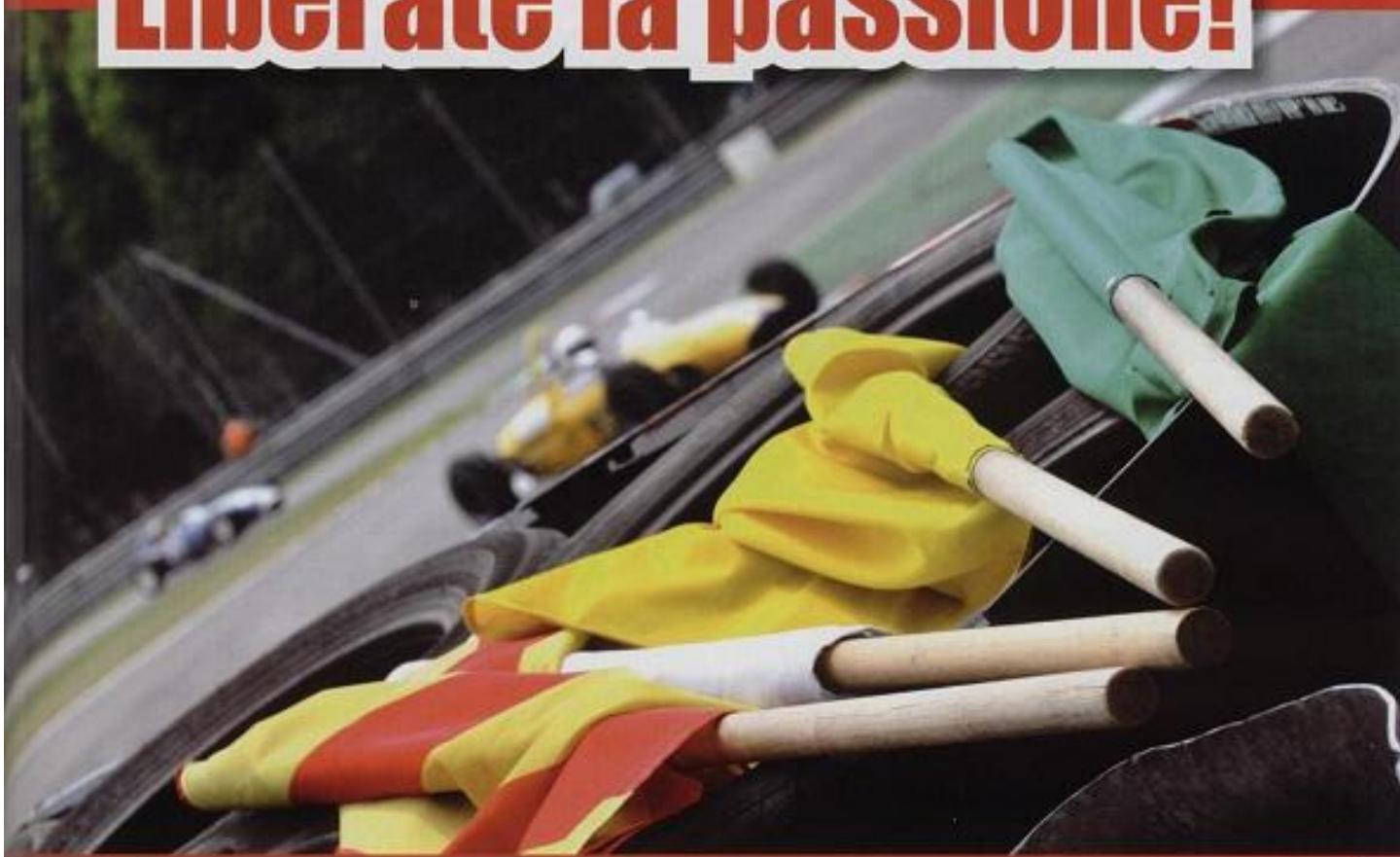


Liberate la passione!



Da appassionato di auto stonche in questi ultimi due anni trovo molto difficile fare il reportage della Coppa Intereuropa perché i tantissimi aspetti positivi della manifestazione stridono fortemente con quelli negativi. Leggendo più avanti ne capirete le motivazioni.

La Coppa Intereuropa a Monza è ormai giunta alla 57^a edizione a conferma dell'importanza dell'evento, ovvero della validità di trascorrere quattro giorni tra motori potenti, vetture performanti come poche e tanta velocità.

Quest'anno l'Automobile Club Milano e l'Autodromo di Monza hanno portato in pista circa 300 vetture ai massimi livelli, dalle Formula alle stratosferiche Gruppo C.

Da giovedì 4 a domenica 7 giugno chi si fosse recato nell'italianissimo "tempio della velocità" avrebbe potuto ammirare vetture non sempre facili da vedere, dapprima immobili e silenziose per le verifiche tecniche, poi difficili da fotografare viste le velocità raggiunte nei lunghi rettilinei della pista brianzola.

Giunti ai paddock del circuito, l'appassionato si trova a dover decidere da dove iniziare a fotografare e quali vetture scegliere come prime prota-

Testo: Edy Cipolat Bares

Foto: Max Ferroni per M+Race

goniste. Scelta molto ardua visto che anche nell'area retrostante ai box ci sono decine e decine di vetture stupefacenti che, nel loro insieme, creano un'immagine multicolore ricca di loghi di sponsor ormai scomparsi...

Ovviamente non va trascurato il fatto che la Coppa Intereuropa è anzitutto una gara in pista, una rincorsa al miglior tempo sul giro come facevano i grandi piloti.

Chi segue il FIA Historical F1 Championship forse non fa più molto caso alle splendide e a volte uniche vetture schierate in pit-lane, ma chi le vede raramente non può che rimanere estasiato ammirando la Brabham BT49C (portata al tempo alla vittoria da Nelson Piquet), la Williams FW06 (ex Alan Jones), la Ferrari 312T (pilotata a suo tempo da Niki Lauda), la Lotus 91 (ex De Angelis), la McLaren M23 (ex James Hunt...) o l'Arrows A4 sponsorizzata nientemeno che da "Penthouse".

Se dovessimo elencare tutte le "ruote scoperte" presenti tra Formula 1, Formula 2, Formula 3, Formula Junior (lo scorso anno a Monza sono stati festeggiati i primi 50 anni di questa formula addestrativa...) e HGP nem-

piremo un elenco di quasi 150 righe e per ognuna di esse troveremo una storia da raccontare, un pilota importante, una lista di vittorie.

Del resto, pensando alle ruote scoperte, non dobbiamo limitarci a pensare alle attuali Formula 1 e alle loro estreme performance, perché proprio grazie al campionato HGP vengono messe a confronto filosofie costruttive differenti tipo la posizione del motore (anteriore o posteriore) o la tipologia di impianto frenante (tamburi o dischi).

Sicuramente da quando esiste il campionato di Formula 1, questo tipo di vetture rappresenta la massima espressione tecnologica ed aerodinamica che l'uomo sia stato in grado di mettere ... in pista.

Nessuno potrà obiettare che siano le vetture più veloci mai realizzate, ma se dovessimo valutare la bellezza, che come si sa ha un valore soggettivo, permettetemi di dichiarare che le Gruppo C siano molto più affascinanti, quasi delle opere d'arte.

La loro forma nasce dall'esigenza di abbattere drasticamente il coefficiente di penetrazione aerodinamica, di nascondere una meccanica tra le più raffinate e di mantenere la vettura incollata al suolo: è incredibile come la sinuosità delle loro forme senza solu-

zione di continuità risponda ai canoni di efficienza oltre a quelli estetici. Nei 3 giorni di sfide, tra giri liberi, qualifiche, gara 1 e gara 2, gli appassionati hanno potuto godere del suono di queste splendide realizzazioni per più di tre ore, riportando alla mente le inebrianti vetture della Le Mans Series, stupende di giorno e spaventose di notte.

Le vetture presenti erano circa una quindicina e la lista comprendeva Porsche 962 (ex Giacomelli), Mercedes (ex Schlesser e Mass), Aston Martin (Ex Redman), Nissan, Spice, Jaguar, Tiga (a ruote carenate), Ford e soprattutto la rarissima Gebhardt-Cosworth del 1964 le cui forme e colori ricordano l'aeromobile di una pattuglia acrobatica.

La vittoria in gara va all'Aston Martin pilotata da Paul Whight alla media di 192km/h.

Abbandoniamo le supersportive Gruppo C per passare a descrivere il GT&Sports Car Cup che, con vetture più facilmente fotografabili in rettilineo (perché meno veloci) e più consone a testa coda e "sportellate", risultano sempre assai divertenti.

In questa categoria il podio è concesso tra le vetture inglesi Lotus, Aston Martin, Jaguar, Morgan e MB, le italiane Ferrari, Bizzarrini e Alfa Romeo e le americane AC. Si tratta di una categoria molto combattuta, anche se la Cobra, grazie alla straordinaria potenza del motore e alla robustezza del telaio, al termine della gara vanno ad occupare tre dei primi cinque posti (vincitore è Rick Hall).

Molto simile la situazione nella categoria U2TC - Trofeo Dino Morazzon, dove le quindici Ford Cortina, Lotus sfidano ben sette Alfa Romeo Giulia e a completare lo schieramento di partenza troviamo solo quattro BMW, cinque Mini e una Abarth 1000. Lo spettacolo non manca visto che le vetture sono molto simili nelle prestazioni e nella guida e i piloti sono quindi costretti ad inventare nuove traiettorie e lunghe staccate per poter

precedere i propri avversari. La vittoria finale va all'Alfa Romeo Giulia Sprint di Dieter Karl Anton.

Un paragrafo a se va dedicato al Trofeo Scuderia del Portello. Da anni la scuderia del Biscione organizza un trofeo dedicato alle sole Alfa Romeo, con i piloti che le hanno sviluppate e portate alla vittoria negli anni sessanta e settanta. Su tutti svelta il sole e simpaticissimo Arturio Merzano (nono al traguardo) che, lontano dall'appendere il casco al chiodo, continua ad insegnare il suo stile di guida a giovani e meno giovani. Con un parco partenti di oltre 40 vetture (a riprova della qualità motoristiche), le Alfa Romeo hanno gareggiato al limite per tutti i giri di gara 1 e gara 2, dimostrando performance, robustezza e affidabilità come poche altre vetture. Al termine la vittoria va a Franco Monguzzi su una rara 1750GTAM del 1971.

2000GTV, Giulietta Zagato Giulia 1750GTAM, 2600 Sprint e persino Alfa 1900Ti (del 1954) si sono date battaglia per dimostrare che il "Biscione motorizzato" non ha tempo, non ha limiti e va sempre al massimo consentendo a piloti in pista e agli appassionati sulle tribune di divertirsi.

Già, gli appassionati. Come anticipato ad inizio di questo resoconto monzese, affascinati dai quattro giorni di motori, gli appassionati potrebbero essere felici e sentirsi realizzati di aver potuto vedere queste splendide vetture. Va però ricordato che la Coppa Inter Europa era, fino al 2005 incluso, altra cosa, perché oltre alle vetture importanti e vincenti che partecipano alla manifestazione per gareggiare, l'area del circuito veniva letteralmente presa d'assalto dalla gente comune che fiera di arrivare con la propria vettura storica (normalmente senza pedigree), poteva esporla ad altri appassionati, facendo nascere nuove amicizie e facendo soprattutto contribuire a diffondere la cultura del motorismo storico.

Purtroppo, dopo i due anni di stop

(2006 e 2007), questo grande meeting di gente comune è scomparso a causa del limite imposto per accedere alla pista (permesso solo ai club paganti), ha limitato fortemente il piacere ed il semplice desiderio di poter dire: "C'ero anch'io ed ho fatto alcuni giri in pista.. anche sulla vecchia pista!!".

Attualmente se non si è iscritti ad alcun Club o se il proprio sodalizio non viene a Monza, si arriva al circuito e non si partecipa alla festa poiché non avendo il pass "Club" non si può parcheggiare vicino agli altri e soprattutto non si scende in pista...

Questo ovviamente non invoglia a svegliarsi all'alba e fare 500km a 90 all'ora in autostrada per poter essere della partita...

Insomma quello che si vede è che mancano molti appassionati, non ci sono i numeri d'un tempo, i piazzali sono vuoti e i club molto pochi (se escludiamo il mega raduno Gilea di quest'anno).

Forse facendo due conti è meglio rinunciare al contributo Club sapendo di contare su tante presenze piuttosto che far entrare solo pochi sodalizi e pochi appassionati (che comunque pagano l'ingresso).

Peccato perché se ritornasse lo spirito presente fino al 2005, visto che le vetture in Italia ci sono, non avremmo nulla da invidiare alla Le Mans Classic, mentre ora siamo sicuramente distanti un bel po'.

