



Circuito di Cremona 2008

Anno 5, n° 43 - Ottobre 2008 - 6 euro (12 euro con DVD)
 Rivista + DVD monografico 30 euro
 Sped. abb. post. 45% art. 1 comma 1 legge 46/04 DivCPA - NO. - TORINO

Gianfranco Cunico



e la Ford Sierra Cosworth Gr. N

Campionato Italiano Velocità Magione



6ª Piancamuno - Montecampione



XX Rallye Elba Storico



Testo: Edy Cipolat Bares

Foto: Franco Cicolin, Sergio Del Bono

POKER CON RECORD A MONTECAMPIONE

TIPOLOGIA E VALIDITÀ: Campionato e Trofeo Italiano Montagna Autostoriche, Campionato Europeo

DENOMINAZIONE DELLA

MANIFESTAZIONE: 6ª Piancamuno-Montecampione

LUOGO: Piancamuno (BS)

DATA: 31/08

N° ISCRITTI: 86

ORGANIZZATORE: Biesse Corse

WEB SITE: www.biessecorse.com

Mi direte che in ogni competizione ci vogliono coraggio, tenacia e costanza, ma credo, e ovviamente mi posso sbagliare, che per correre in salita ci voglia qualcosa in più.

Oltre alla preparazione della vettura (dai rapporti del cambio all'erogazione di potenza, dalla scelta delle gomme all'assetto) le gare in salita richiedono di raggiungere "da subito", la massima prestazione.

Nel mondo dei motori, la salita è la specialità in cui i concorrenti si sfidano sulle tortuose strade di montagna per dimostrare di essere i più veloci.

Sono alcuni anni che seguo questa specialità e mi sono sempre più convinto che per gareggiarci, oltre al mezzo meccanico, serva una grande dose di coraggio.





Nella pagina a fianco: Bonucci su Osella PA/9 porta a casa il personale record di quattro vittorie nella gara bresciana. Giampietro Giudici sulla fiammante Fiat Ritmo. Qui sopra: la Porsche Carrera di Roberto Strazzeri e un momento delle verifiche con le Abarth di Gobbini e Brambilla. A destra: Migliavacca, che chiuderà al nono posto nel 1° Raggruppamento. GT 2000 F.

Come in ogni competizione, la concentrazione del pilota deve arrivare immediatamente: l'unica differenza sta nel fatto che nelle gare in salita ogni piccola distrazione la si paga a caro prezzo: le velocità di punta possono superare i 200 km/h e si deve tenere conto che si corre tra la montagna da un lato e il dirupo dall'altro e l'arrivare semplicemente lungo in una curva, può portare ad una rovinosa uscita di strada senza appello.

I minuti della salita possono sembrare pochi, ma per i piloti sono una scarica di adrenalina fortissima e spesso interminabile.

Sarà per questo che le gare in salita affascinano: la competizione e la concentrazione sono a livelli altissimi dall'istante del "go" alla bandiera a scacchi, dopo aver superato pendenze, curve, tornanti e soprattutto dopo aver evitato rupi e massi al ciglio della strada.

Non per niente "salita" è sinonimo di fatica.

Considerato che lo è poi anche per gli spettatori (che per due giorni si arrampicano in cerca della vista migliore), figuriamoci per gli addetti ai lavori, sempre "sul pezzo" per garantire la sicurezza e preoccupati che possa verificarsi un incidente.

L'ultima mia fatica e dei miei amici fotografi è stata la Piancamuno-Montecampione.

Con la Trento-Bondone, la Pedavena-Croce D'Aune e la Coppa del Chianti Storico, la Piancamuno-Montecampione organizzata dalla Biesse Corse rappresenta il quarto appuntamento italiano titolato per il campionato europeo salita autostoriche, vale a dire il nostro poker in questa specialità.

La validità di questa gara serve a capire il grado di difficoltà e selettività del percor-

so, che si snoda sui 10.135 metri di salita lungo un dislivello di 835 metri.

Il regolamento prevede la presenza di vetture costruite dal 1931 al 1990 ed è per questo che la varietà delle automobili in gara è notevole. Tutte spettacolari, dalla più anziana Frazer Nash, classe 1932, di Georg Prugger, alla più giovane e veloce Osella PA9 di Uberto Bonucci, vincitore "anche questa volta".

Suo il record: 6'26"443, ovvero alla strepitosa media di 94,4 km/h lungo una strada ricca di tornanti e curve secche.

Il recordman Bonucci, con la fidata Osella motorizzata 2 litri BMW e i suoi tanti cavalli, è riuscito a fare sua questa salita, realizzando il personale poker sulle sei edizioni di questa classica.

Non distante il secondo arrivato, Giuliano Peroni, a soli 4"7 con una performante Osella PA3, terzo, a 13", Luigi Bormolini, anche lui su Osella PA9.

Solo l'obbiettivo della macchina fotografica e le due sport di Bonucci e Bormolini sono più veloci di Stefano Di Fulvio.





Il funambolico e veloce Francesco Laffranchi porta la Austin Cooper ai piedi del podio nel 1° Raggruppamento con un tempo di soli due secondi superiore alla Fiat 124 Abarth di Antonio Maniero che conclude al 15° posto nel 2°. Non concluderà la gara invece Paolo Cantarella con la Olmas motorizzata dal poderoso sei cilindri Alfa Romeo. Sotto: un momento della discesa di Romano e Turriziani mentre a destra una carrellata dei "posti di comando" di alcune delle vetture impegnate in gara.

I primi tre classificati dell'assoluta si sono dati battaglia quasi alla pari, tenuto conto che le sfide tra questi prototipi regalano allo spettatore due tipologie di emozioni: da una parte il brivido della velocità pura di queste "Formula 1" a ruote coperte alte meno di un metro, dall'altra la consapevolezza che il rischio di un'uscita di strada è sempre in agguato.

Da capogiro è quindi la prestazione di Stefano Di Fulvio (giunto al traguardo

con soli 20" di ritardo) quarto assoluto con la sua X1/9 dissimile dai prototipi per forma e dimensioni ma molto loro vicina per prestazioni ed efficacia. Ricordando poi che il pilota ha meno di vent'anni, alla sua prestazione va dato il peso della breve esperienza. Speriamo di vederlo su un prototipo prima possibile!

Diabolika, come si legge sulla targa, la E-Type di Paolo Baldi, mentre dinamica scalatrice l'Alpine di Emanuele Aralla.

Baldi ha conquistato il 1° Raggruppamento e Aralla è giunto alle spalle di Peroni nel 2°.

Da segnalare tra gli iscritti anche Paolo Cantarella, con un bellissimo prototipo Olmas motorizzato Alfa Romeo blu e giallo. Diverse le Fulvia, le Porsche, le Triumph, le BMW 2002, le Alpine, le Alfa Giulia GT, le Fiat Abarth. Persino una Stratos, una Beta Montecarlo, una NSU Prinz TT, una VW Scirocco e infine una cattivissi-



ma Alfa Romeo GTV 2000: diversi quindi i marchi rappresentati, per un totale di quasi 80 vetture.

Da riportare i commenti unanimi degli spettatori a bordo strada. Le vetture più apprezzate per il sound dei loro propulsori sono state l'Audi 80 GT di Morselli, la Fulvia Zagato di Taglietti e l'Alfasud Ti di Falorni. Invece i più funambolici ed emozionanti sono stati Nicchi su Alfa Giulia

Super e Laffranchi con la Austin Mini Cooper.

Le più belle, forse anche perchè meno frequenti nelle gare, la De Tomaso Mangusta, la Simca 1200S di Naldini, la Lotus Europa di Mondinelli e l'anziana Siata 508 del 1938 condotta da Giovanni Pagliarello.

Al termine della competizione e soprattutto di questa passeggiata montana di due

giorni, le sensazioni che si portano a casa sono piacevoli e ricche di emozioni. Forse la vista dei prototipi e delle loro performance può far paura, ma chi apprezza il mondo dei motori non può non rimanere soddisfatto dalla loro velocità e dal loro suono.

Grazie PILOTI!!

Altre foto sul sito

www.autoepocanordest.it

