

COPPA INTEREUROPA

MONZA, TEMPIO

Folla di pellegrini al «pantheon» della velocità per il cinquantenario della grande corsa. Come ai vecchi tempi, il pubblico si confondeva a meccanici e piloti. Le auto, straordinarie, erano lì: potevi guardarle da vicino, persino toccarle. Molti i partecipanti arrivati dall'estero. Parata di moto, mostra-scambio, raduni di club e spettacolo in pista. Una festa riuscita

di Andrea Stassano e Massimo Campi,
foto di Massimo Campi



GUIDO ROMANI



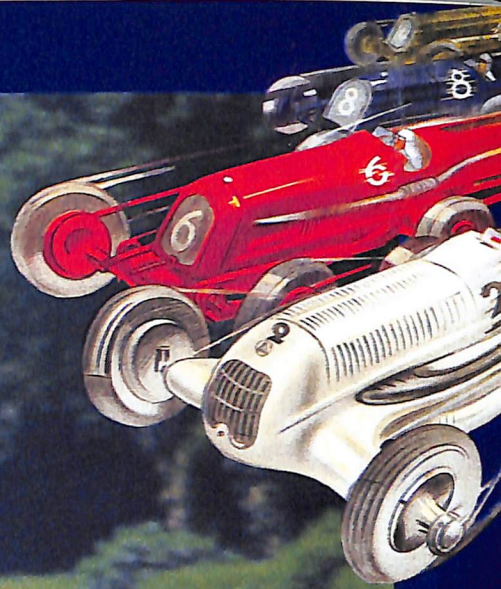
Forse si è voltato pagina. Forse quel tabù che teneva il pubblico italiano lontano dalle manifestazioni storiche in pista è stato definitivamente abbattuto. E il merito, in questo caso, va tutto alla 50ª Coppa Intereuropa, che si è svolta all'auto-dromo di Monza nel weekend del 22 e 23 maggio. Perché l'evento è stato, prima di tutto, un grande successo di pubblico: 15.000 spettatori, un risultato che premia la formula «nonsologare» allestita dagli organizzatori. Si pensi che nel 1998 gli spettatori erano stati meno di 6000. La manifestazione è stata un grandioso spettacolo di belle auto in pista (ben 255 gli iscritti) in un «festival» motoristico

nel senso più generale, sulla falsariga delle più note esibizioni straniere. Pur con le dovute differenze rispetto a Goodwood o a Laguna Seca, chi si è recato a Monza ha trovato tanti motivi di interesse: dai raduni di auto e moto al mercatino della mostra-scambio, dal concorso di eleganza (45 bellissime vetture Sport) al contatto diretto con le macchine da corsa ai box, come era ancora possibile negli anni Cinquanta e Sessanta. Insomma, il gusto di riannodare un rapporto diretto e coinvolgente con la propria passione. E poi il piacere di ritro-

CLASSICO



1949 - 1999



- 15.000 VISITATORI
- 300 AUTO DA CORSA
- 150 MOTOCICLETTE



GUIDO ROMANI

Poter toccare con mano (ma con cautela) automobili che hanno fatto la storia delle corse, studiare da vicino come è fatta sotto la pelle una Formula 1: a Monza questo è diventato realtà. Quanto è lontano il mondo delle corse di oggi...

vare un feeling dimenticato, quello con la pista, nelle diverse parate che hanno visto protagoniste sia le vetture da corsa, sia le moto e le auto dei club intervenute ai raduni. Perché, diciamo la verità, il sogno di tutti è quello di calcare, almeno una volta nella vita, il palcoscenico sul quale si esibiscono (o si sono esibiti) i grandi campioni. Lo ha dimostrato la coda di 200 auto storiche che si è formata la domenica sera per varcare i cancelli della pista: c'era un po' di tutto, dall'aristocratica Bentley alla simpatica «600

Multipla», accomunate, democraticamente, dalla stessa passione. Quindi non più spettacolo per soli «pi-staioli», ma coinvolgimento motoristico a più livelli, tra cui ricordavamo quello dei raduni: per due giorni, infatti, quei 20.000 metri quadrati di prato all'interno della Parabolica sono stati una full immersion nel passato, dove scambiarsi informazioni, vendere o acquistare. Anzi, chi cercava ricambi, modellini obsoleti o moderni, foto, documentazione o altro non è stato deluso: erano tanti gli

L'ELEGANZA DA CORSA PREMIA LE ALFA ROMEO

Bellezze da capogiro al concorso d'eleganza per le biposto Sport costruite entro il '65. Anche Ruoteclassiche aveva il «suo» trofeo, «La Sport dei miei sogni», votato dai lettori, e andato all'Alfa Romeo «Disco Volante». Vediamo le altre premiate:

- 1) Maserati «A6 GCS», '53, di Calmonte, «Racing Design anni 50»;
- 2) Delahaye «Le Mans» (a sinistra nella foto), '36, di Bodini, «Racing Elegance - marca straniera»;
- 3) Alfa «Targa Florio», '24, di Goettsche, «Magic of Classic»;
- 4) Alfa «Disco Volante», '52, di Cajani, «Figlia del vento»;
- 5) Alfa «6C 2500», '40, di Rotundo, «Racing Elegance - marca italiana»;
- 6) Lotus «11 Le Mans», '57, di Mapelli, «Racing Design anni 60».



1



2



3



4



5



6

GUIDO ROMANI

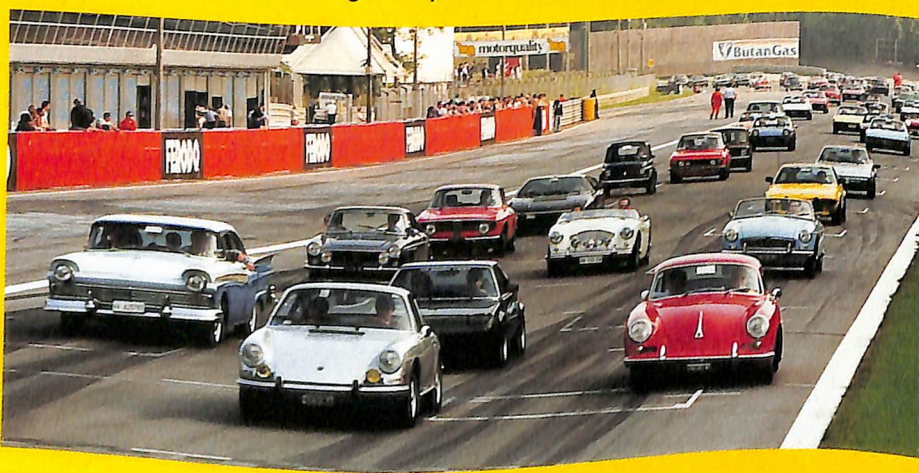


Il momento più toccante è stato quando le vetture da corsa hanno ridato vita all'anello d'alta velocità, rievocando l'atmosfera delle epiche sfide del passato

Anche per i club un momento di gloria

Numerosi sodalizi hanno approfittato della «due giorni» brianzola per effettuare un maxi raduno all'interno di una cornice unica. Presenti diversi club monomarca, tra cui l'NSU Club Italia, il Registro Porsche 914 e quelli dedicati a modelli Fiat, come «500», «130 Coupé», «X1/9» e «124 Sport Spider». L'area destinata era quella del prato all'interno della Parabolica.

Tra gli altri sodalizi intervenuti ricordiamo il Classic Club Italia, il Club Milanese Automotoveicoli d'Epoca, il Ghost Drivers Team, il Veteran Car Club Como, il Club Auto d'Epoca Lesmo e il «debuttante» Belgio Racing (tel. 02/96741017). Molte le vetture di particolare interesse, come le inglesi Rolls Royce «Silver Wraith» e Jaguar «XK SS», le italiane Osca «1600 GT Zagato», Lancia «Appia GTE» e Fiat «1100/103 TV Trasformabile», o la ceca Tatra «603». Ha chiuso la manifestazione lo spettacolare giro in pista di tutti gli equipaggi. (S.P.)



STEFANO PANZERI

INGRESSO TRIONFALE

La Maserati-Eldorado del '58 è tornata in pista il sabato sull'anello d'alta velocità aprendo una grandiosa sfilata: dietro di lei (come si vede nella foto grande), hanno calcato la prestigiosa «platea» oltre 200 vetture da corsa.

espositori che si trovavano nella zona retrostante la variante Ascari, e che potevano sfruttare anche il piccolo (ma fresco) padiglione a ridosso delle tribune. Il tutto era favorito dal prezzo popolare del biglietto d'ingresso, solo 15.000 lire, che dava pieno accesso alle tribune e ai paddock, in genere off-limits ai non addetti ai lavori. Un'occasione unica, soprattutto per i più giovani, per toccare con mano ai box le esagerate gomme «slick» delle Formula 1 degli anni Settanta o per vedere un commosso Vittorio Brambilla salire sulla «sua» March «751» arancione, con la quale colse nel diluvio del G.P. d'Austria '75 una straordinaria affermazione. Una rimpatriata di vecchie e sane emozioni, insomma, cui segue a pag. 39



ALLA FIN DELLA GIORNATA TUTTI IN PARATA

A Monza erano presenti oltre cento appassionati provenienti da tutto il nord Italia, in sella a ogni genere di moto, dalle Moto Guzzi «65» e «Falcone» alla Bianchi «Aquilotto», alla Gilera «Saturno», oltre alle più recenti Aermacchi, Kawasaki, Honda, BMW e Ducati. Le più numerose erano le giapponesi, tra cui si segnalava una trentina di esemplari portati dai soci del Club Giapponesi Classiche Italia. Nel corso del weekend i centauri hanno potuto girare in pista, provando l'ebbrezza dei rettilinei e delle curve del nastro d'asfalto più famoso del mondo. Accanto alle «storiche», tuttavia, c'erano anche le due ruote più recenti, nonostante la possibilità di correre fosse stata riservata inizialmente solo agli esemplari costruiti fino al '76.

Giorgio Sarti, rappresentante del Club delle Giapponesi Classiche Italia, ha guidato la rappresentanza delle moto prodotte nel Paese del Sol Levante: «Il nostro sodalizio è stato fondato nel '94, in occasione del 25° anniversario dell'arrivo delle prime Kawasaki in Italia, ed è suddiviso nelle sezioni Honda, Kawasaki, Suzuki e Yamaha. Attualmente, l'attività del club è a livello nazionale, ma abbiamo stabilito contatti anche con club europei. Tra le iniziative, ricordiamo il primo raduno internazionale Kawasaki, che abbiamo organizzato in Svizzera quest'anno. Il sodalizio prevede anche le sezioni dedicate ai modelli più importanti, come la "K2T" dedicata alle Kawasaki a due tempi, la "Z1" dedicata alle Kawasaki "Z1 900", la "Four" per le Honda "Four" nelle varie cilindrato e così via. Qui a Monza abbiamo riscontrato molto interesse per le nostre moto: evidentemente per il pubblico rivedere questi "gioielli" degli anni Settanta ha riportato alla memoria i sogni giovanili».

(G.G.-R.M.)



ROBERTO MOTTA

Sfida tra due Innocenti «Lambretta». Qui sotto, una bella Aermacchi «Ala d'Oro». In alto, un momento del raduno.

