

Il sabato del villaggio

**LE PIÙ BELLE AUTO SPORTIVE E DA CORSA SI UNISCONO
ALLO STRUSCIO IN PAESE. BUROCRAZIA RIDOTTA ALL'OSSO,
NIENTE PASS, SACCHETTO GARA CON PRODOTTI TIPICI
L'INFORMALITÀ È IL SEGRETO DEL SUCCESSO INTERNAZIONALE
DELLA MANIFESTAZIONE, DEDICATA AL "MEGLIO D'ITALIA"**

DI MICHELE DI MAURO - FOTO DI MAURO, RICCARDO CARBONE E CESARE VICENTINI





MASERATI, ITALIA

In apertura, la Maserati 6/4 CM "Best of Show" nella categoria anteguerra. Qui sopra, una carrellata del "Best of Italy", tema 2015: dall'alto, folla nel paddock del Tridente, il marchio di gran lunga più rappresentato nella manifestazione; una rara Abarth 850/1000 OT Berlina; l'area "GT italiane", con la Lancia a farla da padrona; un gruppo di sportive anteguerra, guidato dalla Fiat 501 S di Giuseppe Baggi.





UNA UGUALE
Tra le Maserati da sogno, l'unica coupé, non rossa, bella da far girare la testa era la A6 GCS Berlinetta Pininfarina del 1954 di Franco Lombardi. Un aneddoto per dare un'idea di cosa sia la "Silver Flag": nel costante capannello di curiosi intorno all'auto, un ragazzo avvicina il proprietario e chiede: "Potrebbe gentilmente aprire il cofano motore? Quel signore lì (indica un giapponese in disparte) vorrebbe vedere alcuni particolari. A casa ne ha una uguale."

Quando ci si iscrive ad un evento di livello internazionale come la Vernasca Silver Flag, inserita negli eventi di Expo 2015, più volte finalista agli International Historic Motoring Award e, in casa nostra, vincitrice della Manovella d'Oro ASI ininterrottamente dal 2003, le aspettative sono ovviamente alte. Per questo, almeno inizialmente, si rimane un tantino disorientati. Qui, infatti, mesi di preparazione meticolosa mettono su, per equipaggi e vetture di primo livello provenienti da tutto il mondo, un evento che in realtà è (in apparenza) semplicissimo: un enorme paddock aperto al pubblico nel quale sostano le vetture che in un week-end faranno tre salite, da Castell'Arquato a Vernasca, su strada chiusa. Senza cronometro, senza road-book, senza pressostati, senza classifiche. Niente. Otto virgola cinque km per 290 metri di dislivello da percorrere come si vuole, per il solo piacere di guidare. La spiegazio-

ne è nella formula, ideata dal CPAE (Club Piacentino Automotoveicoli d'Epoca), del "Concorso Dinamico di Conservazione e Restauro per Vetture da Competizione", che è come dire "fateci vedere come vanno le vostre macchine": oltre 230 quest'anno, capaci di far impallidire qualsiasi museo al mondo, da ammirare in un colpo solo, sia da fermo sia in piena azione sul lungo rettilineo e sui bei tornanti di collina del tracciato, su una strada locale che pare disegnata apposta per una gara automobilistica. Semplice.

Come è semplice anche per un comune passante andare a spasso nel paddock e sbirciare tra vetture e motorhome, scambiare due chiacchiere, magari fare anche una foto coi piloti o sulla macchina dei sogni. La "Vernasca" è un evento democratico, dove il fantamilionario chiacchiera senza riserve col giovane collezionista che si è appena guadagnato la sua prima storica.



Gomito a gomito

La selezione delle vetture infatti è rigorosa, ma al tempo stesso alla buona, e non segue i classici criteri di anzianità, eleganza o unicità: se hai un'automobile particolare, insolita, sportiva, sei quasi sicuramente il benvenuto. Le solite abbuffate di Alfa Romeo, Jaguar e Porsche degli altri eventi mondani sono scongiurate. E ancora è semplice e amichevole lo spirito per cui non esistono trattamenti di favore, zone "Vip" e divieti di accesso, e al buffet della domenica puoi ritrovarti a fare la fila per la frittata con Sandro Munari e Henri Pescarolo o litigarti lo gnocco fritto sui tavolacci di legno con James Glickenhaus e Anneliese Abarth.

Per chiudere, c'è la semplicità con cui vetture di prestigio elevatissimo come le Fulvia e le Stratos vincenti a Monte-Carlo, la Ferrari Daytona ex-Paul Newman, la Porsche ex-Steve McQueen, e tutte le Formula e le Sport Prototipo, si ritrovano a girare nel centro di Vernasca tra i trattori che trasportano il fieno e le Panda delle signore che vanno a messa.

Alla Silver Flag sembra tutto facile, leggero, gioioso. Niente selezione all'ingresso, niente quote di partecipazione esorbitanti, ogni cosa è permeata da una passione universale che fa sì che anche lo sconosciuto sembri un vecchio amico ritrovato. Non succede da nessun'altra parte.

Vino e salame

Alla Vernasca 2015 ci siamo presentati, al fianco del collezionista pontino Giorgio Onori, a bordo di una Falcon MkII della quale parliamo a parte in questo stesso numero di Automobilismo d'Epoca. All'arrivo, il venerdì pomeriggio, sistemiamo la vettura nel parcheggio predisposto ai piedi della rocca di Castell'Arquato. Si arriva a quota di iscrizione già saldata e col numero di gara assegnato. Ci indicano la nostra piazzola, tra le vetture Sport e le Anteguerra, e il viale dove andare a fare la punzonatura e prendere il caffè di benvenuto. Alla Vernasca, assieme ai numeri, non ti danno polo ricamate, orologi o altre sciccherie: nei sacchetti ci sono caffè, vi-

VISIONARIA

Il "Best of Show" per vetture dopoguerra è andato a un'altra Maserati: la Tipo 60/61 Birdcage "Streamliner" del 1959 dell'austriaco Andreas Mohringer, fresca di vittoria di classe a Villa d'Este. Il suo quattro cilindri da 2,9 litri la spinge a oltre 280 km/h. L'appellativo di Birdcage (gabbia per uccelli) deriva dalla intricata struttura tubolare del telaio, sopra a sinistra.

VIVA IL TRICOLORE

Quest'anno la Silver Flag ha spento venti candeline. In considerazione anche della concomitanza con EXPO 2015, il tema scelto è stato "Best of Italy", che ha celebrato una storia industriale espressione di capacità progettuali e abilità artigianali da sempre invidiate in tutto il mondo. Pur se l'evento non prevede prove di abilità né classifiche, le premiazioni finali non mancano, anzi, sono anche abbondanti, tanto da richiedere troppo spazio per elencarle tutte. Ci limitiamo qui a spendere due parole sulle tre premiate principali: il "Best of Show" per le vetture anteguerra è andato alla Maserati 4/6 CM del 1936, una delle prime costruite, del collezionista Federico Buratti; il "Best of Show" delle vetture dopoguerra è andato anch'esso a una Maserati, la Tipo 61 Birdcage Streamliner ex-scuderia Camoradi,



guidata tra gli altri da Carroll Shelby, Nino Vaccarella e Masten Gregory, vettura avanzatissima per il suo tempo e ancora mozzafiato nelle forme, oggi di proprietà dell'austriaco Andreas Mohringer; il Trofeo "Best of Italy" è andato all'altrettanto notevole Lancia Endurance "LC1", vettura che in livrea Martini disputò il Campionato mondiale Sport Prototipi nel 1982 e '83 (senza prendere punti perché realizzata secondo il superato regolamento Gr. 6, ndr) e che oggi è di proprietà del fortunato Stefano Macaluso.

Alla Maserati A6GCS Pininfarina di Franco Lombardi invece sono andate le preferenze di spettatori e concorrenti per il trofeo "Spirit of Motoring", messo in palio da Coys. Per conoscere le altre auto premiate vi rimandiamo al sito www.vernascasilverflag.it.



TACCHI
 Qui sopra, la Lotus 23 BMW di Franz Stahlmann; un plauso va alla sua signora (che saluta in foto), che per tre giorni è entrata e uscita dalla barchetta su un paio di tacchi vertiginosi. A fianco, la Morgan Super Sport Supercharged del 1933 di Rolf Engler: la sua affascinante tre ruote durante la manifestazione ha perso liquidi in quantità, ma è sempre arrivata a destinazione. L'aspetto della vettura è tanto vissuto quanto istigatore, come raccontano i suoi moderni pneumatici.



no e salame. Un inizio promettente. Nell'iscrizione non è incluso il pernottamento, ci sono delle strutture suggerite, ma se vuoi puoi dormire in macchina, nel motorhome, o campeggiare. E c'è chi lo fa, lo spirito "Vernasca" è anche questo.

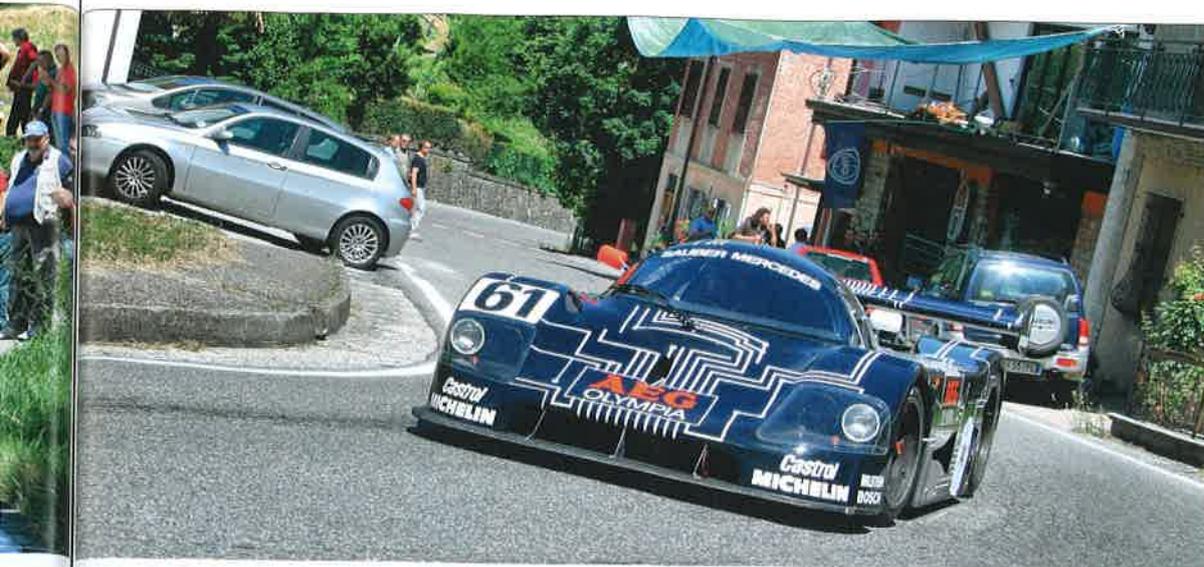
Al venerdì le vetture arrivate non sono ancora neanche metà del totale, ma diamo comunque un'occhiata veloce al parterre: tra le tante, impressiona il numero di Maserati, berlinetta, sport e monoposto, di Abarth da pista e da strada, di Alfa Romeo: contiamo una 33 spider prototipo del 1968, tre Giulia GTAM, una 6C 3000 PR, la 750 Competizione del Museo di Arese, una 1900 barchetta, una Giulia TZ2 (ne hanno fatte soltanto 9) e ben quattro TZ1. Poi c'è la Matra MS 630-Ford di Henri Pescarolo (che la guiderà), la Lancia Stratos "Alitalia" di Munari (che pure darà personalmente spettacolo), la Fulvia n. 14 vincitrice al Monte Carlo '72, e svariati pezzi da

novanta: Serenissima Jet Competizione, Jaguar E-Type Lightweight Low Drag, una rarissima Austin Healey 100 S, un pugno di Porsche 906 e un tappeto di monoposto, principalmente italiane e inglesi: Stanguellini, Cooper, Brabham, Chevron, March, Osella. Il weekend si preannuncia interessante.

Il sabato mattina c'è fermento già dalle prime ore: mentre arrivano i ritardatari, gli altri lucidano le vetture dopo l'acquazzone notturno e sistemano gli ultimi dettagli prima della salita. Al via, ogni trenta secondi, le vetture sono tutte debitamente annunciate e accompagnate alla partenza da uno stuolo di giovani "ombrelline".

Tre marce

Noi partiamo col numero di gara 105. In pochi conoscono la nostra Sport ma, nonostante il contorno stellare, anche la piccola Falcon suscita un cer-



LE MANS IN CASA
L'ultimo tratto della salita, subito prima di entrare a Vernasca, è su strada aperta. Così capita che l'automobilista incontri auto "da Le Mans" come la Sauber Mercedes C9 a sinistra. Sotto, il posto guida della Lagonda Rapier del 1935 dello svizzero Karl Schuber, che i segni del tempo hanno reso tanto affascinante da valerle la vittoria di classe per la categoria Anteguerra.



to interesse, aiutata dalla vistosa livrea blu elettrico. Manca poco a mezzogiorno quando il tricolore ci sventola davanti: si parte! Lo scatto con la sport inglese non è sicuramente bruciante, date le prestazioni del modesto 1200 Ford a valvole laterali e del cambio a sole tre marce; si sente ancora l'odore di pneumatico dei burnout dei mostri americani che ci hanno preceduto, e noi facciamo ciò che possiamo. Ma il primo tratto fino all'abitato di Lugagnano è quasi tutto pianeggiante e rettilineo, intervallato soltanto da alcune chicane realizzate coi birilli per evitare che qualcuno esageri.

Nella seconda parte di tracciato inizia l'ascesa dei colli piacentini verso Vernasca, con una pendenza dolce e un sacco di bei tornanti; qui il cambio a tre marce soffre un po': i rapporti molto lunghi fanno sì che le curve a gomito più lente vadano affrontate addirittura in prima. L'ultimo tratto prima dell'arrivo è su strada aperta al traffico: sotto l'occhio vigile delle forze dell'ordine l'andatura si fa più turistica, e si entra in un paesaggio surreale dove le monoposto si mescolano al lento traffico locale, e il pas-

saggio di certe sport davanti alle edicole e le trattorie in un attimo rievoca certe vecchie immagini della Targa Florio.

Una volta arrivati tutti su Vernasca, parte il corteo per il rientro a Castell'Arquato: un'altra scena surreale in cui il lento serpentone di traffico domenicale è fatto da Fiat 8V, Ferrari 275 GTB e 250 Spider, miste a Bugatti, Bentley, una sfilza di Abarth "periscopio" e via di questo passo. Al pomeriggio, il programma si ripete: seconda salita fino a Vernasca e rientro a Castell'Arquato, nella cui rocca si tiene in serata la suggestiva cena di gala all'aperto. Lo stesso programma si replica infine la domenica, con la chiusura al castello di Vernasca (con vista panoramica sui colli e... sulle vetture), dove si tengono il buffet del pranzo e le premiazioni, assegnate dagli organizzatori a tutte le categorie di vetture presenti oltre ad un lungo elenco di premi speciali. Niente classifiche né coppe, alla "Vernasca" non ci sono prove, tubi o altro: si viene solo per il gusto di guidare e di vivere un'atmosfera che probabilmente non ha eguali nel mondo.

BLU FRANCE
Tra le star della manifestazione, Henri Pescarolo (sotto) ha dato spettacolo sulla sua Matra MS 630-Ford. Nella pagina a fianco, dall'alto in senso orario: alcune delle vetture riunite in piazzetta a Vernasca; guanti su un'Alfa Romeo 2000 GTAM; Sandro Munari saluta il pubblico prima di partire a bordo della "sua" Strato's; lo speaker gongola tra le "ombrelline"; lo scarico della "mostruosa" Corvette Stingray del 1965 di Fabio Massimo Gementi; concentrazione per Ruedi Stoop prima di prendere il via sulla sua Ford Falcon Sprint, una delle vetture più rumorose e spettacolari.



NCE
della
Henri
dato
a sua
Nella
"alto
cune
ite in
asca;
meo
ndro
blico
ordo
's; lo
ra le
arico
osa"
y del
simo
ione
rima
sulla
rint,
e più
olari.

