

MOTORI



LA «STELLA ALPINA» AL VOLANTE DI UN'ALFA DUETTO DEL 1986

Una corsa dentro il tempo E per premio il paesaggio

Gabriele Villa

Trento Eccolo, Piero Taruffi. Il mitico. Affronta il tornante che gli spianerà la strada per scavallare il Sella. Al volante della sua Lancia Aprilia, supera agevolmente anche l'ultimo dei Passi dolomiti, inannellati in questa prima edizione della «Stella Alpina». E vola verso il traguardo, senza più avversari. Siamo nel 1947.

Tutt'intorno, il gran polverone che le strade dell'epoca sollevano circondando la folla dei tifosi, un'immagine che può ben essere una copertina di Walter Molino. Una gioiosa nube di popolarità, che avvolge Taruffi. Con lui entra nella leggenda anche la «Stella Alpina», gara internazionale di «turismo veloce aperta alle vetture sport e turismo», che esordisce nel calendario agonistico di quegli anni pionieristici, grazie all'Automobile club di Trento in collaborazione con i club automobilistici triveneti. Entrato, con un pizzico di scetticismo, nella Macchina del Tempo, venerdì 8 Luglio, quando, nel quartier generale delle Cantine Ferrari, a Trento, sono salito a bordo dell'Alfa Spider 2000 «Duetto» del 1986 gentilmente

*«Un viaggio fuori dall'ordinario»
Il racconto di chi ha partecipato
alla storica competizione
che si arrampica sulle Dolomiti*

messami a disposizione dalla Scuderia Trentina, mi accorgo subito che ho preso un biglietto per un viaggio fuori dall'ordinario. Che sto rivivendo quelle scene, quei momenti storici. Ci sono anch'io.

Anch'io sto facendo la mia prima «Stella Alpina». Stesse strade, ovviamente non più sterrate ma asfaltate e lisce come passatoie, e identiche emozioni, che si respirano a grandi boccate, come l'aria tonificante di questi luoghi. Certo, tengo gli occhi fissi sulle salite e sulle curve, che si inabissano tra queste maestose pareti di roccia che tutto il mondo ci invidia, ma il resto, tutto il resto, è un sogno a occhi aperti. È vero, quella «Stella Alpina», che vide come starter nientemeno che Tazio Nuvolari, la «Stella Alpina» di Taruffi e poi, negli anni a seguire, di Nuccio Berto-

ne e di Franco Simontacchi, si dovette fermare, come tutte le gare automobilistiche su strada, nel 1956, ma ecco che la Scuderia Trentina, nel 1984, decise di ripartire con questa classica. Organizzandola e migliorandola, anno dopo anno, fino all'edizione numero 31 di quella che è oggi la rievocazione più fedele all'originale: una corsa che quest'anno ha visto ai nastri di partenza 51 equipaggi per una gara di regolarità classica con prove a strumentazione libera. Non una gara di velocità, quindi, ma nemmeno una passeggiata turistica anche se io e il mio navigatore (navigatrice, nel caso specifico, trattandosi di mia moglie, Roberta) ci siamo portati a casa il premio più bello, i paesaggi che questi incantevoli luoghi offrono. Un totale di 500 chilometri di gara,

qualcosa come 99 prove di abilità al centesimo di secondo con tre prove di media e, nell'intera giornata del sabato, quel tappone dolomitico di antica memoria che, dopo il via da Corvara, ha sgranato la comitiva dei concorrenti dal Falzarego al Giau, dal Duran, al Pordoi, al Campolongo. Con tutti i simpatici imprevisti «prevedibili» di una gara del genere, che hanno seminato, allegramente, auto in panne lungo il percorso: freni finiti miseramente, vetture costrette a viaggiare solo in prima, o private della retromarcia.

Potevo rinunciare a qualche brivido anch'io? Macché, e così eccomi, all'altezza di Digonera, a litigare amabilmente con una frizione assai affaticata. Ma pronto a ripartire poche ore dopo, con il provvidenziale intervento dell'abile meccanico al seguito della corsa. Una corsa non contro il Tempo ma dentro il Tempo. Un Tempo di passioni, come hanno dimostrato, tra gli altri, il nonnino della gara, Antonio Pasquale, 83 anni, alla guida di un'Alfa 2500 Super Sport del 1946, ed Enzo Scapin, pilota bassanese, che non si è persa una che una di queste 31 edizioni del nuovo corso della corsa e che ha viaggiato su una 1100 TV trasformabile del 1955. Un fascino rimasto intatto, grazie a un'organizzazione superba che ha persino richiamato al via, in una gara parallela, anche un nutrito gruppo di Ferrari. Dimenticavo: io non ho vinto la «Stella Alpina Trofeo Azimut», ma a trionfare e meritatamente sul traguardo dell'anello olimpico di Baselga di Piné è stato il tandem «di famiglia» Giordano Mozzi e Stefania Biacca a bordo di una Triumph del 1955. Un'ottima annata, fidatevi.

» di Massimo Ghenzer*
Strisce pedonali

**Parco Valentino
Dopo l'exploit
ci vuole la svolta**

In giugno si è svolto a Torino il Salone Parco Valentino. Gli organizzatori parlano di grande affluenza, nettamente superiore all'edizione del 2015, e di formula di successo. Bene, aderiamo a queste valutazioni quantitative, ma vediamo di fare un'analisi più strategica. In Europa, i Saloni di chiaro valore internazionale sono, Ginevra, ogni anno, e in anni alterni, Parigi e Francoforte. La formula di Ginevra è la più gettonata. Sede in Svizzera, Paese sostanzialmente non schierato, si raggiunge facilmente ed è a un tiro di schioppo dall'aeroporto. Il Salone si percorre con facilità, è semplice e concentrato negli spazi. In definitiva, il principe dei Saloni europei. Francoforte è l'espressione della potenza della Germania, il Paese dove si produce una grande fetta delle vetture europee. Forti di questa posizione, i tedeschi organizzano un Salone gigantesco, di fatto opposto a quello di Ginevra come modello operativo. Le Case non tedesche, partecipano, ma non con entusiasmo. Parigi si svolge ad anni alterni con Francoforte e i concetti organizzativi, anche se meno esasperati, sono simili a quelli tedeschi. Le Case francesi producono non nelle quantità dei tedeschi, ma sono molto rilevanti con Psal e Renault. Altri Saloni si svolgono in altri Paesi del Vecchio continente, ma il loro valore è prettamente locale, non internazionale.

Gli organizzatori del Valentino hanno avuto un'idea vincente. Parteciparvi è semplice, poco caro e si offre l'opportunità di organizzare le prove delle auto scelte dalle Case. Tutto questo è molto interessante, ma non è sufficiente per classificare l'evento di livello internazionale. In effetti, prima bisognerà assicurarsi che il Salone venga riconosciuto da tutti gli operatori come decisamente nazionale e non locale.

Alcune messe a punto organizzative saranno necessarie per il 2017. Le conferenze stampa delle Case non sono state di piena soddisfazione: pochi giornalisti coinvolti e quelli che hanno partecipato erano più inclini a seguire i politici in corteo. Apprezzabile l'intuizione degli organizzatori, ma occhio a non ripetere gli errori del tradizionale Salone di Torino, ormai passato, dove le Case estere si sentivano ospiti paganti, ma soprattutto comprimari. Erano però altri tempi, ormai lontani. Fiat è diventata Fca e ha una strategia globale. Il nuovo Motor Show di Bologna? Si vedrà.

*Presidente di Areté-Methodos

BOLOGNAFIERE RILANCIA

Il Motor Show 2016 punta tutto sulla passione

Formula nuova (non è un Salone) e spazio alle tecnologie per la connettività: 3-11 dicembre

Piero Evangelisti

■ Ora è una certezza: ritorna, con la 40ª edizione che si svolgerà dal 3 all'11 dicembre, il Motor Show di Bologna, con un programma lungo nove giorni, come negli anni migliori durante i quali la rassegna è cresciuta fino a diventare un appuntamento immancabile nel calendario di milioni di appassionati dei motori e un Salone riconosciuto a livello internazionale. Ma del Salone dell'auto classico rimarrà ben poco, lo ha annunciato il direttore del progetto Rino Drogo. Certo, non mancheranno i modelli nuovi, anche perché sono già 25 i marchi che hanno aderito all'evento, pari al 56% del mercato italiano dell'auto (l'obiettivo è di raggiungere almeno il 65%), ma al centro di tutto ci sarà la

passione per i motori, per tutto ciò che ruota intorno all'automobile oggi, sempre più ricca di tecnologie che la mantengono sempre connessa con il mondo esterno.

Il poster di presentazione è pronto - un motore che pulsa dentro un cuore che ha la forma stilizzata di un'auto - e il claim sarà «Mettilo in circolo la passione». Dopo l'uscita di scena dei francesi di Gl events, che avevano rilevato il Motor Show dallo storico patron Alfredo Cazzola, l'organizzazione dell'evento sarà tutta a carico di BolognaFiere, l'ente che è ora guidato dal presidente Franco Boni, emiliano doc, orgoglioso di appartenere alla Motor Valley che a dicembre, in Fiera, dovrebbe essere rappresentata dai suoi più prestigiosi blasoni. Non c'è nostalgia dei tempi migliori,

non si vuole riprodurre un modello, ma questo non significa che tutto della tradizione del Motor Show vada disperso. Ci saranno ancora i test di guida per il pubblico, nei piazzali e su un nuovo percorso *offroad* realizzato dagli specialisti di Carrara 4x4 per i sempre più numerosi appassionati di Suv e crossover.

E tornerà il Memorial Bettega, l'ap-



FIDUCIOSO Franco Boni (BolognaFiere)

puntamento clou nella mitica Area 48 dove, grazie alla partnership con Aci Sport, romberanno tutti i giorni i motori delle auto impegnate nelle più diverse discipline dello sport motoristico. Un intero padiglione, realizzato in partnership con Autopromotec, sarà dedicato alle tecnologie per la connettività e ai sempre più diffusi sistemi di assistenza alla guida che ci condurranno all'auto che guida da sola. Le ottime performance del mercato dell'auto parlano chiaro: la passione per le automobili, mortificata dai lunghi anni della crisi, è più viva che mai, nonostante i continui tentativi di demonizzazione delle quattro ruote. È a questa passione che il Motor Show vuole tornare a rivolgersi, diventando un nuovo punto di riferimento tra gli eventi *automotive* del nostro Paese.