

Non avevo mai trascorso un anno come il 2008. Ricco di manifestazioni, assieme agli amici Sergio Del Bono e Franco Cicolin ho toccato con mano (ovvero con penna io, telecamera e macchina fotografica loro) circa 150 anni di motori.

Ho seguito 24 eventi in Italia e all'estero, ho visto migliaia di auto, ho messo in bacheca diversi autografi ed ho infiniti ricordi da portare nel cuore.

Tutto nasce perché, come si sa, la vita dell'appassionato di motori è molto dura!!!

Dopo una settimana di lavoro, anziché riposare con la famiglia, l'appassionato si "teletrasporta" sui campi di gara o nei musei. Si alza presto, percorre diverse decine di km, e attendendo il passaggio del proprio idolo, cerca la posizione migliore per fotografare, facendo attenzione alla luce ed alle ombre, gioie e dolori di ogni fotografo. I diversi resoconti delle manifestazioni li ho già riportati mese dopo mese sui numeri della rivista, ma alcuni di essi meritano di essere ricordati perché per la prima volta la mia passione per le auto d'epoca è cambiata (sarà l'età...) credo a causa della diversa tipologia di vetture vista quest'anno.

Gennaio è iniziato con una simpatica prova di abilità nel pordenonese ospite degli amici di PNCorse,

Al solito Dino Del Pin e compagni hanno organizzato una fantastica uscita ai piedi delle prealpi, in una splendida giornata tersa. Cosa importantissima, per la seconda volta in cinque anni sono riuscito a farmi accompagnare dalla mia compagna, particolarmente "allergica" alle auto da corsa. Non ho mai capito perché molte donne amino le



berline moderne, comode, confortevoli e che non si rompono mai,



mentre non apprezzino le vecchie, scomode, rigide auto anni '70, magari odoranti di benzina..

Superata brillantemente la prova di Pordenone (ultimi...), Febbraio non ci ha visto molto all'opera, se non per una intervista a due fratelli legati tra loro anche dalla passione per la Matra DJET (ne parlerò nella sezione dedicata alla visita al Museo Matra in Francia).

Viene così la primavera e la voglia di uscire. Dopo anni e anni di auto da rally, con l'amico Franco decidiamo di avventurarci alla scoperta delle auto italiane D.O.C., quelle

che fanno credere nel Made in Italy e soprattutto quelle che tutti ci invidiano!!

Così il 15 Marzo, la solita sveglia presto ci ricorda che abbiamo in programma la visita del Museo Bonfanti di Romano d'Ezzelino (terra di motori vicino a Bassano) al mattino e il trasferimento a Verona nel pomeriggio.

Al Museo assistiamo alla conferenza sui 30 anni delle Fiat Ritmo (era presente una "Olio Fiat") in mezzo a tantissime auto, da fine '800 ai giorni nostri. Non solo le solite Ferrari e Fiat, bensì Chiribiri, Ansaldo, Aquila, Itala e tantissime altre a ritroso nel tempo. Dopo questa full immersion nell'old style, torniamo a respirare il rally a Verona, precisamente al 2 Valli. Una giornata quindi piena di olio e motori, ma anche di pneumatici, magari con i cerchi in legno!!

Ormai avviati alla scoperta dei pionieri, a fine marzo andiamo a Vicenza a seguire la conferenza "I primi veicoli in Italia, 1880-1899". Interessantissima, fonte di curiosità e zeppa di aneddoti legati ai precursori del motore a scoppio: Lanza, Menon, Barsanti/Matteucci e tanti altri. Ho potuto vedere la prima Motrice Pia e il primo Triciclo Bernardi. Potremmo definirli.. fantascienza!

Pensare che senza quelle idee e quella tenacia oggi non sapremmo cosa sia un'automobile, deve servire a spingerci a credere nel futuro e nella ricerca.

Ad Aprile decido di tornare al mio vecchio amore, il Rally. Essendo nato nel pordenonese e cresciuto a "pane e Piancavallo", è difficile abbandonare la passione dopo 30 anni.

Per questo iniziamo una visitina alla Coppa del Venda per poi passare una giornata intera a seguire il rally Campagnolo e la Regolarità sui Colli Isolani, a Vicenza. Sergio, il mio amico, corre con una Manta Rothmans navigato da Elvis. Non so se alla fine della giornata avranno fatto più strada loro in gara o

io e Franco per seguire le loro evoluzioni. Di sicuro vedere le 037, le 911, le GT/E e le M3 di traverso... non ha prezzo!

Detto M3, detto BMW. Quale manifestazione organizza BMW Group a fine aprile sul lago di

lavoro dei capolavori? L'ingegno e l'arte di alcuni artigiani d'un tempo dimostrano di aver un valore superiore alla limitata evoluzione moderna, basata su concetti prefissati forse dai moderni strumenti elettronici.

Maggio. Torino Esposizioni, Trilogia dell'automobile: la Velocità.

Forse si crede che l'"essere di corsa" riguardi il nostro tempo. Se pensiamo a quanto rapidamente viaggiano oggi le informazioni (ovvero in tempo reale), capiamo quanto avrebbero voluto i nostri avi comunicare più speditamente (ad esempio dai campi di battaglia o in caso di necessità). Abbiamo sempre cercato di andare più veloci e

dherbolt. Via via fino a 1.227km/h con una Thrust SSC nel 1997.

Insomma, il sogno della velocità si è realizzato e l'uomo ci è riuscito perchè ha sperimentato, creato avvenire prototipi e tentato nuove strade nelle forme, nella tecno-



Como? Esatto, il concorso d'eleganza di Villa d'Este. Per la prima volta ho potuto ammirare la BMW M1, portata da BMW Group per festeggiarne i primi 30 anni. Ce n'erano di tutti i colori: blu, rosse, bianche, ed anche una multicolore, forse la più importante: l'Art Car di Andy Warhol. La M1 è stata protagonista della serie ProCar sui maggiori circuiti di Formula 1 e con i piloti migliori dell'epoca. Purtroppo non ebbe un grandissimo successo commerciale, ma le prestazioni ed il design (di Giugiaro come la Esprit e la De Lorean) erano sicuramente all'avanguardia.

Il concorso d'eleganza di Villa D'Este è da tantissimi anni tra i più importanti al mondo. Ogni anno sviluppa nuovi temi e presenta vetture senza tempo. Molte di queste sono esemplari unici il cui valore è inestimabile.

Sebbene ci siano una giuria popolare e una giuria tecnica che valutano ogni esemplare, credo non possa esistere un giudizio univoco. Ad esempio ritengo che l'ATS, la Mercedes AutoBahnKurier, la Delahaye 135M firmata Figoni & Falaschi, la Pegaso Z-102 meritino ugualmente tutti i premi disponibili. Come si può scegliere il capo-



dobbiamo ringraziare chi ha inventato l'automobile per avercelo permesso.

E' colpa nostra se l'utilizzo che ne facciamo è pericolo, chi l'ha inventata agli albori dell'era moderna, sicuramente non ne conosceva i rischi (chi avrebbe pensato ai reali pericoli di un'impresa come la Parigi-Pechino del 1907 con una Itala?).

Lo sviluppo e la ricerca, hanno portato a superare rapidamente i record di velocità: 100km/h nel 1899 con un'auto elettrica, 202km/h con una Benz nel 1909, 327km/h nel 1927 con una Sunbeam 1000Hp. Nuvolari raggiunge i 374km/h a bordo dell'Alfa Bimotore nel 1937, esattamente quando sul lago salato in America si superano i 502km/h con un Tun-



logia e nella filosofia progettuale. L'Itala 35/45 e la Delta ECV2, anche se separate da molti decenni, hanno molto in comune in quanto sono figlie di quel desiderio di estremizzare un concetto, sia esso il lusso, sia esso la prestazione. Nel mezzo c'è la ricerca.

Giugno. Fino al 2005 tutti gli appassionati sapevano che a fine maggio o inizio giugno era d'obbligo andare a Monza, alla Coppa Intereuropa (come per gli appassionati di Rally, ottobre è Rallylegend). Si prenotava l'albergo almeno due mesi prima, si facevano centinaia di km, ore di coda per entrare al circuito, si attendeva l'una del sabato pomeriggio per scendere in pista, nel tempio della velocità. Questo appunto fino al 2005. Poi due anni di silenzio, fino a questo giugno. Così io e l'amico Sergio ci siamo preparati per il grande ritorno. Grande ritorno? Che delusione. Sembrava una piccola coppa "segreta" con pochi club e poco pubblico. Bellissima la gara delle Formula Junior e unico il ricordo dei tanti giri in pista a bordo dell'Alpine A110 dell'amico Giovanni Bertoni. Però la vera Coppa Intereuropa proprio non l'abbiamo vista.

Fortuna che per giugno avevamo



altre manifestazioni a calendario. Dopo la serata Montecchio Motori, sempre nel vicentino, con ospite Casarotto per parlare del vecchio rally, di come era e di come ora è condizionato dai ritorni economici e d'immagine, a fine mese io, Sergio e Franco ci siamo trasferiti alla Silver Flag.

La Silver Flag, ovvero la Castell'Arquato-Vernasca, è la rievocazione di una vecchia gara in salita che ha avuto protagonisti importanti di fama internazionale. L'apertura all'evento l'ha data Maria Teresa De Filippis, pilota di Formula 1 sul finire degli anni '50, con una Maserati 250F.

Alla Silver Flag si respira l'aria delle corse su strada, della fatica e tutte le auto hanno al tempo già dimostrato le proprie capacità e oggi vengono guidate da gentilement drivers per far rivivere l'atmosfera fascinosa dell'epoca a chi purtroppo non l'ha vissuta.

Camminando tra i prototipi Lola (qui a festeggiare i primi 50 anni), le Alfa Romeo P2 e P3, le varie Abarth e tantissime altre marche, ci siamo fermati al cospetto di un "mito" che al contempo, fa

tornare alla mente ricordi di esultanza e genera forse un pò di tristezza: è la Porsche 908 con cui Steve McQueen giunse secondo a Sebring nel 1970. E' difficile non "viaggiare" con la mente, con le emozioni. Le immagini viste e riviste sui video dell'epoca complementano le emozioni provate sfiorando con la mano il profilo della vettura.

Luglio, trasferta più emozionante dell'anno: Le Mans e Romorantin, sede della Matra.

Dopo il viaggio a Dieppe del 2007, ecco di nuovo la Francia. Nel 1906 si è tenuta la prima corsa nei pressi di Le Mans e dal 1923 è nato il mito. La Sarthe è il circuito su cui tutti i Campioni vogliono vincere e lasciare il nome inciso nella storia. Le più importanti case automobilistiche (Matra, Ferrari, Porsche, ..) vi hanno corso per dimostrare la propria affidabilità perché correre e soprattutto vincere la "24 heures du Mans" ha un valore altissimo.

La rievocazione che ogni anno il main sponsor Richard Mille organizza, ha poco di esibizione e molto di gara! Le 24 ore sono scandite dal rumore di 400 vetture storiche con "pedigree" e attorno al circuito è possibile ammirare circa 6000 vetture dei club. Difficile non immaginare la soddisfazione mia e di Sergio nel poter vivere un evento di questo spessore. E' vero, non ne siamo stati protagonisti perché in pista ci siamo andati solo per farne il reportage, ma essere a

tu per tu con Renè Arnoux, Jean Claude Andruet e altri PILOTI, è fonte di grandissima soddisfazione. E poi c'era anche un certo Jean Todt che rilasciava autografi e foto...

Oltre al piacere di partecipare ad un evento di tale portata, in Francia ci siamo andati anche per conoscere Michel Tetù, ideatore della Ligier JS2 che per me è una delle più belle vetture anni '70. Costruita per pochi anni, monta un cuore modenese, un possente Maserati 6 cilindri (la seconda serie prenderà il Cosworth). E quindi in parte è anche "nostra" ..

Altra mia passione sono le Matra DJET. Sarebbe quindi stato impensabile non andare a Romorantin, sede storica del marchio francese nato dall'acquisizione della Bonnet e poi svanita nel colosso Renault (un pò come in Italia è successo per l'Abarth e la Fiat).

Io e Sergio abbiamo trascorso diverse ore tra le Formula 1 (ricordate la MS80 con cui Stewart ha vinto il mondiale? Era lì..), le Sport vincitrici e non a Le Mans, le stradali, i prototipi (avete presente l'Espa-



ce F1 del 1994? Da 0 a 200 in soli 6,3" con ben 830cv erogati dal motore Williams), tanto che a distanza di alcuni mesi ancora provo quella sensazione di nostalgia provata uscendo dalla vecchia fabbrica Matra.

Agosto. Tornati in Italia andiamo alla Piancamuno-Moncecampione. Le gare in salita credo siano tra le più pericolose e quindi più

affascinanti. Correre a tutta velocità tra curve e saliscendi, a ridosso della montagna o a filo di un dirupo, credo necessiti di grande coraggio. Mi si obietterà che andare a 380 allora sul rettilineo di Mulsanne o correre a 180 allora sullo sterrato (l' Audi Sport S1 degli anni '80 faceva da 0 a 200 in pochissimi secondi...) non è da tutti. È vero, avete ragione, ma per me la salita è qualcosa in più. Ogni sport automobilistico ha i suoi rischi e la velocità è senza dubbio fonte di pericolo. In pista si va velocissimi ma per fortuna ci sono le vie di fuga. Nei rally l'aderenza è sempre limitata ma per fortuna le vetture sono dotate di roll-bar e la loro rigidità è massima. Nelle gare in salita invece le vie di fuga non ci sono e i prototipi corrono all'altezza del guardrail (oltre cui normalmente c'è in salto). Ogni piccolo errore lo si può pagare a caro prezzo. Per questo ritengo, a torto o a ragione visto che è sicuramente soggettivo, che le gare in salita siano le più emozionanti.

A Settembre io e Sergio abbiamo rinunciato alle trasferte (se non per vedere i modelli originali da cui sono stati realizzati i protagonisti Pixar del film "CARS"), per concentrare i nostri sforzi nell'organizzazione del Festival Dei Motori di Montichiari, in quel di Brescia dove i motori vengono serviti come la pizza ed il caffè. L' 11 ed il 12 di Ottobre, abbiamo fatto divertire 40 piloti in pista, 24.000 spettatori e soprattutto noi stessi: che è la cosa più importante!!! Era il nostro secondo anno e la nostra manifestazione "Le Sto-

riche" si è trasformata da piccolo anatrocchio (nel 2007 avevamo portato 55 auto), a piccolo felino, ovvero abbastanza energico e veloce, ma non ancora maturo per camminare da solo. L'esibizione delle 15 Abarth, le 25 auto da Rally, le auto del Drifting e le 100 auto esposte ci hanno insegnato ad organizzare le cose con più attenzione, ma hanno anche evidenziato la necessità di avere più tempo a disposizione e di imporre più rigore nelle regole.

Terminati i nostri sforzi, a fine mese abbiamo visitato la rassegna padovana "Auto e Moto d'Epoca". Bellissima come sempre la fiera di Padova è un immenso salotto, un grande salotto dove poter ammirare il meglio del motorismo storico. Forse la richiesta economica degli organizzatori supera le possibilità di alcuni club di marca e di alcuni appassionati e questo potrebbe a



lungo andare non essere un bene per il nostro mondo a quattro ruote.

Arriva Novembre, arrivano le giornate corte ed il brutto tempo. Perché quindi non rinchiudersi in un museo? Visto che l'anno era iniziato con lo "studio" dei primi prototipi di fine '800, decido di andare a visitare la Galerie Peugeot di San Gimignano a vedere la prima vettura circolante in Italia: una Peugeot! La Galerie prevede alcuni mezzi in mostra tutto l'anno ed altri a rotazione. Purtroppo la Type3 che avrei voluto vedere non era lì, ma al suo posto ho ammirato in assoluto silenzio un'altro capola-



voro: la Peugeot 205 T.16 GrandRaid. Vincitrice della Paris-Dakar 1988 è per la prima volta in Italia e, dopo anni di 037, Stratos e Delta S4, credo che una 205 "lunga" ci volesse proprio!!

In molti affermano che il rally visto tra il '70 ed il '90 sia stato quello migliore. Sono in molti i piloti che ci hanno rappresentato all'estero in questa specialità ma ritengo che tra i più importanti vadano annoverati Sandro Munari e Miki Biasion.

La fortuna di collaborare con GD, mi dà la possibilità di vivere situazioni ed emozioni senza prezzo. Sabato 22 io e Franco siamo invitati a partecipare all'inaugurazione di una nuova esposizione presso il Museo Bonfanti. Il presidente, Nino Balestra, ha invitato Miki Biasion, Maria Teresa De Filippis ed Ezio Zermiani al "taglio del nastro" della nuova mostra: "Arrivano i mostri, le Gruppo B e altro". Questo "altro" rappresenta le vetture con cui il Campionissimo ha corso negli ultimi 30 anni. Troppo bello trovarsi così di fronte a Biasion, parlargli senza difficoltà e senza esitazione, visto che il pilota bassanese è in grado di darti un'armonia e una serenità senza alcun tipo di imbarazzo.

Ben diverso il mio comportamento al cospetto del grande Sandro Munari. Facendo parte dell'Associazione Piloti Veneti capitanata dalla navigatrice MariaGrazia Vittadello, ho partecipato all'organizzazione della serata "Il ritorno del Drago"





tenutasi il primo Dicembre. Al suo cospetto quasi non sono riuscito a proferire parola...quasi in segno di riguardo o forse di inferiorità.

Ultimi impegni per dicembre sono stati la visita alla terza parte della Trilogia dell'automobile presso Torino Esposizioni e il pranzo di Natale con gli amici di AlfaSport.

L'esposizione Dream a richiesto a me e a Sergio quasi quattro ore di visita tra fotografie e video di infiniti particolari delle vetture esposte. All'interno era presente una sezione dedicata ai 100 anni di Karl Abarth con alcuni dei suoi preziosi gioielli. Nella mostra Dream, invece, sono decine e decine le vetture da sogno esposte. La Stratos Zero, la Carabo, la Boomerang, la Mythos e tutto il filone dei "sogni dagli anni '70 ad oggi" ha globalizzato l'attenzione del pubblico perchè sono forse le vetture più audaci mai realizzate! Altro esempio è il Culumbus di Giugiaro del 1992, un immenso ufficio viaggiante capace di sette posti ma soprattutto con la massima eleganza anche se alto due metri e lungo cinque. Anche questa rassegna riporta la necessità di credere nel futuro ma soprattutto nei propri sogni, altrimenti certe realizzazioni non le avremo mai potute vedere. Sognare serve ancora.

La simpatia dell'ing. Sergio Limone, i ricordi di Giorgio Pianta, Teodoro Zeccoli e Giorgio Francia, hanno caratterizzato il pranzo di fine anno con Alfasport. In una giornata fredda ma limpida, i ricordi degli ex hanno fatto riscaldare gli appassionati, perchè come sempre i motori mettono tutti d'accordo.

Altre foto delle manifestazioni le trovate su www.autoepocanordest.it