

MILLE DI QUESTI GIORNI!

Testo: Edy Cipolat Bares
Foto: Sergio Del Bono



Alla Le Mans Classic 2008, dall'11 al 13 luglio, mille è stata, per differenti ragioni, la parola più diffusa...

Innanzitutto per l'amico Richard Mille, titolare dell'omonimo marchio di alta orologeria, main sponsor e promotore di questo evento, che ha permesso alla manifestazione di raggiungere una così

ampia portata e che si è dimostrato non solo un vero *Gentlemen Driver* in pista, ma anche un eccellente padrone di casa nell'offrirci l'ospitalità normalmente riservata ai vecchi amici.

In secondo luogo, le auto presenti al circuito sono multipli di mille e, ovunque si posasse l'obiettivo della fotocamera, era impossibile quantificarne fari, parabrezza,

copriuote e capote delle auto schierate in ogni angolo dell'impianto. Infine mille, mille e ancora mille erano le persone che non si sono lasciate sfuggire l'occasione, anche se solo da spettatori, di essere parete di un evento unico.

Da circa cent'anni ormai la cittadina di Le Mans convive con le corse automobilistiche.

UNILCO

 **DUNLOP**



Sergio Del Bono insieme a Richard Mille

Nel 1906 l'allora Automobile Club de la Sarthe organizzò la prima competizione su un circuito di 103 km da ripetere dodici volte: l'esperienza ebbe un buon successo commerciale e l'iniziativa venne così ripetuta altre quattro volte, finché nacque il mito nel 1923.

Essendo una gara di durata, oggi come allora, non solo gli exploit velocistici sono

importanti: per primeggiare in questa sfida occorre l'affidabilità del mezzo meccanico e la forza psicologica dei piloti. Anche se l'equipaggio può essere composto da tre persone al singolo driver viene richiesto un impegno di circa otto ore, durante le quali deve dare sempre e comunque il massimo, malgrado la tensione della guida notturna e la stanchezza dei due giorni.

Alla Le Mans Classic l'impegno richiesto è invece inferiore perché viene privilegiata la salvaguardia dei mezzi che hanno creato il mito e che nel tempo hanno già palesato il loro valore. Stessa cosa vale per i Drivers, che hanno dato prova di saper essere soprattutto Gentlemen... senza doverlo dimostrare correndo per un giorno intero.

LA GARA

I quasi 400 veicoli storici iscritti alla competizione sono stati suddivisi in sei plateau (classi) secondo la data di costruzione: 1923-1939, 1949-1956, 1957-1961, 1962-1965, 1966-1971, 1972-1979.

Circa una settantina di vetture compongono ogni plateau ed ogni equipaggio ha a disposizione un'ora per far valere il proprio carattere e l'affidabilità della meccanica: le staccate alla variante dopo l'arrivo e le accelerazioni sotto il ponte Dunlop

chiariscono immediatamente che non si tratta di una rievocazione turistica, ma di una vera e propria sfida.

Al termine di ogni ora, dopo una pausa di circa venti minuti in cui si esibiscono vetture più moderne, la classe successiva inizia la propria sessione di gara. Al termine di tutte e sei le gare, si ricomincia dalla prima e così via, fino allo scoccare delle ventiquatt'ore: ogni vettura ha così gareggiato per tre ore, facendo tre manche, due con la luce ed una, spettacolare, in notturna.

La gara inizia alle quattro del sabato pomeriggio e termina alle sedici del giorno successivo disputandosi sul tracciato di 13.629 metri: quello storico, con le curve Arnage, Indianapolis e

Mulsanne... non sul "Bugatti", limitato alla zona centrale e di soli 4.180 metri!

Il fascino della corsa notturna viene vissuto a 360 gradi: tutti sono rapiti dal rombo assordante dei motori e dalle luci dei vecchi fari di profondità che squarciano il buio. Indipendentemente dalla classe di appartenenza, tutti i piloti ci mettono il massimo impegno. La fatica si fa sentire non solo in pista, ma anche ai box e sulle tribune: non è difficile trovare appassionati con gli occhi chiusi ma con gli orecchi ancora ben aperti, pronti a riconoscere un 12 cilindri Matra o un 4 cilindri Porsche destandosi dal torpore appena sentono un calo di potenza o una valvola che da forfait.

A ciascuno degli 81.200 spettatori (!!!) spetta l'onore e l'imbarazzo di tifare per uno dei 69 marchi rappresentati (di cui dodici solo per l'Italia) dalle 400 auto in gara: una scelta davvero difficile poiché tutte hanno rappresentato l'eccellenza sportiva nel relativo periodo storico in cui hanno gareggiato.

