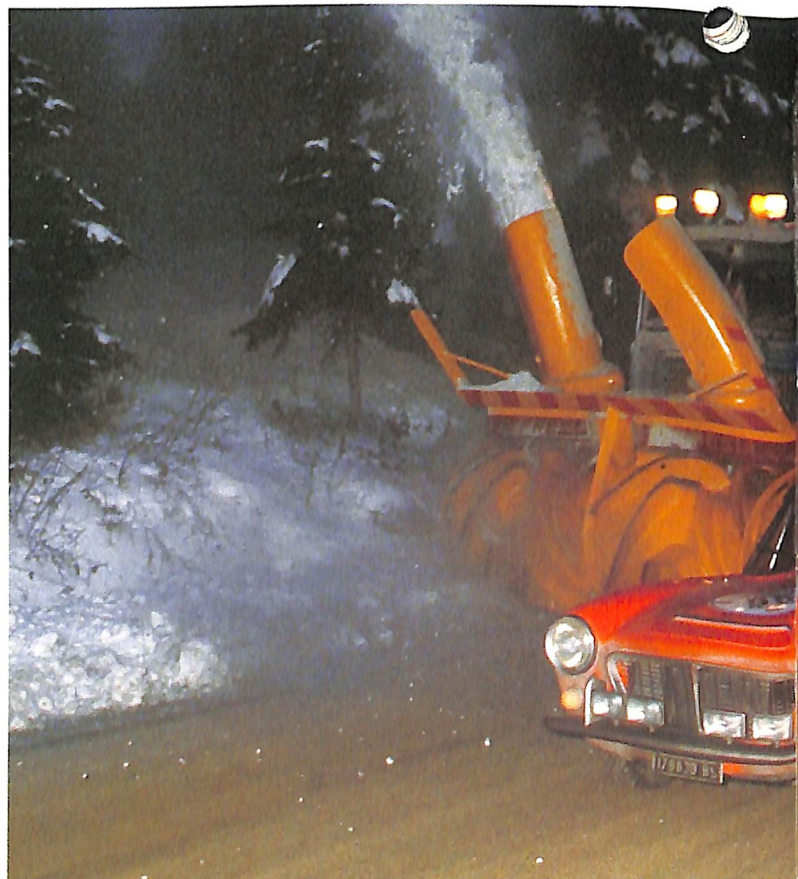
Fari che sciabolano nel buio
sui tornanti dei passi alpini,
chiodi che artigiano l'asfalto
e tanto silenzio, rotto solo dal
ringhio del motore. È questa
la gara più attesa della
stagione invernale a
Madonna di Campiglio...

Per un anno intero si aspetta la neve, si spera che scenda a sommergere ogni cosa, cancellando come per magia strade e villaggi: al via da Madonna di Campiglio è questo il sogno di tutti gli equipaggi della Winter Marathon. Che per una notte, la più lunga di tutto l'inverno, si ricrei l'illusione, l'atmosfera di una gara «vera», un rally di almeno trent'anni fa. La notte, in fondo, sa essere magica al volante. È come se al di là del parabrezza scorressero al rallentatore le immagini di un film in bianco e nero: senza i colori, tutto si fa più reale e drammatico, questione di un attimo e si diventa protagonisti di imprese da leggenda. C'è spazio così per ogni fantasia, sportiva o romantica. Ogni concorrente può giocare a vestire i panni di Paddy Hopkirk lanciato, con la sua minuscola Mini Cooper, verso il trionfo nel Rally di Montecarlo, oppure di Jean-Louis Trintignant immerso a tutto gas nella notte francese con la sua rombante Ford Mustang da corsa. Come nel film *Un uomo una donna*, all'alba chissà... forse si riabbraccerà la bella Anouk Aimée... Intanto alla Winter i fari sciabolano nel buio sui tornanti dei più bei passi alpini, sobbalzando nervosi nelle curve strette, i chiodi artigiano l'asfalto senza pietà e poi tanto, tanto silenzio, rotto solo dal ringhio del motore, tenuto ad ogni costo su di giri. Sino all'ultimo,



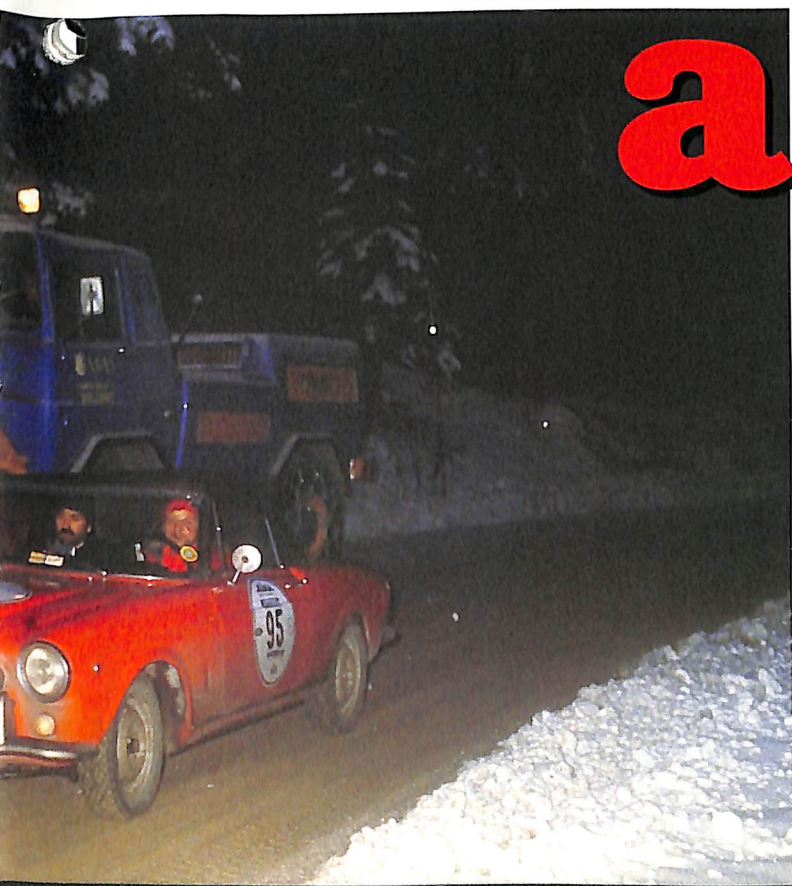
Una spider Triumph sul lago ghiacciato a Madonna di Campiglio e una Cabriolet Fiat sulle nevi notturne delle Dolomiti (sotto, Photo 4) durante le passate edizioni della Winter.

Dove





osano le aquile



sino al momento del via, alle 16 di venerdì 17 gennaio (che giorno!), si è sperato in una maxi-nevicata. Anche in una bufera di neve. Un'esagerazione? No. La verità è che alcuni driver delle storiche sono un po' particolari, orfani della mitica Montecarlo-Sestriere di dieci anni fa, che coincise proprio con la «grande nevicata», con un metro e mezzo di fiocchi bianchi a sommergere tutto, strade, case e, soprattutto, segnali stradali. Che avventura, quella volta! Da allora chi sale a Madonna di Campiglio per correre la Winter Marathon è in cerca di capricci del cuore, di battiti accelerati. E tra sban- ▼

LE CORSE Winter Marathon '97

▼ date più o meno controllate, tra sgasate rabbiose, spruzzi di neve e infidi lastroni di ghiaccio cerca un piccolo antidoto al grigiore del vivere quotidiano. Per una manciata di ore chiede, in fondo, di restare giovane. Giovane e, come in una fortunatissima trasmissione televisiva, re per una notte. Detto questo, non è per nulla facile descrivere una Winter Marathon. Nel cocktail della corsa, da servire come sempre ben ghiacciato, gli ingredienti sono 500 chilometri di guida notturna in montagna, un numero incalcolabile di curve, una dozzina di passi dolomitici, la ronde del Sella da ripetere due volte, una gara sempre in alta quota con punte sino oltre i 2200. Il tutto, si badi bene, con auto d'epoca: la più giovane, pimpante e superattrezzata, è una trentenne. E se molti concorrenti vivono già come una vittoria il solo ritornare «sani e salvi» a Madonna di Campiglio, alle prime luci dell'alba, altri non sognano nemmeno una coppa, ma solo di poter correre la prova finale, quella sul laghetto ghiacciato. Di entrare tra i magnifici trenta che, in una spettacolare esibizione contro il tempo, si sfidano sotto gli occhi e gli applausi di un pubblico da grandi occasioni. È una vera festa arrivare sul laghetto, anche se il ghiaccio, nonostante le ruote chiodate, si rivela insidioso. Se non si è pronti con il controsterzo, basta sfio-

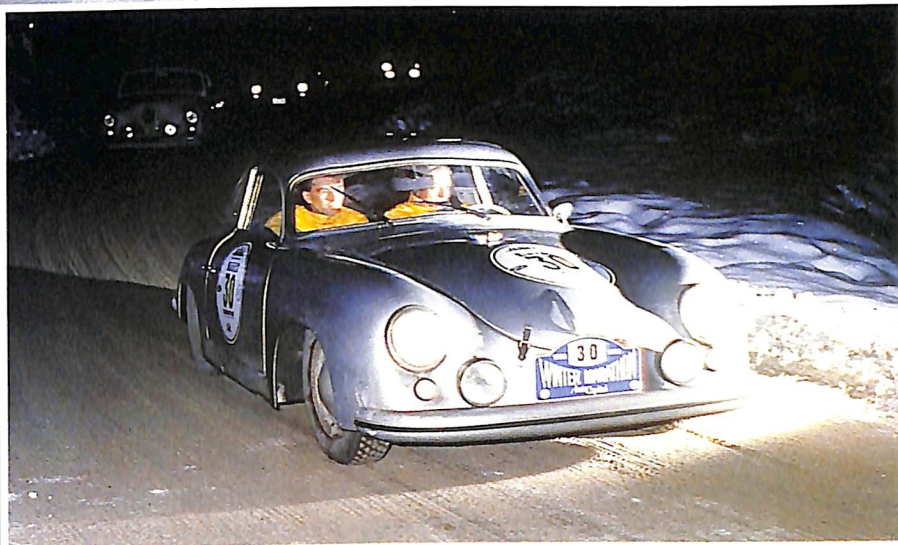
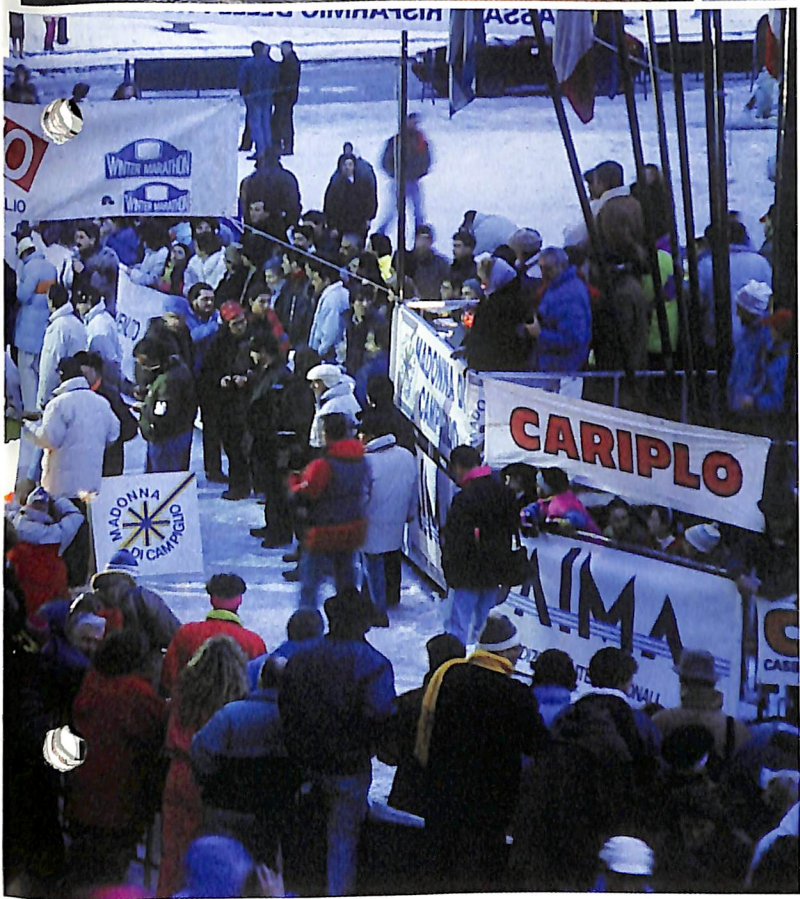


In alto duello glaciale tra Porsche 356. Sopra, una suggestiva immagine della partenza. Qui a fianco, il ghiaccio tirato a lucido impone una guida spettacolare pure alle vetture d'anteguerra (Photo 4).



Da sinistra, una Cortina Lotus pilotata con piglio rallystico, quindi una Giulietta Ti danza sul ghiaccio a Madonna di Campiglio.

Sotto, una Porsche 356 raggiunge un C.O. notturno (Photo 4).



rare i freni o solo una leggera staccata di gas, perché tra le risate degli appassionati, si inizi un lento, inarrestabile valzer stile *holiday on ice*. Perché anche la stanchezza si fa sentire, eccome. Quest'anno al via c'erano 113 vetture e, ormai alla nona edizione della gara, la selezione naturale ha ristretto e di molto la «fauna» delle storiche, tutte per regolamento a trazione posteriore. La fanno da padrone le Porsche 356, poi seguono le Giulietta, le Giulia, le classiche spider inglesi. Anche se non mancano sorprese dalle sprintose Fiat 1100 TV, e dalle peperine Abarth. Stavolta con una Volkswagen Karmann Ghia, una specie di maggiolino vestito a festa, Bruno Ferrari ed Ezio Pasini, per i colori della prestigiosa Scuderia Brescia Corse, hanno infatti concesso un magico bis, ripetendo, con una prova accorta e assai giudiziosa, l'exploit dello scorso anno. Ed hanno preceduto sul podio Cané-Galliani (BMW 328) e Patara-Minelli (Abarth 1000 TC), giostrando con abilità sul laghetto ghiacciato, tra gli applausi dei tanti amici saliti sino a Campiglio per vivere un week-end di motori, all'insegna del revival e di una piacevole, sottile nostalgia. ■

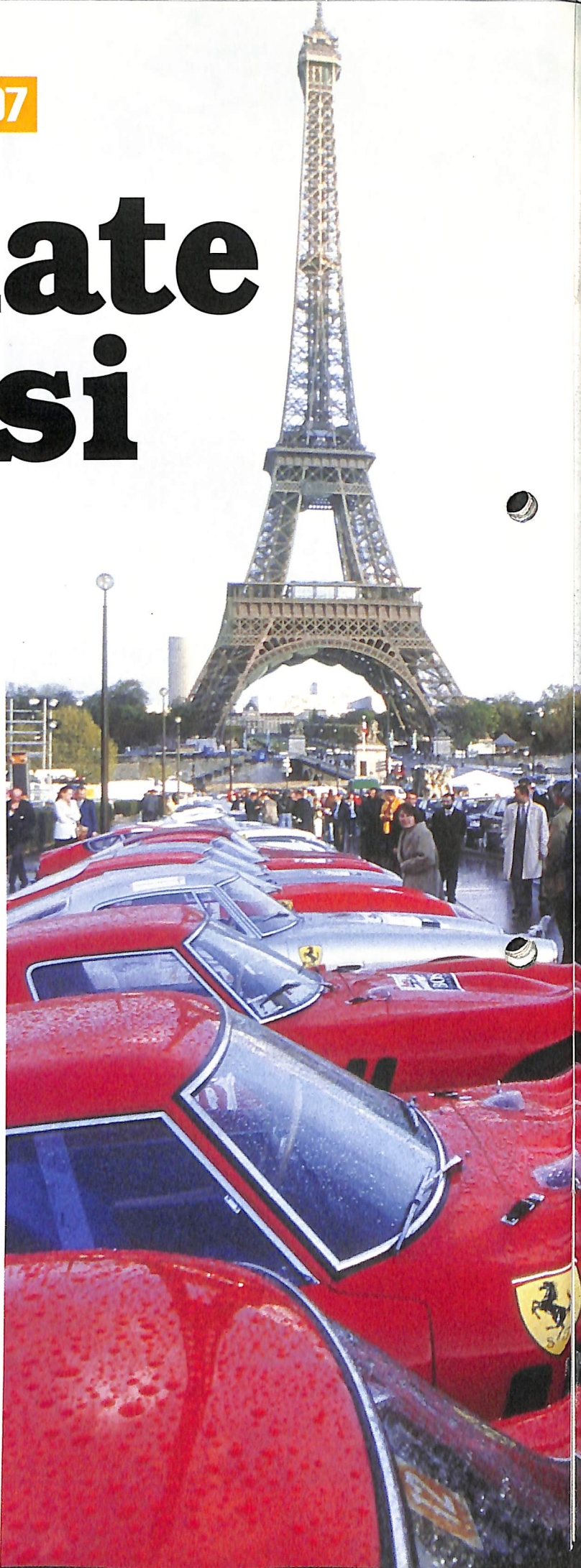
L'Albo d'Oro

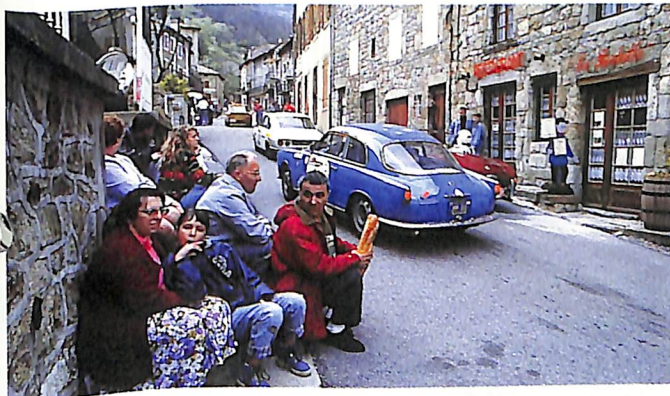
1989	Valseriati-Saporetti	(Porsche 356 Sc)
1990	Marin-Marin	(Osca 1600)
1991	Becagli-Giannini	(Flaminia coupé)
1992	Gramitto Ricci-Maiocchi	(Jaguar E)
1993	Sisti-Grazzi	(Alfa Romeo Giulia)
1994	Vesco-Bocelli	(Simca Abarth 1150 SS)
1995	Cané-Galliani	(Porsche 356 Speedster)
1996	Ferrari-Pasini	(Vw Karmann Ghia)
1997	Ferrari-Pasini	(Vw Karmann Ghia)

Sbandate francesi

Al di là delle Alpi, vale quanto la nostra 1000 Miglia. Nato nel 1899, il «Tour» vivrà quest'anno la propria 63^a edizione, in una lunga maratona che toccherà luoghi famosi e prestigiosi circuiti.

«**N**on sono qui per puntare alla vittoria, ma solo per divertirmi: non potevo dir di no a tanti amici». Jean-Pierre Beltoise, l'idolo degli appassionati di motori d'oltralpe, si infila a fatica nell'abitacolo della Matra 650. Tuta ignifuga candida, capelli brizzolati e taglio stile Black & Decker, è la star indiscussa del Tour de France. Del Tour che rinasce: è il 1992 ed è una bella storia, una bella storia che continua. Quest'anno infatti saranno una quarantina gli equipaggi italiani che si lanceranno, dal 23 al 26 aprile, in una delle corse più antiche e affascinanti del mondo, una passerella per bolidi da favola, che hanno indissolubilmente legato i loro nomi alla magica corsa attraverso la Francia. Risposta francese e corsaiola alla nostra 1000 Miglia, il Tour vanta in questi anni al via la più grande concentrazione di Ferrari da gara, tutte con un passato sportivo semplicemente da brivido. Ci sono le «Rosse» (che al Tour hanno vinto quasi sempre, anche occupando i tre gradini del podio: al punto che una 250 Gt venne addirittura battezzata Tour de France) e tutte le grandi rivali d'un tempo. In una appassionante rivincita. Si par-





Nell'immagine grande, infilata di Ferrari 250 Tour de France (ovviamente...) all'ombra della Tour Eiffel. Nelle altre foto, momenti di corsa in pista (sopra, a sinistra) poco prima del via di una prova in salita (a lato) e un passaggio della parallela gara regolaristica (qui sopra).

te da Parigi, dalla Tour Eiffel, si corre in pista, in circuiti come Monthléry, Nogaro, Alby, sugli asfalti di legendarie cronoscalate francesi. Oggi come un tempo. Ma come è nato il Tour de France? Come un Camel Trophy ante litteram, l'idea di una corsa attraverso la Francia è lanciata dal quotidiano *Le Matin* addirittura nel 1899: 2.200 chilometri in sette tappe, con partenza e arrivo a Parigi. Una cinquantina di concorrenti a bordo di Panhard-Levassor, Decauville, Mors e Amedée Bollée e motocicli De Dion-Bouton si danno letteralmente l'anima per guadagnarsi i 30.000 franchi del montepremi e segnano l'inizio di una nuova era. Il Tour de France Auto, nato e rinato più volte da allora a oggi, dal percorso sempre più impegnativo (sino a seimila chilometri in tre tappe, con veloci puntate oltre frontiera sui circuiti di Spa e del Nürburgring) rappresenterà sempre per i francesi il top motoristico, la gara per eccellenza. Come per gli italiani la 1000 Miglia e per i messicani la Carrera. E pochi grandi piloti hanno saputo negli anni resistere al fascino di questa incredibile *manifestation routière* attraverso la Francia. Basta scorrere gli ordini di partenza per imbattersi in mostri sacri come Andruet, Ballot-Léna, Behra, Beltoise, Bandini, Bianchi, Consten, Darniche, Depailler, De Portago, Fréquelin, Frère, Gendebien, Guichet, Phil Hill, Jabouille, Larrousse, Mairesse, Moss, Michèle Mouton, Munari, Pescarolo, Ragnotti, Schlessler, Simon, Thérier, Trintignant e tanti altri. Cinquantasette edizioni sino al 1986 e poi il sipario cala sul Tour per problemi economico-organizzativi davvero insuperabili. Fino alla rinascita. Ma è storia di oggi. Una storia che quest'anno andrà in scena dal 23 al 26 di aprile. Per informazioni: Peter Auto, 103 rue Lamarck, 75018 Parigi, telefono 0033/1-42.59.73.40, fax 0033/1-42.59.48.28. ■



ANTEPRIMA 2000 Km durch Deutschland

Nel 1992, il 18 agosto a Dresda è festa grande. I manifesti di *Go Trabi Go!* sono dappertutto, ma non è il film sulla Trabant, il popolare trabiccolo a quattro ruote dell'Est a scatenare l'entusiasmo generale. Chi se ne va per davvero è l'Armata Rossa, con i suoi temibili panzer caricati sui treni: l'avvenimento storico è siglato dalla corsa che arriva nel cuore di una Dresda che pare la città della gioia. L'anno prima le auto storiche, a Berlino, passano sotto la porta di Brandeburgo e, andando indietro negli anni, la 2000 km durch Deutschland è l'unico legame, nel nome dello sport e della tradizione, fra le due Germanie. Un tempo gara paragonabile alla nostra Mille Miglia, nata nel 1933 per celebrare (anzi, autocelebrare) i fasti

*Nata negli Anni '30,
morta e risorta in
versione revival, ha
vissuto la separazione
e la riunificazione
delle due Germanie.*



Un anello da Ni

del nazismo al potere (le auto tedesche dovevano vincere ogni cosa, risultare le migliori al mondo, le più veloci su strade lisce come un biliardo...), oggi, nella versione revival, la «2000 Km» è una affascinante maratona attraverso un Paese senza più frontiere. Uno splendido modo per conoscere una Nazione che si crede (oh, che sciocco luogo comune!) tutta uguale e un po' noiosa. E invece così non è, anzi. La verità è che non c'è come viaggiare per capire il mondo e diventare un poco migliori: le auto storiche rendono più facile la magia. Come quella di cancellare il detto: i tedeschi amano gli italiani e non li stimano, gli italiani stimano i tedeschi e non li amano...



Certo la lingua può essere una barriera, ma non bisogna esagerare. Così, ogni estate, a fine luglio circa duecento vetture d'epoca (e qualche motocicletta) si lanciano nell'avventu-

ra mitteleuropea. La macchina organizzativa e l'assistenza onnipresente di Günter Krön, l'infaticabile patron della corsa, è a metà fra un megateam di Formula Uno e il tour esti-



Quattro immagini per esemplificare il grande calore che il foltissimo pubblico riserva alla 2000 Km, lunga e affascinante passeggiata, intervallata da qualche prova di precisione, attraverso la Germania riunificata.



belunghi

vo di Michael Jackson: si aggiunga un radar che sembra la guida telefonica di Berlino, la quasi certezza di perdersi ogni 100 metri per tutti i 2.500 chilometri del percorso, un mare di controlli timbro, una ventina di prove cronometrate al centesimo di secondo e qualche «prova di costanza» (come chiamano i tedeschi viaggiare per chilometri e chilometri, per esempio, a 33 di media...).

La gara? Bisogna interpretarla come una grande cavalcata, una regolarità-endurance. Bisogna semplicemente resistere e non perdersi: ogni passaggio da un controllo timbro regala punti preziosi, eventuali eccessi di velocità (l'organizzazione usa degli autovelox lungo

il percorso...) o il ricorso all'assistenza viaggiante significa perdere un po' dei punti conquistati. Ma bisogna soprattutto godersi il viaggio che è una vacanza (con tappe in alberghi di lusso della catena Dorint, preceduti addirittura nelle camere dai bagagli personali, coccolati e viziati da un nugolo di sponsor, invitati a serate chic, all'insegna dello spettacolo e della mondanità) e lasciarsi scivolare tra le pieghe della vera Germania, gustarsi paesaggi da favola, dal Reno al confine con la Polonia, dalla Mosella alla Selva Nera. Alla fine, al termine del lungo anello attorno a Moenchengladbach, tutti vincitori e un poco più europei, stupiti di come le auto sto-

riche possano riunire equipaggi e popoli diversi in una allegra e divertita scorribanda. Tante coppe e trofei preziosi all'arrivo, ma a tutti un dono gradito: una medaglia speciale, con la riproduzione del percorso. Stessa medaglia e stesso tour del 1933. Da mostrare agli amici al ritorno dalle vacanze, dicendo loro che i veri vip si divertivano a nord, illuminati dal cielo sopra Berlino. O, come cantava Eugenio Finardi nella *Musica ribelle*, proprio vicini alle porte del cosmo.

2000 Km durch Deutschland, 19-27 luglio, Moenchengladbach (D), responsabile dell'organizzazione Günter Krön, telefono 0049/24.34.51.56, fax 0049 / 24.34.25.725. ■

LE SCUDERIE Club Italia



Dal 1985 un gruppo di collezionisti ed appassionati a bordo di sportive di razza svolge un ruolo unico: di ambasciatore, nel mondo, del made in Italy.

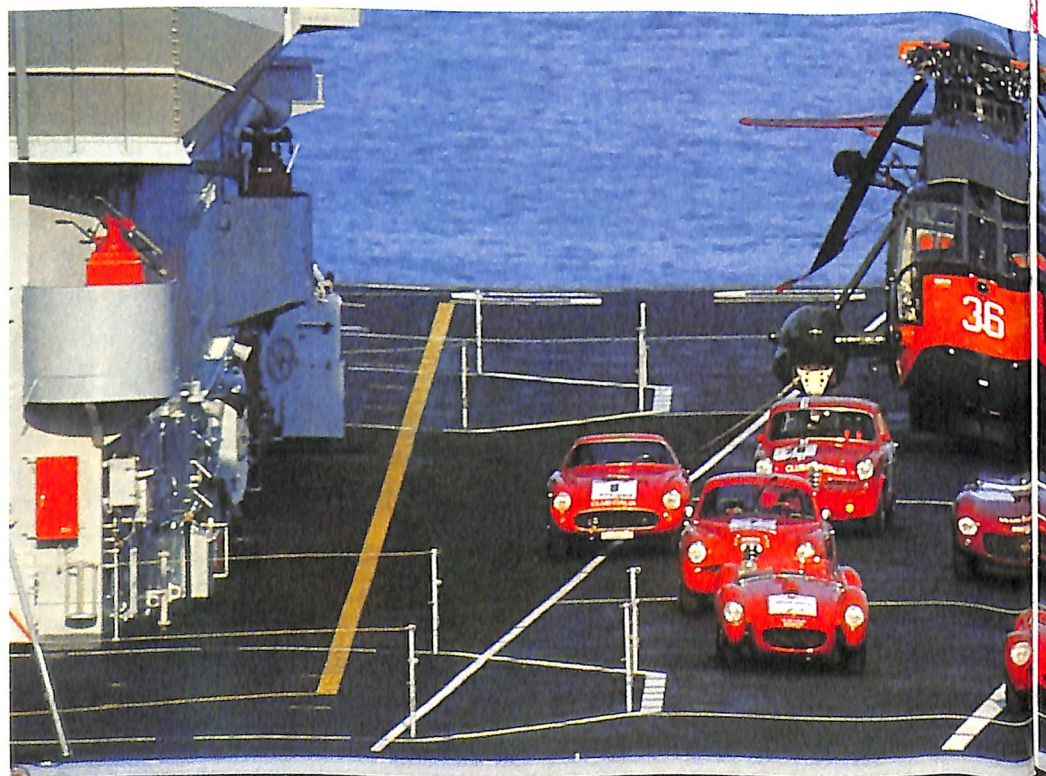
Una decina di anni fa, per lanciare la Visa GTi, la Citroën realizzò uno spot pubblicitario che fece epoca: l'auto decollava dal ponte della portaerei George Clemenceau, precipitava in mare e veniva ripescata e riportata in superficie da un sottomarino. Una follia costata alcuni miliardi, tenendo conto anche del costo di una portaerei e di un U-boat nucleare in navigazione, ma il successo e l'eco tra il pubblico furono comunque enormi. Una cosa del genere l'ha fatta poco dopo il Club Italia, per presentare le sue iniziative sportive: nessuna auto storica e preziosa da lanciare tra i flutti, per carità, ma una scelta di immagine precisa. E una fotografia, quella del ponte dell'incrociatore Giuseppe Garibaldi con venti auto da corsa schierate co-



Una Ferrari 512 BB del Club Italia preparata per le gare di endurance (foto Sandro Bacchi).

Sotto, la spettacolare presentazione delle vetture del Club Italia, avvenuta sul ponte dell'incrociatore Giuseppe Garibaldi (immagine di Guido Alberto Rossi tratta dal volume «Mito d'Auto»).

Va' dove il mo





ti porta tore...



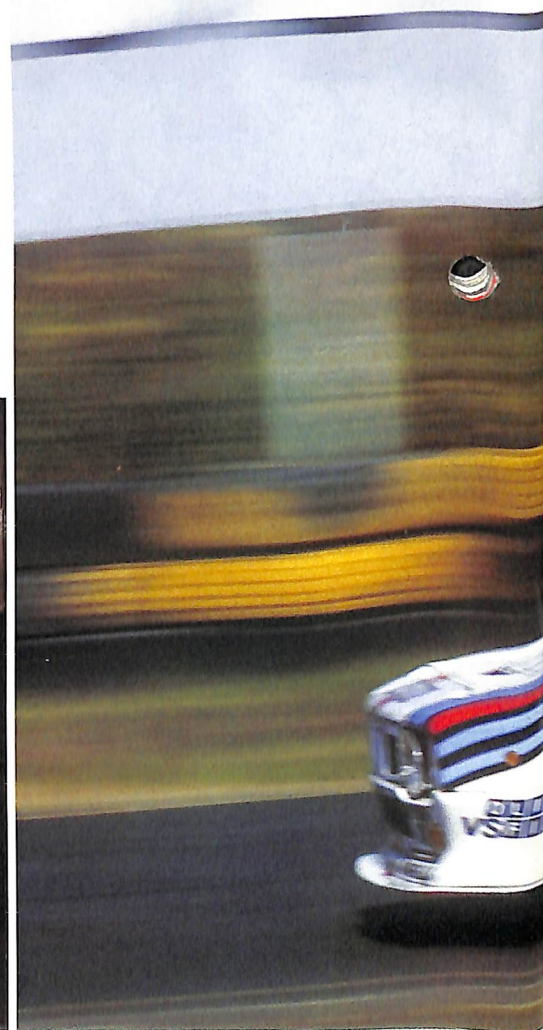
me in una griglia di Gran Premio, che ha fatto il giro del mondo. Prestigioso ed esclusivo come nessun altro, il Club Italia è ormai diventato un ambasciatore del genio italiano, del made in Italy. Nato nel 1985 per promuovere l'immagine dell'auto italiana nel mondo, sempre in prima fila nelle più importanti manifestazioni storico-rievocative, il Club Italia riunisce quaranta soci, grandi protagonisti dell'industria e della finanza, grandi personaggi dello sport e dello spettacolo, collezionisti di livello internazionale. Tra i soci del Club, di cui è presidente Luigi Macaluso, figurano Paolo Cantarella, Vittorio Zanon di Valgiurata, Mauro Forghieri, Michele Alboreto, Luca di Montezemolo, Piero Ferrari e Clay Regazzoni. Qualche gara, questo sì, ma anche e soprattutto tante iniziative spettacolari in giro per il mondo. Tutto per tenere ben alto il tricolore, per far conoscere ed apprezzare il lavoro, i sogni, il genio dell'Italia che lavora. Dell'Italia vin- ▼



▼ cente. Dietro al Club Italia ci sono sponsor e marchi famosi, l'appoggio ufficiale di Alfa Romeo, Fiat, Ferrari, Lancia, Maserati. Del Club Italia resteranno per sempre negli occhi spettacoli sportivi come una gara a Montecarlo e a Monza (pochi minuti prima del Gran Premio di Formula Uno), una sfida Italia-Inghilterra al Motor Show di Bologna oppure raduni insoliti e divertenti come Padri & Figli, unici e irripetibili come Italia Classica.

Di recente, con l'appoggio della casa petrolifera Erg, il Club Italia ha usato per i suoi scopi sociali anche la strada dell'editoria. In un elegante libro, «Mito d'auto», si è posto una domanda appassionante: può un'auto avere un'anima? Certo molti lo credono, ma, dopo un'analisi globale, attenta, profonda e variegata la risposta è stata: non tutte le automobili hanno un'anima, ma l'automobile italiana sicuramente sì. Linea, forma, tecnologia, suo- ▼

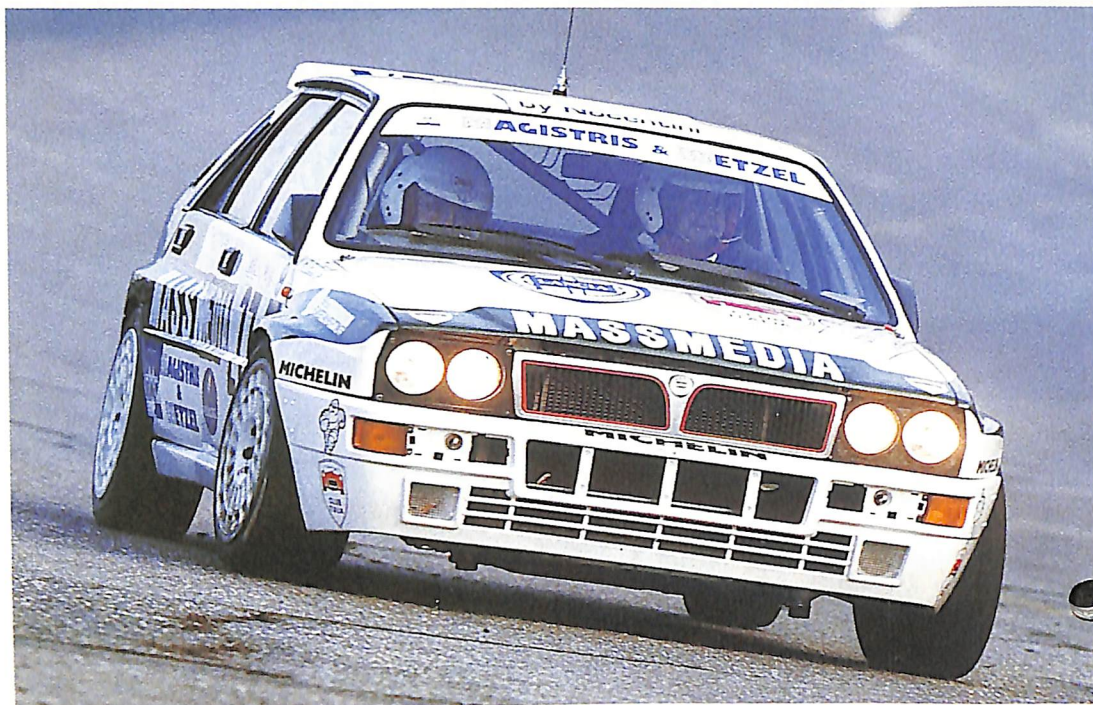
Carrellata di blasonate Lancia: sopra, un'Aurelia B20 impegnata in pista (foto Sandro Bacchi), in alto a destra, una Stratos nei colori ufficiali Alitalia, a fianco, una 037 anch'essa in livrea «Casa» del Martini Racing (foto Sandro Bacchi). Sotto, alcuni soci del Club Italia: da sinistra Paolo Cantarella, Sandro Piccinini, Luca Grandori, Gino Macaluso ed Edoardo Garrone.







▼ ni, colori e soprattutto vittorie conseguite per decenni in tutte le più prestigiose corse del mondo hanno conferito una dimensione unica alle macchine di casa nostra. Una dimensione mitica. Lo stile è tutto, diceva George Bernard Shaw. Un esempio legato al Club Italia? Parlando di motori storici ai giornalisti nell'atelier milanese di Mila Schön, Mauro Forghieri un giorno ha detto: «Le corse storiche sono cambiate e le macchine italiane per vincere dovrebbero trasformarsi in mostri che di storico avrebbero ben poco. Noi ripudiamo questa scelta: preferiamo tenerci i cavalli che hanno (e che avevano un tempo) e pensare a divertirci e a fare divertire il pubblico. Non è il discorso della volpe e l'uva: è una scelta di fondo a cui prima o poi tutti i piloti di auto sto-



Alcuni soci del Club Italia si dedicano pure alle gare moderne: sopra vediamo Peter Zanchi, apprezzato rallysta con la Lancia Delta. Sotto, in visita a Mantova, al Museo Nuvolari, con le Ducati Monster personalizzate per il Club Italia.

riche si troveranno di fronte. Ma verremmo meno all'impegno coi costruttori che rappresentiamo, se ci ponessimo nell'ottica della competitività esasperata. E poi, diciamo la verità: è infinitamente più esaltante avere tra le mani una "lenta" SWB che tagliare per primo il traguardo con una trappolina in-

glese finta come il piombo. Chi ha velleità di gloria, se le vada a cercare altrove. Per esempio nei trofei monomarca».

Insomma, al Club Italia non c'è posto per inutili esibizionismi. Passione sì, ma rispetto delle regole e, soprattutto, della storia: solo così si è sempre vincenti.



SQUADRA CORSE



VERDE AZZURRA

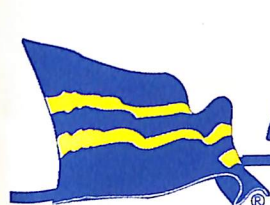
SQUADRA CORSE



GALLIATE - NO



Dal 1994... la passione continua!!!



new line

L'EVOLUZIONE DELLA SPECIE MANGIMISTICA

DALLONI PIERFRANCO & C. s.n.c.
sub-concessionaria



VOLKSWAGEN



Via Ticino, 121 - Tel. (0321) 80.67.14 - 80.79.62 - Galliate

DISCOTECA

Celebrità

TRECATÉ

IMMOBILIARE

EVEREST

NOVARA

PREPARAZIONI SPORTIVE
RESTAURO AUTO STORICHE

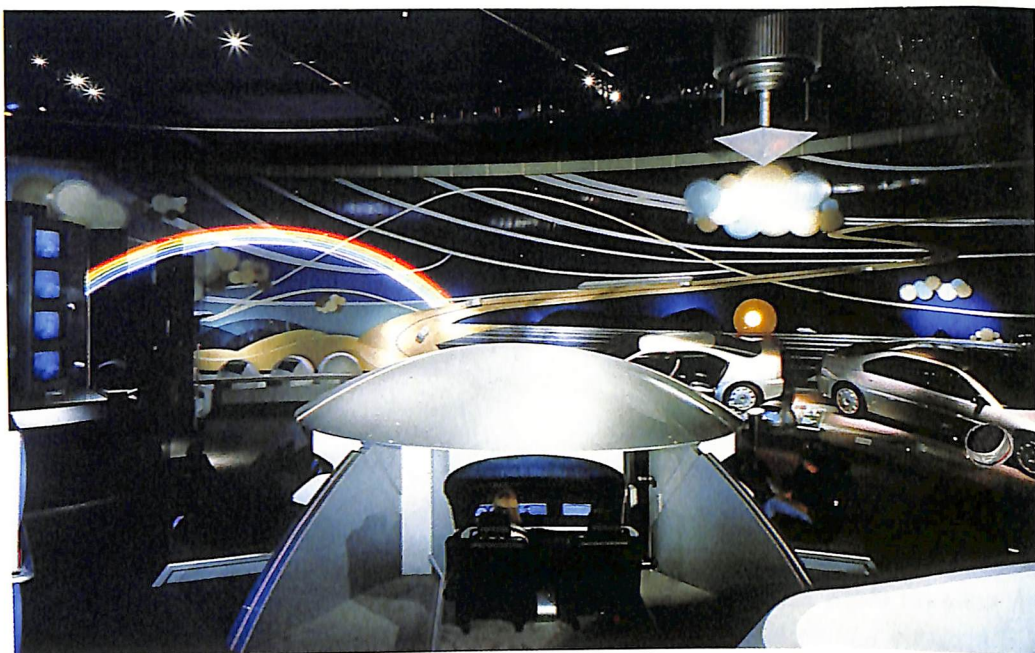
ALEX MOTOR

OLEGGIO

Ritrovo: Giovedì dalle ore 21 c/o Bar Verde Azzurra - V.le B. Quagliotti, 60 - GALLIATE (NO) - Tel. 0321 / 86.12.02

Ogni anno è meta di
300 mila visitatori.
Inaugurato due decenni
orsono e ospitato in un
edificio avveniristico,
propone un viaggio
nella storia
dell'automobile.

È un museo aziendale, ma con oltre 300 mila visitatori all'anno si piazza tra i musei più gettonati di tutta la Germania. Ed è una creazione stupefacente, sotto ogni aspetto: se si passa da Monaco di Baviera e si ha un po' di tempo, vale la pena di farci una capatina. Inaugurato vent'anni fa, costruito contemporaneamente allo stadio olimpico dal celebre tendone pensile, è una specie di grande scodella ai piedi di un quattro cilindri, come affettuosamente i cittadini chiamano il grattacielo BMW. Un grattacielo che il viennese Karl Schwanzer ideò addirittura come un edificio pensile: tutti i ventidue piani vennero infatti costruiti a terra e poi tirati su, verticali, appesi uno all'altro... Il museo invece è stato progettato come una carrozzeria portante: la scodella in calcestruzzo precompresso fa da supporto al tetto e la strada a spirale che i visitatori seguono all'interno è sostenuta solo dalle colonne su cui poggiano quattro piattaforme. Il diametro è sempre maggiore, man mano che si procede verso l'alto: da un diametro di 20 metri, sino ai 40



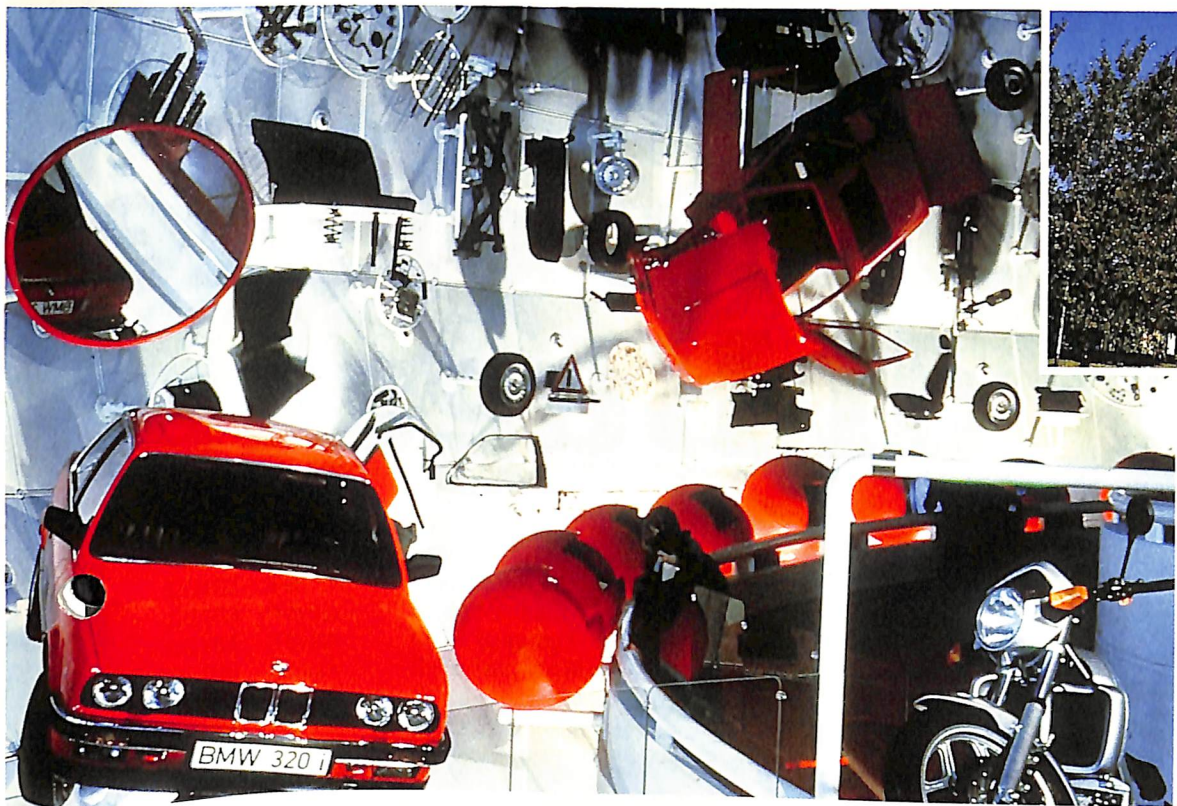
Tutti i

della parte superiore della scodella, alta ben 18 metri. Sul tetto? C'è un gigantesco marchio BMW, ma per vederlo bisogna salire sulla vicina torre olimpica...

Per visitare il museo ci vogliono quattro ore, bisogna armarsi di una cuffia (perché ad ogni piè sospinto ci sono delle stazioni televisive: basta infilare la spina e parte veloce un filmato in quattro lingue) e bisogna prepararsi ad un viaggio nella storia dell'automobile. Ma non solo, anche del pensiero e della tecnica, dei sogni e delle previsioni legate alla mobilità individuale. Il percorso è ad elica e racchiude tutto il Dna, il codice genetico di Casa BMW. Si inizia da una vettuercia Wartburg del 1898 e da un sidecar da competizione del 1949. Poi, ecco la moto bicilindrica vincitrice della Pari-

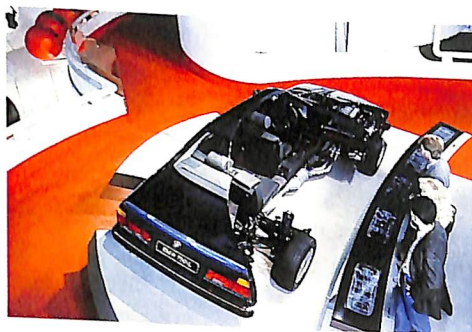


gi-Dakar del 1984, una delle 48 M1 Procar costruite (bolide da 310 chilometri all'ora), una 320 Gruppo 5 con motore di Formula 2, la Formula 2 March vincitrice di ben sei titoli europei (con Jarier, Depailler, Laffite, Giacomelli, von Surer e Fabi), la 2002 turbo con cui l'equipaggio Hahne-Quester trionfò al Nürburgring, un sidecar 500 da record (280,22 km/h, velocità impossibile nel '54 per un veicolo a tre ruote), la 500 con compressore



Da sinistra, un simulatore di guida, quindi uno scorcio con la fortunata Serie 3 E30 ed una K100, moto che ha segnato il passaggio dal bicilindrico boxer al 4 in linea; qui sopra, il museo visto dall'esterno. Sotto, sempre da sinistra, due modelli storici, la 315 e la 502, quindi uno spaccato con annessa guida elettronica.

sogni BMW



di Schorsch Meier, prima moto non inglese a vincere nel '39 il Tourist Trophy sull'isola di Man e una splendida 328 aerodinamica, la sportiva BMW per eccellenza. Quest'auto, in versione aerodinamica, vestita in alluminio dalla Carrozzeria Touring, vinse la Mille Miglia del 1940. La visita prosegue con un viaggio nel futuro: dalla minuscola Dixi alle 8 cilindri del dopoguerra, alla stupenda 507 del 1956 (solo 252 esemplari: persino Ali Khan ed Elvis Pre-

sley si misero in fila per averne una...). E poi dreamcar, auto elettriche, motori a idrogeno, sistemi elettronici di sicurezza e di orientamento nel traffico. Con cinque cockpit diversi, alcuni simulatori di guida offrono ai visitatori la possibilità di sperimentare come presto si viaggerà molto più sicuri nel traffico quotidiano delle grandi città. Alla fine un film tridimensionale: dieci minuti di sensazioni in movimento sul più grande schermo di Monaco, 16

x 6,50 metri... Filmati sono comunque a disposizione qua e là: si va da *Viaggio sulla luna* (del 1902, tratto dal romanzo di Verne) a *Metropolis* di Lang, da *Things to come* di Wells, a sequenze da *Dr. Phibes*, *Tarantula*, *Frankenstein*, *Creature from the Black Lagoon*, 2001 *Odissea nello spazio*. Spezzoni brevi, ma ricchi di suggestione.

Come arrivare al museo BMW? Anche in metropolitana, stazione Olympiapiezentrum: il museo, in Petuelring 130, è aperto tutti i giorni dalle 9 alle 17. Non ci sono barriere architettoniche né scale da superare, il museo dispone di un ampio parcheggio, di un bar e di un buon ristorante. E all'ingresso si possono acquistare oggetti anche di lusso legati alla BMW, capi di abbigliamento sportivo, modellini, vecchi manifesti... ■

C'è modo e modo di giocare con le auto storiche e a Ferrara, da sempre un covo di passione per i motori (possibilmente di ieri), ha preso il via da alcuni anni una manifestazione a metà fra il turistico e la classica regolarità. Si chiama «Valli e Nebbie» ed è organizzata dall'Officina Ferrarese a fine marzo, giusto per evitare le nebbie invernali in viaggio verso il delta del Po. Si punta ad una veloce «sgambata» nel sole, per risvegliare i motori d'epoca dal letargo invernale e la parola nebbie (non perché manchino sul Delta, affatto) è messa lì nel titolo un po' per scaramanzia. Ci mancherebbe altro. Le valli invece sono quelle di Comacchio, famose per le anguille, dove il mare riaffiora e forma dei grandi laghi nel cuore di una natura selvaggia. Da Ferrara le auto storiche corrono veloci verso il mare, sugli argini del Po, su un tracciato carico di storia e di emozioni. Perché? È un bel racconto...

Sotto il cofano azzurro Francia di ogni Bugatti, i motori hanno un cuore rosso. È il simbolo dell'amore che Ettore Bugatti mantiene per la sua patria lontana, per gli inizi della sua grande avventura. Tutto ha infatti origine a Ferrara, dove lui, milanese, ha degli amici appassionati di cavalli e velocità. È a Ferrara, e sono in pochi a saperlo, che nasce la prima Bugatti, a un centinaio di metri dal Palazzo dei Diamanti, al di là del muro di mattoni che chiude i giardini di un altro palazzo, quello dei conti Gulinelli. L'anno è il 1900, Ettore ha solo 19 anni: è sempre l'amore per i cavalli a portarlo a frequentare i conti Gulinelli, allevatori di puledri da corsa, ma quell'estate, nelle scuderie, il ragazzo trascurerà selle, striglie e finimenti per dar vita ad un altro purosangue, rombante e metallico. Da allo-

Sulle orme di Bugatti



Una Jaguar Xk e due Giulietta Spider viaggiano lungo gli argini del Po.

ra nel cuore di Ettore Bugatti resterà sempre il ricordo di quell'emozionante estate ferrarese, di quelle corse folli verso il Po e il castello di Marrara, all'altra scuderia dei Gulinelli. Da allora le auto saranno per lui adorati purosangue (così infatti le chiamerà sempre con affetto), il radiatore di tutti i suoi bolidi avrà la forma di ferro di cavallo (nelle sue diverse varianti) mentre il tappo del radiatore richiama il bugnato, cioè le poderose pietre che fanno da basamento (e danno il nome) al Palazzo dei Diamanti. A Ferrara Bugatti fa solo grandi sogni di auto, in seguito costruirà invece grandi auto da sogno...

Le auto storiche dell'Officina Ferrarese ripercorrono le strade di Bugatti, un tempo bianche di polvere, passano per le antiche ville (le «delizie» degli Esten-

si), raggiungono il Delta del Po, i casoni dei pescatori. Si gioca con i cronometri, ma prevale il piacere di ritrovarsi assieme, accomunati dalla passione per le belle auto d'un tempo. Con le adorate quattro ruote che sono un mezzo per vivere delle belle emozioni, divertirsi e divertire il pubblico lungo il percorso.

Com'è accaduto pure quest'anno, a metà marzo, nell'edizione 1997 vinta da Nonato-Nonato su Osca Maserati 750 (primi anche nel Periodo B), e con le altre categorie andate a Riva-Riva (Fiat 1500 del 1938) ed a Montorfano-Montorfano (Cadillac Coupé De Ville degli Anni '60); la Coppa delle Dame è stata invece appannaggio di Adamoli-Bonavita, anch'esse a bordo di una Osca Maserati 750. ■

Così per gioco

di GOZZI LORENZO

ALCUNI MODELLI DI NOSTRA PRODUZIONE

CG100	Toyota	Celica Bertone - 1° Catalunya '94
CG101	Opel	Ascona 200 - Miki Biasion
CG102	Fiat	Cinquecento Sporting (solo montato)
CG103	Toyota	Celica Marlboro - Tour de Corse '95
CG104	Toyota	Celica Bentivogli - Salento '95
CG105	Lancia	Delta Valvoline Borsa - Valli Ossolane '95
CG106	Toyota	Celica Esso Dallavilla - Lana '95
CG107	Toyota	Celica Esso Pianezzola - Lana '95
CG108	Ford	Escort Martini Cunico - Lana '95
CG109	Ford	Escort Martini Longhi - Lana '95
CG110	Subaru	Impreza Ultron Liatti - Lana '95
CG111	Subaru	Impreza Ultron Pasquali - Lana '95
CG112	Subaru	Impreza Ultron Liatti - Targa Florio '95
CG113	Subaru	Impreza Kremlyovskaya Miki Biasion - San Remo '95
CG114	Ford	Escort Bentivogli '95
CG115	Subaru	Impreza Béguin - Montecarlo '96
CG116	Subaru	Impreza Baroni - Montecarlo '96
CG117	Lancia	Delta Astra Ducruet - Montecarlo '96
CG118	Mitsubishi	Lancer Evo 3 - 1° Svezia '96
CG119	Ford	Escort Vatanen - Svezia '96
CG120	Ford	Escort Blomqvist - Svezia '96
CG121	Fiat	Cinquecento Trofeo - Montecarlo '96 (3 colori)
CG122	Subaru	Impreza ART Navarra - 1° Ciocco '96
CG123	Renault	Clio Maxi ERG Andreucci - 2° Ciocco '96
CG124	Renault	Clio Maxi Husky Piero Longhi - 3° Ciocco '96
CG125	Renault	Clio Maxi Husky Oldrati - 5° Ciocco '96
CG126	Ford	Escort Camel Bertone - Piancavallo/Corte Inglés '96
CG127	Toyota	Celica Bertone - Campione Europeo '96
CG128	Ford	Escort Valvoline Borsa '96
CG129	Subaru	Impreza ART Medeghini - Argentina '96
CG130	Ford	Escort Aimont Uzzeni '95/'96
CG131	Toyota	Celica Esso Dallavilla - Lana '96
CG132	Renault	Mégane Maxi ERG Andreucci - Lana '96
CG133	Renault	Mégane Maxi ERG Andreucci - Lana '96
CG134	Subaru	Impreza McRae - Sanremo '96
CG135	Ford	Escort RS 2000 Totip Russo '96
CG136	Renault	Mégane Maxi Gomez - Catalunya '96
CG137	Subaru	Impreza ART Ercolani - 1° San Marino '96
CG138	Opel	Ascona 2000 Verini/Cerrato '79
CG139	Opel	Ascona 2000 Carrotta - Lana '80
CG140	Lancia	Delta 16V Martini - 1° Sanremo '90 (inedito)
CG141	Mitsubishi	Lancer Evo 3 - Sanremo/RAAC '96
CG142	Fiat	Cinquecento Trofeo - Montecarlo '97 (2 colori)
CG143	Ford	Escort Mobil Auriol - Montecarlo '97
CG144	Mitsubishi	Lancer Evo 3 Nittel - Montecarlo '97
CG145	Toyota	Celica St205 Castrol - Montecarlo '97 (più versioni)
CG146	Subaru	Impreza WRC Burri - Montecarlo '97
CG147	Seat	Ibiza Kit - Montecarlo '97 (2 versioni)
CG148	Subaru	Impreza WRC Liatti - 1° Montecarlo '97

CONCESSIONARIA 1/43 - Racing 43

*Vari modelli
montati e in kit*

SPEDIZIONI IN TUTTA ITALIA



Così per Gioco

Tel. e fax

0161 / 93.51.83

Piazza Roma, 6

13048 SANTHIA' - VC

Gli appuntamenti di aprile e maggio per le auto storiche

APRILE

5-6, Reggio Emilia

Mostra Scambio di Auto Moto e ricambi d'epoca, *Camer*, telefono 0522 / 43.79.34.

5-6, Siracusa

5° Trofeo Città di Siracusa *ASAS*, telefono 0931 / 66.658.

6, Cortona (AR)

Camucia-Cortona, Trofeo CSAI Montagna *Paolo Piantini*, telefono e fax 0575 / 66.505.

6, Montefeltro (PS)

Raid del Montefeltro, *Scuderia HF Club*, telefono e fax 0541 / 62.19.86.

12-13, Arezzo

Coppa degli Appennini, *Club Saracino*, telefono 0575 / 90.26.74.

13, Varano de' Melegari (PR)

Trofeo Monoposto Campionato Italiano Challenge Turismo, *Peroni Promotion*, telefono 06 / 52.00.306, fax 06 / 52.10.06.09.

13, Bari

Rally Provincia di Bari, *Scuderia Japigia*, telefono 080 / 55.66.466, fax 080 / 55.66.592.

13, Bologna

Circuito Tre Province, *Scuderia Nettuno*, telefono e fax 051 / 36.79.97.

13, Belluno

Rally Monte Avena, *BL Racing*, telefono e fax 0437 / 54.04.77.

16-20, Palermo

Giro di Sicilia Storico, *VCC Panormus*, telefono 091 / 68.17.584.

17-20, Imola (BO)

Transappenninica 1997, *Crame*, telefono 0542 / 41.900.

19-20, Brescia

Circuito della Fascia D'Oro, *Old Wheels Veteran Car*, telefono 030 / 48.164.

20, Siracusa

Coppa Bel Monte, Città di Avola, *A.C. Siracusa*, telefono 0931 / 66.658, fax 0931 / 67.975.

20, Colle Valdelsa

Ronde del Gallo Nero, *Valdelsa Classic Motor*, telefono 0577 / 92.90.88, fax 055 / 80.71.371.

20, Predappio (FO)

Predappio-Rocca Caminate, Trofeo CSAI Montagna, *Gruppo Piloti Bandini*, telefono 0543 / 44.91.47, fax 0543 / 449039.

23-26, Parigi

Tour de France, endurance per auto storiche, *Peter Auto*, telefono 0033 / 1-42.59.73.40.

25, Verona

Romagnano-Azzago, gara in salita, *Classica*, telefono e fax 045 / 50.94.00.

25, Caserta

Classica di Primavera, *Motorsport Caserta*, telefono e fax 0823 / 44.47.04.

25, Pisa

Autogiro Provincia di Pisa e Trofeo Giovannini, *Scuderia Kinzica*, telefono 050 / 43.464, fax 050 / 45.446.

26-27, Verona

Targa Classica, rally storico, *Classica*, telefono e fax 045 / 50.94.00.

26-27, Bolsena (VT)

Coppa del Drago, regolarità, *Ass. Piero Taruffi*, telefono 0761 / 94.83.03, fax 0761 / 91.45.47.

27, Castrovillari (CS)

Coppa delle Calabrie, regolarità, *ASA Castrovillari*, telefono e fax 0981 / 21.966.

27, Moncalvo (AT)

Per le terre di Aleramo, regolarità, *Motorsport Moncalvo*, telefono e fax 0141 / 91.64.91.

MAGGIO

1-4, Brescia

1000 Miglia 1997, *Musical Watch*, telefono 030 / 28.00.36, fax 030 / 48.093.

1-4, Salerno

Itinerando con la Topolino per la Penisola Sorrentina, *Topolino Autoclub Italia*, telefono 0337 / 57.57.51.

2-4, Gorizia

5° Trofeo delle Tre Nazioni, *Scuderia Gorizia Corse*, telefono 0481 / 52.25.45.

4, Alessandria

Gita di Primavera, *VVC Luigi Bordino*, telefono 0131 / 23.40.80.

4, Firenze

Coppa della Consuma, Campionato Italiano e Trofeo CSAI della Montagna, *Acipromuove*, telefono 055 / 23.43.256, fax 055 / 23.43.257.

4, Napoli

1° Giro della Campania, *Rombo Team*, telefono e fax 081 / 89.04.526.

11, Verona

Gita Sociale a Verona, *VCC Bernardi*, telefono 045 / 63.02.323.

11, Orvieto

Trofeo Città di Orvieto, Trofeo CSAI Montagna, *Ass. della Castellana*, telefono 075 / 71.941.

11, Varese

Varese Campo dei Fiori, *Varese Autostoriche*, telefono 0332 / 23.30.91, fax 0332 / 23.21.62.

17, Sestriere

Sestriere Storico *Pinerolo Sport Motor Time*, telefono 011 / 30.95.098.

18, Milano

Coppa Intereuropa Challenge Europeo Turismo-Campionato Italiano *A.C. Milano*, telefono 02 / 78.25.19, fax 02 / 76.02.46.41.

23-26, Castrovillari (CS)

Giro delle Calabrie Storico e Coppa d'Oro della Calabria, *Camecs*, telefono 0984 / 43.61.67, fax 0984 / 46.15.07.

24-25, Perugia

Coppa Dell'Umbria, *Camep*, telefono 075 / 27.800.

24-25, Cremona

Circuito di Cremona, *A.C. Cremona*, telefono 0372 / 46.06.07, fax 0372 / 53.438.

24-25, Bari

Mediterranea, rievocazione del Gran Premio di Bari, *Old Cars Club*, telefono 080 / 93.81.068, fax 080 / 93.82.186.

25, Venezia

1° Venice Challenge, regolarità, *A.C. Venezia*, telefono 041 / 59.03.917.

25, Roma

Motori a Caracalla, rievocazione della prima vittoria Ferrari, *Circolo Romano La Manovella*, telefono 06 / 32.13.446.

25, Viterbo

Circuito dei Tre Laghi, *VCC Viterbo*, telefono e fax 0761 / 34.53.03.

25, Guidizzolo (MN)

Gita Sociale a Guidizzolo, *VCC Bernardi*, telefono 045 / 63.02.323.

30-1/6, Taormina (CT)

Concorso di Eleganza Auto Storiche città di Taormina, *Int. Car Club Taormina*, telefono 0942 / 24.82, fax 0942 / 52.089.

30-1/6, Foggia

Targa di Capitanata *Auto club Storico Daun*, telefono 0881 / 38.613, fax 0881 / 67.34.39.

30-1/6, Pavia

4 Regioni Anciennes, regolarità, *VCC Carducci*, telefono 0383 / 64.71.01, fax 0383 / 82.712.

30-6/6, S. Maria Capua Vetere (CE)

Gran Tour d'Epoca del Parco Naturale del Cilento e del Vallo di Diano, *Camec*, telefono 0823 / 84.95.11.

31, Mercatello sul Metauro (AR)

2° Trofeo Fogliense, *Soc. Sport Sestino*, telefono 0575 / 32.12.33, fax 0575 / 32.06.06.

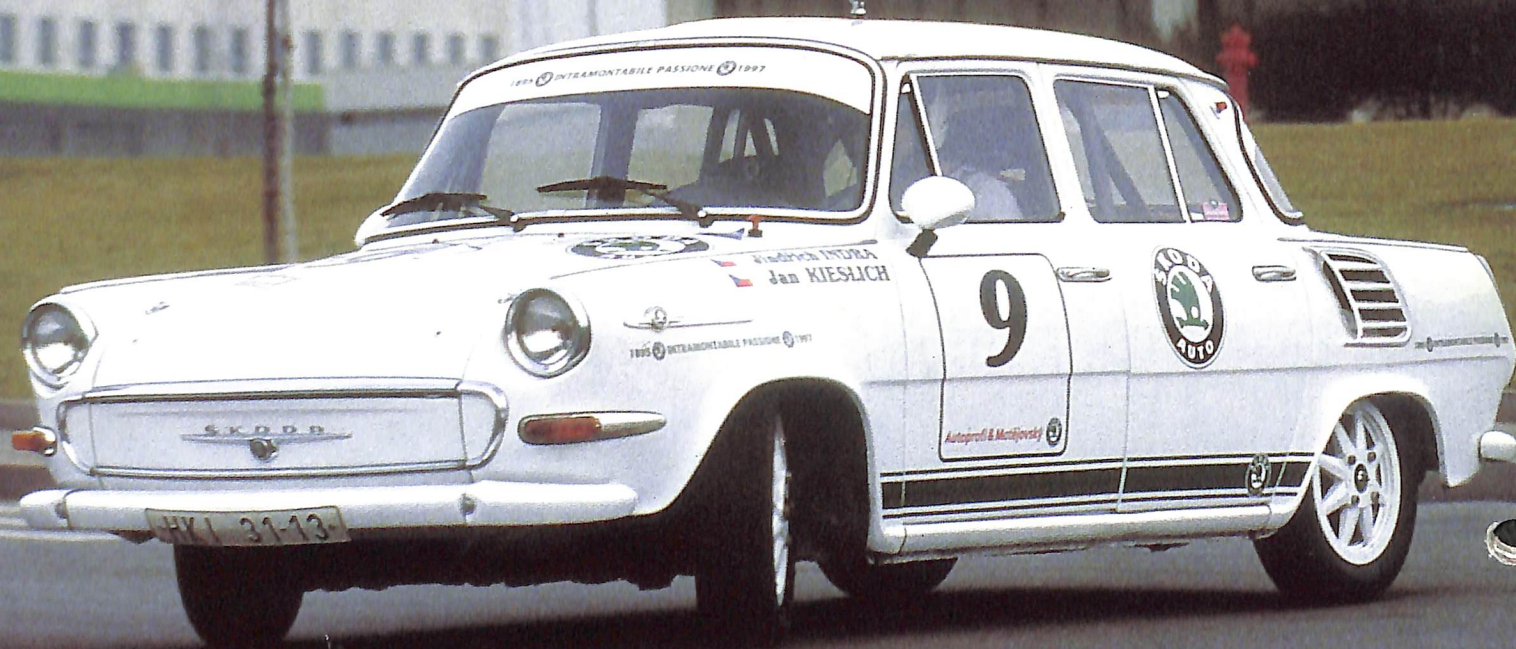


KINGDRAGON

SPORTS CAR EQUIPMENT

Il drago, che vi fa vincere

Campioni d'Europa 1996 Rally Storici (FIA).



Gruppo Volkswagen