

Corse e... Ri-Corse Storiche



MARIA TERESA DE FILIPPIS insieme con Sir Stirling Moss nel 1958 al Gran Premio di Siracusa

DENOMINAZIONE DELLA MANIFESTAZIONE: 14^a Vernasca Silver Flag
LUOGO: Castell'Arquato (PC)
DATA: 26-28/06
N° ISCRITTI: 182
ORGANIZZATORE: Club Piacentino Autoveicoli d'Epoca
WEB SITE: www.cpae.it

Testo: Edy Cipolat Bares
 Foto: Sergio Del Bono, Franco Cico

Il filosofo Giambattista Vico, vissuto tra la fine del '600 e l'inizio del '700, teorizzava l'esistenza dei corsi e ricorsi storici, affermando che la nostra vita possa a volte ripercorrere eventi già vissuti. I moderni potrebbero chiamare questo rivivere déjà-vu "storico", ovvero la sensazione di aver già vissuto e conosciuto alcuni momenti della nostra vita.

Per chi fosse stato alla 14^a Castell'Arquato - Vernasca Silver Flag dal 26 al 28 giugno scorsi, i corsi ed i ricorsi avevano in realtà due volti umani, importantissimi nel passato e da rispettare ed onorare nel presente: Sir Stirling Moss e Maria Teresa De Filippis.

Il primo non ha certo bisogno di presentazioni, essendo uno dei pochi simboli rimasti di un automobilismo post pionieristico fatto di vittorie e a volte di tragiche sconfitte. Vincitore di ben 16 Gran Premi (GP in maiuscolo) di Formula 1, è anche ricordato per non aver mai raggiunto l'Alto Mondiale (è infatti giunto secondo nel 1955, 1956, 1957 e 1958, anno in cui giunse alle spalle di Hawthorn per un solo punto), ma di aver meritato la vittoria in tante battaglie contro campioni del calibro di Fangio o Bra-

ham, soprattutto sotto la pioggia e con diverse tipologie di vetture, dalle Sport alle Formula 1, vincendo anche la Mille Miglia del 1955 alla velocità media più elevata di tutti i tempi (quasi 158 km/h).

La seconda, anche se all'apparenza sembra una tranquilla signora di città, è stata invece la prima donna a vestire i panni di pilota ed a calarsi nell'abitacolo di una Formula 1, quando le "Formula" non avevano controlli elettronici, sospensioni attive e volanti computerizzati, bensì dovevano essere domate con i muscoli e l'intuizione.

Alla linea di partenza, a ricordare i tempi passati (corsi e ricorsi...), è stata collocata un'immagine di ben 51 anni or sono, raffigurante i due piloti in posa e sorridenti (nei loro occhi si vede comunque la tensione per la corsa) all'edizione 1958 del Gran Premio di Siracusa.

I tempi sono cambiati e spesso nei circuiti non si trovano più piloti che sorridono per una foto se non quelle dovute agli sponsor, mentre a Castell'Arquato, a distanza di molti anni, Maria Teresa De Filippis ci ha forse regalato una delle più belle immagini del week end, accarezzando teneramente l'amico Stirling Moss prima della sua partenza per la rievocazione.

Quest'immagine romantica rappresenta pienamente lo spirito della manifestazione piacentina, che sebbene rievochi la gara di velocità in salita corsa dal 1953 al 1972, oggi si è trasformata in "Concorso Dinamico di Conserva-

zione e Restauro per vetture da Competizione", ovvero in una sfilata di vetture d'antan con pedigree da corsa. E' difficile paragonare quest'evento ad altri a cui siamo abituati perché a Castell'Arquato giungono solo vetture dall'importante passato sportivo certificato e con i nomi di grandi piloti riportati all'esterno dell'abitacolo. Ogni partecipante è libero di percorrere i 9km che portano a Vernasca come meglio crede, ovvero scegliendo di fare una tranquilla passeggiata (magari con una barchetta anni

italiana ad esserci riuscita) e gli ottant'anni dalla nascita del suo primo 16 cilindri. Va inoltre ricordato che le origini dei fratelli Maserati sono proprio di questa zona, essendo i loro genitori nati a Piacenza.

Castell'Arquato è un bellissimo paese medievale ricco di storia e arte ed è la cornice ideale per l'esposizione di questi capolavori a quattro ruote. Passeggiare tra tutte le vetture (erano presenti circa 50 marchi automobilistici) crea soddisfazione e soggezione nello stesso tempo per il timore di rovinare anche solo un piccolo particolare di queste opere d'arte.

Lo spettatore, camminando appunto tra Abarth, Ginetta, Bizzarini e... ad un certo punto si trova spiazzato e quasi senza respiro alla vista di ben trentaquattro (dico 34!!) Maserati e Osca allineate e silenziose, ma pronte a scaricare tutti i loro brutali cavalli.

Le Maserati più recenti sono due Barchetta del 1992 iscritte al monomarca sorto con la loro presentazione ad inizio anni novanta mentre la più datata è una Tipo26B, costruita nel 1927 (anche se il modello, come si deduce dal nome, è del

1926), con il compressore e un motore di due litri è in grado di esprimere 150 cavalli e di spingersi a 200km/h. Il tesoro Maserati sta però nel mezzo di queste due opposte vetture, ovvero la produzione di prima e dopo il secondo conflitto mondiale.

E' bene ricordare la Maserati 8CM con cui Tazio Nuvolari corse nel 1934. Dal nome del modello si vince che si tratta di un 8 cilindri, sempre con compressore Roots, in grado di esprimere 250 cv.

Il motore è un tre litri e ne furono costruiti solo 18 esemplari.

Del 1954 è la A6GCS Berlinetta Pininfarina, costruita solo in quattro esemplari e oggi appartenente alla Collezione Panini.

Stirling Moss (ammetto che al suo passaggio non sono riuscito ad inquadrarlo correttamente per il desiderio di vederlo dal vivo e non attraverso un obiettivo...) ha portato alla 14^a Vernasca Silver Flag una Osca SF375 Desmodromica, in un eccellente rosso Maserati e con un suono indimenticabile.

Gli esemplari Maserati passano quindi dalle 150S alle 200 e 300S, alle mitiche Birdcage Tipo61 e Tipo 63, sviluppate dal 1958 da un eccezionale Giulio Alfieri.

La struttura portante è composta da un intreccio tubolare che ricorda la gabbia degli uccelli (da qui il particolare soprannome) che porta il telaio a pesare solo 36kg e ad essere rigidissimo.

Il motore scelto per queste vetture fu sia il 2000cc che il 3000cc e le vittorie riportate dai grandi piloti degli anni 60 sono tantissime.

C'è poi la OSCA Conrero con motore AlfaRomeo, la OSCA SE392 ex Scarfiotti ancora con la vernice originale del 1961, la Lotus 18 e la Cooper Monaco Tipo61 (forse la più bella) motorizzate Maserati.

In ultimo va ricordata la Maserati 250F del 1954 con cui lo stesso Moss vinse a Monza e Fangio si aggiudicò il Campionato Mondiale nel 1957 vincendo le principali competizioni. Fu quindi una vettura competitiva e longeva grazie al propulsore in grado di erogare 300cv.

Come anticipato, diverse sono le categorie entro cui sono suddivise le vetture.

Nella "Turismo", oltre alle Abarth derivate 500 e 600 (anche 1000TCR e OTS), vanno ricordate la Fiat 1100 TV/103, le AlfaRomeo GTA (tra cui una GTAM ex De Adamich) e la BMW 3.0 CSL Batmobile portata alla Vernasca dalla Sig.ra Ricci.

La categoria "Gran Turismo" rappresenta la massima



'50) o tirando il motore a 10.000 giri e facendo sentire il rombo delle marmitte Abarth.

Al termine dei tre giorni infatti i premi in palio non sono proporzionali alla media di percorrenza o alla velocità di punta, bensì alla qualità del mezzo, al suo palmares o al restauro.

Ben 27 i premi assegnati (v. tabella) a riprova che le classifiche e le differenti tipologie di vetture sono tutte ben rappresentate.

Eleggere la miglior vettura tra le ben 182 presenti (la più anziana è del 1923) per i puristi potrebbe essere blasfemo poiché ogni vettura riporta le migliori caratteristiche tecniche (motore, aerodinamica, freni...) del proprio periodo storico (sembra di stare al Concorso d'Eleganza di Villa d'Este con la differenza che tutte le vetture qui presenti hanno un passato trascorso a consumare combustibile e pneumatici puntando alla vittoria delle più importanti competizioni).

La manifestazione, organizzata dal Club Piacentino Automotoveicoli d'Epoca con il supporto dell' ACI-CSAI, dell' ASI, dei Comuni limitrofi e di diversi sponsor, ogni anno riporta alla memoria un anniversario, un evento oppure un marchio. Così, dopo i 50 anni della Lola festeggiati lo scorso anno, quest'anno l'attenzione è stata rivolta alle Maserati, in quanto nel 2009 ricorrono i settant'anni dalla sua vittoria a Indianapolis (unica factory



espressione sportiva stradale delle vetture a ruote coperte.

In essa troviamo vetture straordinarie come la Ferrari 166 Berlinetta Touring Le Mans del 1950 che monta il primo 12 cilindri Ferrari portato da 1500cc a 2000cc di cilindrata e in grado di erogare 140cv con un suono elegante e graziato come nessun altro motore è in grado di fare.

Sua diretta concorrente al tempo ed anche a questo Concorso Dinamico è l' Aston Martin DB2 del 1952 che, presentando una bellezza tipicamente inglese, si confonde nella linea e nella grazia con l'italianissima Fiat 8V del 1954, tra le vetture più belle mai realizzate dalla Fiat (grazie al disegno Zagato).

E poi Ferrari 250 Boano e Tour De France, AC ACE Bristol e Cobra, Porsche 356, 911 e 914 Gr.4, MG B, Lotus 26R Mini Marcos, Ginetta G21 e tante altre che con la loro linea e le loro prestazioni hanno da sempre affascinato gli appassionati.

Forse però le vetture più belle sono proprio italiane, come l'Abarth 750 GT Doppia Gobba, la Bialbero Record Monza, le 1300 OT Periscopio e Long Nouse e la Simca 2000 GT (quanti capolavori ha realizzato Abarth?). Se poi volessimo approfondire, troveremo la Bizzarini 5300 GT America e le affascinanti Alfa Romeo disegnate da Zagato.

Tre anni fa, proprio alla Vernasca, gli organizzatori avevano pensato di portare ben 11 vetture tra TZ e TZ2 per

ELENCO VETTURE PREMIATE

Premio	Vettura	Partecipante	Naz.
BEST OF SHOW VETTURE ANTEGUERRA	MASERATI BCM COLLEZIONE DORNINGTON	RICH HALL	GB
BEST OF SHOW VETTURE DOPOGUERRA	FERRARI 166 BERLINETTA TOURING LE MANS	CAMELLINI UMBERTO	ITA
CATEGORIA TURISMO	STEYR PUCH 650 D	MATHIAS DUESTERBERG	GER
CATEGORIA GRANTURISMO	PORSCHE 904 EX WORKS	BRODECK ULRICH	GER
CATEGORIA SPORT	FERRARI 340 MM SPORT	CRIPPA ROBERTO	ITA
CATEGORIA PROTOTIPO	PORSCHE 917 - 10	OTTOKAR JACOBS	AUS
CATEGORIA SPORT 2MILA LE REGINE DELLE SALITE	ABARTH 2000 SP	ERNESTO PICCIRILLI	SVI
CATEGORIA MONOPOSTO MOTORE ANTERIORE	MASERATI 4 CM	GEORG KAUFMANN	SVI
CATEGORIA MONOPOSTO MOTORE POSTERIORE	BWA T324 FORMULA 3	MARCHI GIORGIO	ITA
CATEGORIA ANTEGUERRA	BUGATTI 37	ALBERTO PIANTILLI	ITA
MIGLIORE CONNUBIO VETTURA/PARTICIPANTE anni '20 '30	FOSTER BARRY	MG MONTHLERY	GB
MIGLIORE CONNUBIO VETTURA/PARTICIPANTE anni '40 '50	FEDERICO BURATTI	CISITALIA D46	ITA
MIGLIORE CONNUBIO VETTURA/PARTICIPANTE anni '60 '70	EGON HOFER	MASERATI TIPO 63	AUS
PREMIO PAOLO SILVA Vettura più rappresentativa della storia della Castell'Arquato-Vernasca	ABARTH 1000 BIALBERO MUSO APRILE	FULGENZIO MARINO	ITA
PREMIO "FRATELLI MASERATI" per la migliore Maserati	OSCA 1100 S	ANGELA GRASSO	ITA
PREMIO "CIRCUITO DI PIACENZA" migliore Ferrari	FERRARI 7450 MONZA	ADOLFO GHISOLFI	ITA
PREMIO "GIUSEPPE MEROSI" migliore Alfa Romeo	33 2.0 DAYTONA	AUTOMOBILISMO STORICO	ITA
PREMIO "GIUSEPPE FIGONI CARROZZIERE" vettura più elegante	MASERATI A6 GCS BERLINETTA PININFARINA	NICOLÒ CAFFARENA	ITA
PREMIO TAG HEUER Vettura più rappresentativa nella storia delle gare in salita	FERRARI 250 TDF	MAURO BOMPANI	ITA
TROFEO MIGLIORE ABARTH	ABARTH OT 2000 BERLINETTA AERODINAMICA	CRISTOPHE PONT	FR
TROFEO PORSCHE ITALIA	PORSCHE 914 6	CHARLES GUYOT	SVI
COPPA DELLE DAME	ERIKA PILKINGTON	GEMINI FORMULA JUNIOR	GB
TROFEO MTA PARTECIPANTE DA PIÙ LONTANO	JOHN BENNET (EDIMBURGO)	ALFA ROMEO TZ1	GB
TROFEO ASI VETTURA CON MIGLIORE GRADO DI CONSERVAZIONE	OSCA 750 S	FRANCO ADAMOLI	ITA
TROFEO ASI VETTURA CON MIGLIORE RESTAURO	OM 665 55MM	BROZZETTI SANDRO	ITA
PREMIO SILVANO MAGGI PER LA FERRARI PIÙ VITTORIOSA	FERRARI 225 EXPORT VIGNALE SPIDER	ARTOM GABRIELE	ITA
PREMIO COYS "SPIRIT OF MOTORING" (Giuria Popolare)	MASERATI A6 GCS BERLINETTA PININFARINA	FRANCO LOMBARDI	ITA

festeggiarne il 40. anno dalla prima loro vittoria proprio alla Silver Flag.

La TZ2 non ha nulla da invidiare alle ben più blasonate Ferrari, con un design tipicamente anni '60, ovvero con un lungo cofano anteriore, una minima altezza massima e un posteriore tondeggianti. Una piccola 250 GTO limitata nel motore di soli 170cv ma con una linea aggressiva tipicamente Alfa Romeo.

Chiudono la categoria la De Tomaso Pantera Gr.4, la Fiat 124 Sport Gr4, la Lancia Stratos Marlboro Gr.4 ex. Andruet e Munari, le Alpine Renault A110 e una rarissima Ferrari Dino 308 GT4 Gruppo 5.

La Ferrari 308 è stata carrozzata sia da Pininfarina che da Bertone. Mentre le versioni GTB e GTS sviluppate a Cambrano presentano linee morbide e moderne, la versione GT4 definita a

308 GT4 Gruppo5 ha 5 corse infatti nel campionato italiano GT negli anni '70 dimostrando doti e sportività da vera Ferrari.

Le vetture Sport rappresentano un periodo storico di ricerca ed evoluzione come pochi. Sono state in grado di far distogliere l'attenzione dalle vetture Formula e di evolversi a loro volta nelle Sport Prototipo, vetture estreme e a volte molto pericolose.

Di queste due categorie alla Vernasca hanno deliziato i presenti alcune vetture uniche.

Dalla Ferrari 225 Vignale (ex Castellotti), alla Frazer Nash High Speed, passando per la Fiat 508MM Scaglietti e la Fiat GILCO 1100 Sport Barchetta, dove GILCO sono le iniziali di Gilberto Colombo, ideatore del telaio a longheroni completato da alcune traverse e da tubi leggeri, per un totale di 65kg.

Altri marchi fanno parte della categoria Sport e da sempre si sono degnamente difesi nelle competizioni: Healey, Jaguar, Porsche (qui presente con due 550RS), Lotus ed Elva.

Nella categoria Sport Prototipo invece va ricordata la Ginetta G4R, tipica kit car inglese su telaio di tubi, con carrozzeria in vetroresina e motore centrale posteriore Lotus twin cam: una piccola bomba da 170cv e meno di 500kg di peso!! Sua evoluzione e qui presente è stata la G12.

Lotus 23, De Sanctis Sport Prototipo, Sbarro ACA Barchetta (con motore e telaio della NSU Prinz TT), McLaren M1B e M1C, Dallara 1000 Sport, sono solo alcune delle fantastiche vetture prototipo che hanno fatto vibrare e palpitare il cuore degli spettatori. Rivedere la X119 Proto (ex Regazzoni) e le Lola

Grugliasco non è mai stata apprezzata per le linee tese e poco armoniose. A distanza di tanti anni è invece corretto rendere merito a Bertone d'essere riuscito a definire una vera Gran Turismo in grado di coniugare la sportività della meccanica Ferrari con la comodità dei quattro posti. La

T492 e T292, sentire la Sauber C1 (al tempo pilotata proprio da Peter Sauber) alla partenza o l'Abarth 3000V8 (ex Merzario) a pieni giri nel rettilineo subito dopo Castell'Arquato, da un brivido lungo la schiena che anche i meno appassionati di auto storiche difficilmente scordano. Se poi al suono, ci aggiungiamo la bellissima livrea nera della Chevron B16, la forma delle Porsche 906 e 908 (ex Steve McQueen), l'esuberanza e l'imponenza della Porsche 917 a 12 cilindri (immersa nella livrea Martini) e la maestosità della Porsche 956 (ex Senna), allora non c'è appassionato di motori che possa non girarsi e seguire con lo sguardo queste ghiotte unicità.

E che dire dell'Abarth 4 farò ovvero, per i meno appassionati, della 2000SP?

Alcune delle precedenti vetture sono state incluse nella categoria "Le Regine delle Salite" e credo che degna rappresentante possa esserne eletta l'italiana Alfa Romeo 33 Daytona (a ricordo dell'arrivo in parata al 24 ore di Daytona del 1968), che come la sorella TZ2, in quanto a bellezza non abbia nulla da invidiare alle più blasonate Ferrari. Le categorie proposte alla Vernasca Silver Flag continuano con le vetture monoposto e le anteguerra.

Per la prima categoria si va dalla Cisitalia D46 (autografata da Gilles Villeneuve) alle varie Cooper, Fagioli, Merlyn, BWA, Lotus, Bristol, Elva, Stanguellini Formula junior, Apache, March, Brabham e MG. Tutte vetture nate dalla passione di grandi costruttori e di piccoli artigiani in grado di meglio offrire ai piloti privati vetture performanti e a volte a basso costo (v. art. Coppa Intereuropa, G-D giugno 2008).

Tra esse anche le Formula Italia dell'Abarth degli anni '70, la Lotus 69 (con il primo sponsor legato al mondo del tabacco) e la Tecno F2 su cui crebbero importantissimi piloti di fama

mondiale (ad es. Cevert e Jabouille).

Le vetture anteguerra invece riportano alla mente marchi ormai scomparsi, a volte anche sconosciuti alle persone comuni, ma pieni di gloria per chi li conosce.

E' così che alla Vernasca Silver Flag può capitare di innamorarsi di una Riley TT Sprite del 1936 famosa per le affermazioni a Le Mans, o di una MG anni '30, potente e veloce grazie al compressore volumetrico. Inutile poi cercare difetti nelle Aston Martin Le Mans o nelle Bugatti, vetture capolavoro di efficienza ed eleganza.

Amilcar, De Coucy, AC e Salmson completano la lista delle marche straniere mentre OM, FIAT, SILVA e Lancia sono le degne rappresentanti del made in Italy.

Del resto, se addirittura il Duce aveva scelto la Lancia Astura quale auto di rappresentanza, come possiamo noi non rimanere affascinati di fronte ad una Astura Tipo Sport?

Come sempre, in queste occasioni ci rendiamo conto che le nostre vetture sono tra le più emozionanti al mondo.

