



Testo e foto: Edy Cipolat Banès  
Foto: Del Bono, Scuderia del Portello,  
Massimo Campi

# ANCORA LE VECCHIE PARABOLICHE

**A**bbiamo atteso tre anni! Era dal Maggio del 2005 che non vedevamo più i colori e non sentivamo più i suoni della nostra passione sfrecciare nel tempio della velocità.

Forse la troppa passione, il troppo amore verso le nostre auto uniche aveva creato confusione, disturbo... qualcuno dice inquinamento.

Sembra strano che tanto amore possa essere male interpretato fino ad impedire lo svolgimento di una tra le più belle manifestazioni italiane di auto storiche in pista.

Dopo due anni di riflessioni lo spirito che anima quest'ambiente è finalmente stato capito e si è così potuto ritornare a vivere la vecchia Monza.

La Coppa Intereuropa è ormai considerata tra le manifestazioni più importanti a livello europeo (quasi una Le Mans Classics), grazie ad una formula molto semplice: considerare il pubblico protagonista della manifestazione.

Con pochi euro infatti, chiunque si fosse presentato all'ingresso dell'Autodromo

avrebbe potuto vivere una due giorni (sabato e domenica) d'altri tempi (10 euro il sabato, 14 la domenica, 20 per entrambe le giornate): la Coppa Intereuropa è anzitutto una gara che vede impegnate circa 260 automobili storiche.

Diversi i trofei in palio: Fia Historic Formula 1 Championship (28 vetture verificate), Rac Wood Trophy (25), U2TC Trofeo Dino Morazzoni (41), GT&Sports Car Cup (44), Fia Lurani Trophy for Formula Junior Cars (73) ed il Trofeo Scuderia del Portello tutto Alfa (48).

Come si è fatto per tanti anni in Formula 1, i tre giorni di gara erano così organizzati: il venerdì si è iniziato con le verifiche tecniche e le prove libere, il sabato le qualifiche e solo per alcune categorie la Gara 1, la domenica il warm-up delle Formula 1 e le gare. Per tre giorni è stato quindi possibile riascoltare i suoni dei dodici cilindri Ferrari, dei quattro cilindri bialbero Alfa o dell'otto cilindri Cosworth, unico per prestazioni, longevità e campo d'impiego.

Le marche rappresentate sono tantissime: solo per le Formula 1 le vetture portate in

pista ora da moderni gentlemen drivers, sulla carrozzeria riportano i nomi illustri di N.Mansell e M.Andretti su Lotus 87 e 78, J.Stewart su Tyrrell 002, N.Lauda su Ferrari 312T, A.Merzario su March 761, V.Brambilla su March 741, D. Hulme su McLaren M19A, A.Jones su Williams FW0, D. Pironi su Tyrrell 008, N. Piquet su Brabham BT49 e tanti altri (era inoltre presente la Tyrrell P34 6 ruote del 1977).

Tra le GT&Sports Cars è una battaglia quasi tutta inglese tra Cooper, Lotus, Aston Martin, MG, TVR, Austin Healey, Morgan, Triumph e Jaguar. Ci sono poi le comparse Lister, Porsche, Alfa Romeo, Chevrolet, AC e Shelby, Kurtis e Abarth Simca (forse la più bella).

Lo stesso vale nel trofeo U2TC, dove la sfida si è consumata tra le Alfa Giulia, le Cortina, Bmw e le Cooper, quasi a significare che il motorismo più spinto un tempo era caratteristica di poche case costruttrici.

Ben più vario lo scenario delle Formula Junior. A Monza sono stati festeggiati i 50 anni di questa categoria che ha permesso a diversi piloti di muovere i primi passi in

pista per ambire a traguardi ben più ambiziosi: la voglia di vivere, di trovare la propria strada uscendo dai soli obblighi, aveva fatto nascere nell'immediato dopoguerra il desiderio di correre non più solo ai grandi campioni del passato ma anche ai più giovani, desiderosi di poter dimostrare le proprie capacità.

Se a distanza di 50 anni è ancora possibile vedere in circuito, al massimo delle loro prestazioni, più di 70 vetture, vuol dire che il progetto e l'idea di base sono state vincenti. I costruttori che si sono impegnati in questo progetto sono stati tantissimi: Cooper, Lola, Gemini, Merlyn, Brabham, Branca, Stanguellini, OSCA, Taraschi, Elva, Moretti e tanti altre: gli artigiani di allora, con la loro fantasia e la loro tenacia, sono riusciti a dare vita a soluzioni semplici quanto affidabili.

Più assortite e con un fascino forse superiore, le autovetture del trofeo RAC WoodCote.

Osca MT4, Frazer Nash, Allard, Jaguar, Curtis 500 e altre (leggi Alfa Romeo, Maserati, Ferrari, Austin Healey, Cooper...) hanno fatto risuonare nell'aria un rombo pieno di basse vibrazioni, più profondo e cupo rispetto agli acuti fruscii delle Formula 1.

Meno vario, ma sempre combattuto, il trofeo Scuderia del Portello.

Tra le 48 vetture che si sono confrontate, oltre alle GTAM n. 22 di Sordi (vincitore) e 38 di Monguzzi (prima in lizza per la vittoria, poi attardato e infine nuovamente combattivo per recuperare le posizioni



perdute), va segnalata la GTA n. 28 portata in gara da Arturo Merzario: sempre disponibile alle foto, ad una risata e sempre con l'inseparabile cappello, il pilota-milanese in gara ha riportato un ritiro per noie meccaniche.

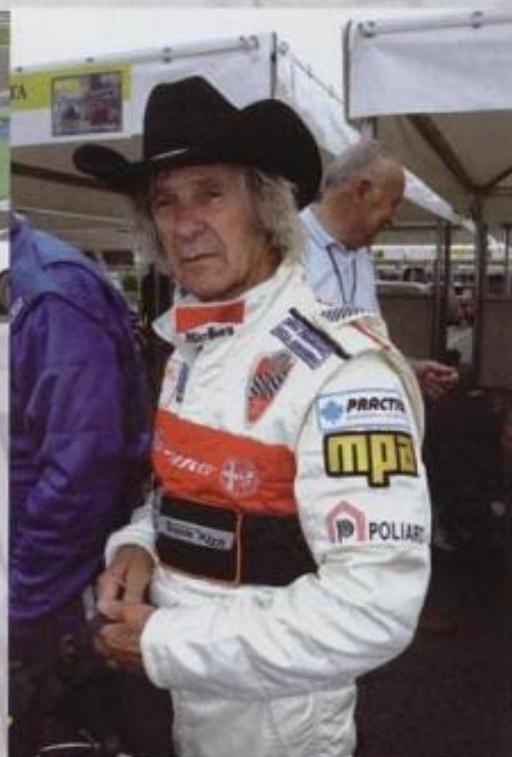
Peccato per il campione e per il pubblico che non ha potuto godere della sua classe fino all'ultimo.

La Coppa Intereuropa non è però solo gara, competizione.

Come anticipato, il pubblico è il vero protagonista della manifestazione brianzola.

Mentre in circuito i campioni di oggi e di ieri si sfidano all'ultima "goccia di benzina", diverse manifestazioni collaterali tengono occupato il pubblico.

Anzitutto è presente il mercatino ricambi. Non grandissimo (diversi espositori hanno rimarcato il costo elevato degli spazi) ma ad un attento appassionato può offrire qualche particolare mancante della propria vettura o qualche oggetto di automobilia raro ed originale.



Purtroppo gli organizzatori dovrebbero tenere conto che quanto più pagano gli espositori, tanto più aumenta il prezzo di vendita della merce esposta a discapito dell'utente finale che al termine rinuncia all'acquisto, e a lungo andare questo processo potrebbe portare ad un calo delle transazioni.

A fianco al mercatino erano esposti gli stand dei Club. Forse per limitare le presenze (visti i già citati due anni di lontananza

Nella pagina a fianco: la parata delle vetture dei club federati ASI ha calcato le gloriose paraboliche, che anche grazie all'impegno di migliaia di appassionati che si sono battuti affinché non fossero abbattute, caratterizzano lo storico impianto brianzolo. Qui sopra: Arturo Merzario è stato mattatore della due giorni di gare dentro l'abitacolo della sua GTA e nel paddock, dove ha firmato centinaia di autografi e posato per altrettante foto ricordo con gli spettatori. Sotto: gloria per i colori italiani nella gara riservata alle F1 storiche: Matteo Pane porta alla vittoria la fantastica Tyrrell a sei ruote





da Monza causa disturbo ed inquinamento...), l'organizzazione ha voluto premiare i club Federati ASI, facendo esporre solo loro a lato dei paddock.

Questo ha impedito di avere una Coppa Intereuropa vissuta come nel 2005, dove la domenica era impossibile fare foto dalla quantità di persone a spasso per il paddock, quest'anno i due giorni sono stati più rilassanti, anche a causa delle bizzarrie del tempo, ma forse meno emozionanti.

Sicuramente, a differenza di molti collezionisti, noi appassionati di auto storiche abbiamo il piacere di vivere l'oggetto del nostro desiderio a 360 gradi. Mentre per molti

collezionisti il piacere è quello di avere in vetrina un francobollo unico, una moneta rarissima, una bottiglia datata, noi possiamo ammirarlo nel nostro organizzatissimo garage e possiamo animarlo per godercelo nel pieno dinamismo.

La Coppa Intereuropa è, da diversi anni, l'appuntamento che tanti appassionati attendono per poter girare nel tempio della velocità con la propria vettura, senza spirito agonistico, ma creando lungo il tracciato un lunghissimo e multicolore serpente: questa volta le auto del Club erano solo 90 permettendo di girare in pista più speditamente e in maggior sicurezza rispetto alle precedenti edizioni, dove l'ultima vettura si schierava all'ingresso della parabolica!

Tre anni fa, dopo 36 anni di silenzio, si era alzato un esile rumore dalle due vecchie paraboliche per festeggiarne i 50 anni.

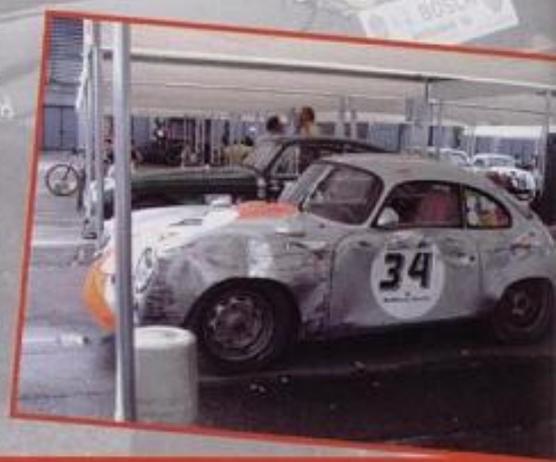
Anche quest'anno la parata delle storiche dei privati ha percorso, in tutta sicurezza, la vecchia pista, facendo tornare alla mente le vecchie immagini in bianco e nero delle sfide dei grandi campioni. Quest'anno, gra-

zie all'amico Giovanni, ho provato l'emozione delle due paraboliche su una bellissima Alpine Renault 1600S: le vibrazioni che provoca l'imprecisione del vecchio asfalto, sono state brillantemente annullate dalla piccola auto francese che, anche se rimanendo nella metà inferiore delle paraboliche, ci ha portato a vedere un mondo "inclinato" a cui non eravamo abituati - o meglio, avendolo vissuto già 3 anni fa, l'avevo scordato: sarà mica necessario ripeterlo ogni anno? A buon intenditor poche parole.

La Coppa Intereuropa è in grado di farti tornare in una dimensione umana di alcuni lustri fa, dove l'odore dell'olio bruciato e il suono delle chiavi inglesi si mescolano con i sorrisi e la cortesia; nei box, i meccanici si fermano, ti descrivono il particolare, ti fanno vedere come va montato e poi ti salutano per andare a seguire il loro gentleman driver.

Cose d'altri tempi che potrebbero insegnare molto agli ambienti automobilistici d'oggi! Altre foto sul sito:

[www.autoepocanordest.it](http://www.autoepocanordest.it)



In alto: oltre che i concorrenti in gara, il pubblico ha potuto ammirare la multicolore pattuglia di vetture in assetto stradale che ha sfilato sul tracciato ad andatura ridotta. Ecco il momento della partenza dalla corsia dei box. Qui sopra: l'agonismo non è mancato, ne sa qualcosa il proprietario di questa Porsche 356... Qui sotto: la Ferrari 312 T che fu di Clay Regazzoni.

