

www.peugeot.it

MORDE.



NUOVA RCZ R 270 CV

COMANDA TOTAL Valori massimi ciclo combinato, consumi: 6,3 l/100 km; emissioni CO₂: 145 g/km.

carica di adrenalina pura: nasce RCZ R, la versione preparata e potenziata direttamente da Peugeot Sport. Motore e rapporto peso/potenza di soli 4,7 kg/CV per sensazioni di guida estreme. Da 0 a 100 km/h in 5,9 secondi e da 0 a 200 km/h in 11,9 secondi. Lunghezza di 4,11 metri, larghezza di 1,82 metri e altezza di 1,42 metri. Capacità di carico di 610 kg. Nuova Peugeot RCZ R. Solo per veri appassionati di forti emozioni.

PEUGEOT RCZ R



Peugeot Financial Services S.p.A. - sede in viale dell'Industria, 1 - 40138 Bologna (BO) - tel. 051.2650000 - www.peugeot-fs.it - P.I.C. n. 01570001502 - C.F. n. 01570001502 - CANTO D'INGHINO strada 11/70 - 40138 Bologna (BO) - tel. 051.2650000

AUTOMOBILISMO D'EPOCA 100 N. 8 AGOS. SETTE. LIBRE 2014 € 6,00 a copia

www.automobilismo.it

Euro 6,00 in Italia - Mensile - Anno 12 - Numero 8/9 - Agosto/Settembre 2014

Disponibile su App Store | Disponibile per Android | Disponibile per PC & Mac

Automobilismo D'EPOCA

**VUOI UNA COUPÉ BELLA E ORIGINALE?
LA LANCIA BETA HPE!**

**PEUGEOT 106
RALLYE
CHE PASSIONE!**



SPECIALE LE MANS CLASSIC

- LA GARA: UN TUFFO NELLA STORIA
- IN VIAGGIO: 2000 KM CON ESCORT 940
- TRIUMPH SPITFIRE, 50 ANNI FA

BELLISSIME IERI E OGGI

- FIAT 1200 GRANLUCE

SPORT

- LA MARTINI MK 18 E LA F. RENAULT
- CESANA-SESTRIERE, SALITA EUROPEA
- LE MITICHE SPORT A BASSANO
- PILOTI: GIAN LUIGI PICCHI
- CIRCUITO BORDINO (C'ERA CORNO...)

TECNICA PORSCHE

Debutto di un "pistaiolo" in una delle "salite" più veloci
Impegno psicologico: tutto è nuovo e appare pericoloso
Ma il sostegno del pubblico aiuta a volare... sui dossi
La storia di una delle gare più importanti d'Europa

DI EUGENIO MOSCA E LUCA GASTALDI - FOTO STEFANO MARTIN ED EZIO ROMANO

Se sei incerto...

Posto che la passione per le automobili e per la guida sportiva ci porterebbe probabilmente ad accettare di correre anche con il carrello del supermarket (purché motorizzato...), e in ogni situazione, forse per la nostra estrazione "pistaiola" ho sempre guardato alle gare su strada con stati d'animo contrastanti. L'indubbio fascino dei tracciati naturali è dovuto anche alla loro indubbia pericolosità: muretti, pali della luce e scarpate lasciano ben poco spazio a errori di guida o guasti tecnici. E se le auto moderne sono molto sicure, ma anche altrettanto veloci, le "storiche" (alcune delle quali peraltro per nulla lente...) devono fare i conti con l'assenza di strutture di sicurezza e, a volte, con impianti frenanti e assetti certo non pari alle moderne.

Occasione

Ma quando arriva una chiamata come quella che abbiamo ricevuta, ogni alibi cade: Marco Cajani, presidente della Scuderia del Portello, ci invita a partecipare alla 33ª Cesana-Sestriere, classicissima delle cronoscalate che nell'albo d'oro annovera grandi campioni come Lodovico Scarfiotti, Arturo Merzario, Peter Schetty, Rolf Stommelen e l'inarrivabile Mauro Nesti (nove vittorie). All'interno della gara la Scuderia organizza il trofeo "Tutto Alfa" e per onorare i 60 anni della Giulietta Cajani ci offre la guida di una Giulietta SS (Sprint Speciale) prima serie, parte di una tiratura limitata di auto "alleggerite", con porte e cofani in alluminio. Una vettura rara e prestigiosa, con linee mozzafiato che attirano l'attenzione del pubblico. Insomma, è quella che si dice un'occasione imperdibile (e anche una bella responsabilità...).



Dunlop

La sera prima a cena un altro pilota parla di precipizi appena protetti da guard-rail che sembrano solo appoggiati... così, mentre saliamo in albergo a Sestriere ne approfittiamo per fare una prima ricognizione del tracciato, cercando di memorizzare i vari tratti, cosa non semplice dato che si tratta di oltre 10 km di percorso sui quali sono distribuite 42 curve, soprattutto quelli più ingannevoli con curve all'apparenza veloci che poi invece chiudono. Pare che altri abbiano avuto la stessa idea: nonostante l'ora tarda, la strada è piuttosto trafficata. La prima impressione è di un tracciato piacevole e ritmico, con pochi tornanti e tratti di curve medio-veloci da affrontare in sequenza e pennellare facendo scorrere la macchina. Non mancano passaggi spettacolari e suggestivi, come il dosso su cui i più veloci saltano con le quattro ruote, e quello nella stretta strada che taglia un paesino.

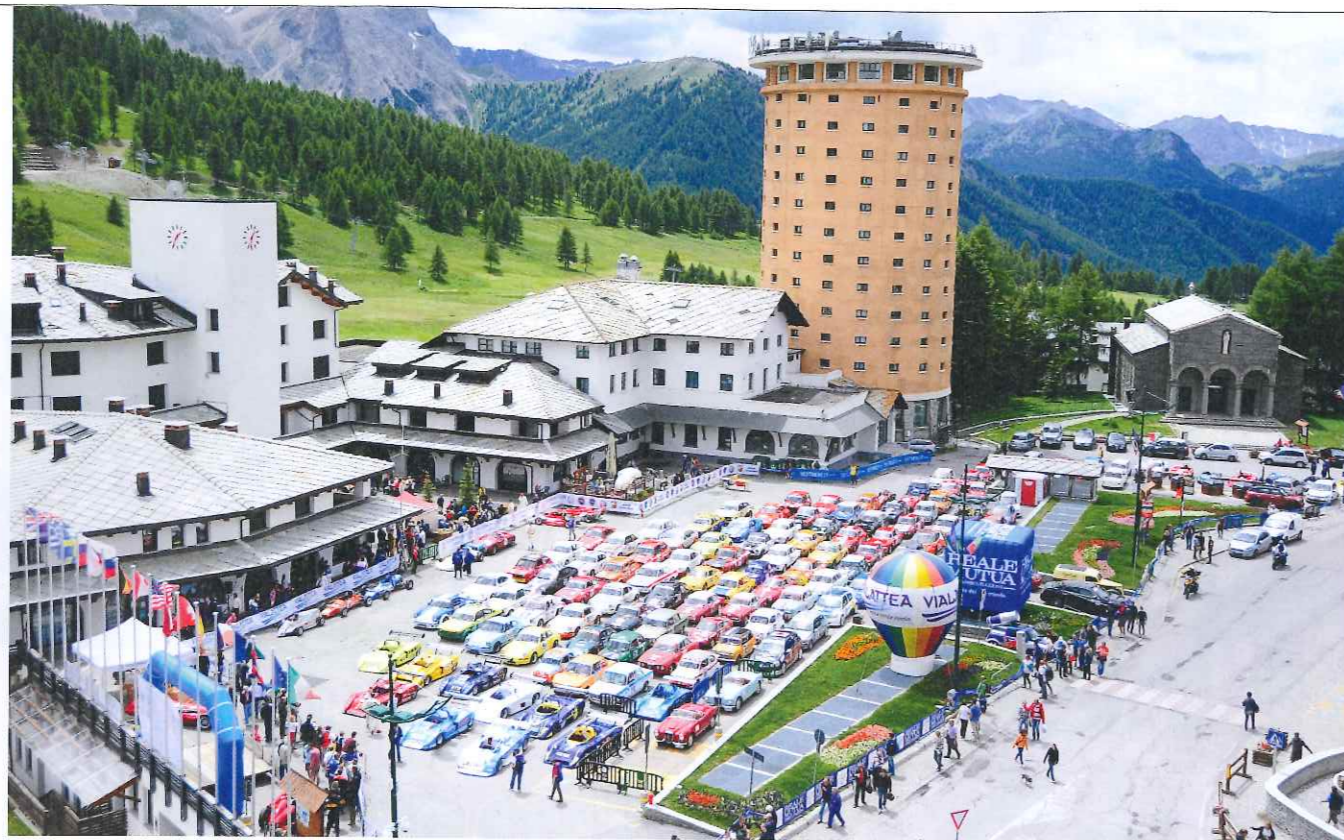
Sabato mattina, espletate le verifiche, è finalmente il momento di prendere contatto con la nostra bellissima compagna, riportandola in basso al paddock. E con perfetto tempismo i minacciosi nuvoloni che si sono dati appuntamento sul colle mantengono le promesse... scaricando uno scroscio di pioggia che rende ancora più delicato l'affiatamento con la "Giulietta". Soprattutto a fronte dei marcati e indecifrabili spostamenti della vettura a ogni imperfezione dell'asfalto... Siamo preoccupati: le eventuali correzioni di sterzo diventerebbero un terno al lotto. Ma il mitico capomeccanico del Portello, Alberto Spotti, ci tranquillizza spiegando che si tratta di una reazione abbastanza usuale degli pneumatici Dunlop Racing quando usati su strada, aggravata dall'alta pressione di gonfiaggio usata per il trasporto e lo stazionamento della vettura.

Ma il mitico capomeccanico del Portello, Alberto Spotti, ci tranquillizza spiegando che si tratta di una reazione abbastanza usuale degli pneumatici Dunlop Racing quando usati su strada, aggravata dall'alta pressione di gonfiaggio usata per il trasporto e lo stazionamento della vettura.



VITTORIA!

La splendida Alfa Romeo Giulietta SS taglia il traguardo a Sestriere. A sinistra, il nostro inviato con il premio per la vittoria di classe.



Lattoniere

Nell'attesa di allinearci per la partenza delle due salite di prova facciamo una passeggiata nel "paddock" (la strada centrale di Cesana, ndr) e l'impressione è quella di un ambiente eterogeneo. Ci sono le storiche "vere", anche di prestigio, i Prototipi che poco hanno da invidiare a quelli di ultima generazione, fino alle vetture moderne. Variagata è anche la logistica: dai team con i camion attrezzati di tutto punto, ai furgoni con carrello, la maggior parte, fino a chi è arrivato direttamente su strada con la macchina da gara (come documentiamo a parte), come si faceva una volta. L'atmosfera è rilassata e di sana passione e gli abitanti di Cesana non sono per nulla infastiditi dal trambusto e dai disagi alla viabilità. Anzi, il pubblico è abbondante, passa in rassegna le automobili, osserva il lavoro dei meccanici e chiede informazioni sulle auto scattando foto ricordo. Insomma, c'è aria di festa. E non mancano gli incontri interessanti, come quello con Tiziano Gabaldi: di fronte alla nostra Giulietta SS e alla Sprint di fianco, si ferma in osservazione e alla nostra domanda del motivo di tanto interesse ci spiega essere stato caposquadra di un gruppo di battilastra che "battevano" a mano i parafanghi proprio della SS e della Sprint alla Olpa di Torino, dove modellavano le lamiere delle carrozzerie per Bertone. Nel giro di pochi minuti intorno a noi si è raggruppato un capannello di persone, in prima fila Giorgio, il lattoniere del Portello, molto interessate ai segreti della lavorazione delle lamiere.

42

Ma eccoci finalmente allineati per il via, con i nuvoloni sempre minacciosi che ci aspettano al varco. Fortunatamente quando è il nostro momento non piove, così possiamo concentrarci al meglio per conoscere il tracciato. L'abbassamento della pressione di gonfiaggio degli pneumatici ha migliorato un po' la stabilità, il resto lo farà l'adat-

tamento personale. L'altro problemino da affrontare è quello del rapporto al ponte: abbiamo il 9/41, normalmente utilizzato a Monza! Non proprio l'ideale in salita... Sopra i 5.000 giri il magico bialbero del Biscione inizia a cantare come un violino e spingere con brio, ma sotto i 3.500 è come un basso con tre corde rotte e la Giulietta arranca. Problema non da poco, anche perché la consegna ci impone il "limitatore" non oltre quota 6.500, perciò all'uscita dei tornanti che affrontiamo in seconda ci sembra di veder scorrere il cronometro a velocità inversamente proporzionale ai giri motore; se poi molliamo un attimo l'acceleratore in una curva che chiude un po' finiamo inesorabilmente sotto coppia. Comunque, contando sulla sincerità della Giulietta ci concentriamo per memorizzare le 42 curve del tracciato, che ci piace sempre di più. Intanto le goccioline diventano pioggia battente perciò decidiamo di non effettuare la seconda salita.

Regola

Per fortuna la domenica mattina ci sveglia un bel sole e mentre scendiamo con la macchina verso il paddock di Cesana notiamo con piacere un certo fermento di pubblico lungo il tracciato: molte persone risalgono la strada per andare a prendere posto nei punti più spettacolari. Questa è una grossa e bella differenza rispetto al circuito, dove le tribune vuote sono ormai una triste consuetudine. La Giulietta



COME UNA VOLTA

Nel parco chiuso ci colpisce una Fiat Ritmo 125 Abarth nera in livrea originale, ma ancor di più ci sorprende ritrovarla sulla via del ritorno verso casa. In autostrada non riusciamo a fermarci, ma con una breve ricerca rintracciamo l'appassionato pilota, partito con la vettura da Pistoia il venerdì notte e arrivato a Cesana la mattina di sabato. Mario Tacchini (a lato, in azione) non è nuovo a queste imprese: negli Ottanta partecipò a circa 90 gare in salita, sempre partendo da casa con la Fiat Uno Turbo che usava in corsa. Il pilota bergamasco vanta un'esperienza a 360° nelle corse: debuttò nel 1969, su Renault 8 Gordini, in una gara locale: il... Rally di San Remo (!), poi ha disputato il Trofeo A112 Abarth, quindi in pista con le Alfa GTV 2000 Gr. 1 di Monzeglio; ha disputato anche una 1000 Km di Monza con una Chevron, poi salite storiche e moderne, che disputa tutt'ora. L'anno scorso ha rispolverato, proprio alla Cesana-Sestriere, la fida Ritmo 125 Abarth che aveva usato dall'82 all'85, vincendo molte gare in Gr. N.

DOVE SI "FA" IL TEMPO

A sinistra, l'arrivo a Sestriere. Sotto, ancora la "nostra" bellissima Giulietta Sprint Speciale in azione. Tra le tante difficoltà del percorso, il dosso (pagina a sinistra in basso) ha rappresentato senza dubbio il punto a cui approcciarsi con più circospezione. Ma una volta interpretato a dovere (e alla garibaldina...), si è rivelato il tratto dove "fare" il tempo.



poi catalizza il tifo... La salita del giorno prima ci ha rassicurati circa la stabilità della macchina, che una volta in appoggio mantiene "quasi" fedelmente la traiettoria impostata, mentre nei cambi di direzione dobbiamo ancora tenerci un margine di tolleranza. Quindi, alla partenza siamo tranquilli. Cerchiamo mentalmente di ripassare i punti dove il giorno prima abbiamo lasciato secondi. Nelle gare in salita anche una sola ricognizione in più fa la differenza, per ricordarsi che in quel punto dove non si vede oltre la curva si può tenere giù, o per evitare una fastidiosa asperità. Arriviamo al faticoso dosso, dove il giorno prima abbiamo "mollato". Questa volta applichiamo la regola aurea del pilota: "Se sei incerto, tieni... aperto". Quindi passiamo "full-gas", la Giulietta si solleva: libidine! L'atterraggio è quasi da manuale e la "signorina" ha solo un lieve scarto ma aggredisce con precisione la curva successiva. Ormai abbiamo preso il ritmo: al colle traguado abbiamo tolto una ventina di secondi dal giorno prima e stabilito

il miglior tempo di classe, due decimi meno dell'amico Renato Benuiglio con la Giulietta Sprint Veloce. Vedendo un pizzico di delusione sul suo volto non possiamo fare a meno di chiedergli come ha affrontato il dosso. Lui ci risponde con naturalezza: "Ho alleggerito". Beh, una vittoria di classe al debutto nelle salite non è male, e la macchina è intonsa.

Morale: ci siamo divertiti un sacco, ma le remore sulle gare in salita restano, soprattutto pensando che Stefano di Fulvio ha vinto l'assoluta, su Osella PA 9/90, impiegando oltre tre minuti in meno del sottoscritto...

Torino

Cronoscalata, course de côte, hillclimb: paese che vai, corsa in salita che trovi. In ambito automobilistico è la specialità sportiva tra le più popolari e con più tradizione che ci siano in Europa, anche se il top



PARAFANGO

Sopra, a sinistra il paddock delle gare in salita ricorda quello delle gare di una volta, con le tende, i carrelli attaccati ai furgoni, i piloti-meccanici-preparatori. A destra, Tiziano Gabaldi passa la mano sul parafango ricordando il tempo in cui era capo del battilastra alla Bertone.



a livello mondiale è rappresentato dall'americana Pikes Peak, che si disputa sin dal 1916. La tradizione italiana non è da meno: le prime corse in salita nostrane risalgono all'alba del 1900, quando erano sfide a mettere a dura prova le gracili vetturette dell'epoca. Nell'area torinese c'era una gran quantità di piccoli costruttori. Il 21 aprile del 1900 si disputò la gara Madonna del Pilone-Pino Torinese, su un tortuoso percorso di 5 km: non una passeggiata per le sbuffanti e saltellanti automobili di inizio '900. Sempre in Piemonte, e grazie alle iniziative dell'AC Torino fondato nel 1898, nel 1902 nascevano quelle che sarebbero diventate due classiche delle cronoscalate: la Sassi-Superga e la Susa-Moncenisio. A queste si sarebbero aggiunte la Garessio-San Bernardo, la Biella-Oropa e, appena di là dei confini piemontesi, la Aosta-Gran San Bernardo.

Il 6 agosto 1961 l'ACI Torino teneva a battesimo la Cesana-Sestriere, che rientrava nelle celebrazioni per il centenario dell'Unità d'Italia. La lunga storia di questa gara si può dividere in due epoche: la prima, tra il 1961 e il 1973, la seconda, tra il 1981 e il 1992. Tra il 1974 e l'80

CLASSIFICHE

ASSOLUTA

1. Stefano Di Fulvio (Osella PA9/90) in 4'40"06, 2. Salvatore Riolo (Stenger ES 861) a 11.69, 3. Uberto Bonucci (Osella PA 9/90) a 17.15, 4. Franco Cremonesi (Osella PA 9/90) a 31.09, 5. Piero Lottini (Osella PA 9/90) 41.04, 6. Massimo Perotto (Porsche RSR) a 45.33, 7. Guistarini Edmond (Chevron B48 F2) a 45.92, 8. Andrea Fiume (Osella PA 8/9) a 47.06, 9. Roberto Turriziani (Osella PA N) a 54.54, 10. Guido Vivalda (Porsche 911 RS) a 1'00.46

1° Raggruppamento

1. Tiberio Nocentini (Chevron B19) in 5'45"86

2° Raggruppamento

1. Massimo Perotto (Porsche 911 RSR) in 5'25"39

3° Raggruppamento

1. Andrea Fiume (Osella PA 8/9) in 5'27"12

Classic

1. Raffaele Terlizzi (Fiat Uno SX) in 6'33"60

Monoposto

1. Edmond Guistarini (Chevron B48 F2) in 5'25"98

ha fatto parte delle prove speciali valide per il Giro d'Italia Automobilistico. Nel 2007 rinasce come gara per auto storiche, conquistando in breve tempo le titolazioni nazionale ed europea.

Nei primi quattordici anni della Cesana-Sestriere (fin da subito valida per i titoli italiano ed europeo) si sono alternati sul gradino più alto del podio grandi nomi come Edgar Barth, Lodovico Scarfiotti, Arturo Merzario, Rolf Stommelen e grandi Case come Maserati, Porsche, Ferrari, Abarth e, in seguito, Osella.

Il tempo impressionante di Andres Vilarino (4'32"68, a oltre 140 km orari di media) rimarrà record imbattuto perché dal 2007 sono state inserite due serie di chicane lungo il percorso. Fa dunque anche più impressione il tempo che è valso la vittoria 2014 a Stefano Di Fulvio: 4'40"6, abbassando di 4 secondi il suo stesso tempo del 2013.

150

Con i tempi che corrono, i 150 piloti iscritti alla Cesana-Sestriere 2014 sono un risultato notevole. L'appuntamento è stato doppio, con la gara di velocità e le passerelle della 4ª "Experience", concorso d'eleganza dinamico alla memoria di Gino Macaluso, a cui han preso parte 70 auto.

In questa particolare kermesse è stata eletta Best of Show l'Alfa Romeo 33/2 "Fleron" del 1966. Una vettura con telaio in magnesio, che ha mantenuto la sua originalità dopo aver corso con i colori ufficiali del Biscione, portata in gara nel 1967 da Teodoro Zeccoli e poi anche da Nanni Galli e Nirni Vaccarella.

Nella categoria "Rally" il premio è andato alla 037 della Collezione Lancia: è l'ultimo esemplare assemblato per il Martini Racing nel 1985. Il premio "Best stradale" (per l'auto di serie più bella) è andato alla Jaguar XK 140 del 1956 di Ezio Scisco, per l'eleganza e i particolari dell'epoca. Nella categoria "Vintage", senza concorrenti la Maserati 200 S, in ottimo stato di conservazione e con una bella storia sportiva alle spalle. Non poteva mancare un'Osella, la PA 5 del 1976 che ha conquistato la categoria "Expert" (di proprietà di Giuseppe Bianchini), per lo stato di originalità.

Novità di quest'anno, una categoria esclusivamente dedicata alla Lancia Aurelia B24, la scoperta di Borgo San Paolo vestita Pinin Farina. Si è affermato lo splendido esemplare del 1955 di Bruno Golzio, con la stessa identica livrea di quella utilizzata nel celebre film "Il sorpasso". Nella categoria "Guest", premio all'Alpine A110 del 1973 -che vinse il "Rally du Maroc" di quell'anno- condotta da Stefano Macaluso.

Al termine della manifestazione, soddisfazione per gli organizzatori che hanno fatto sì che la Cesana-Sestriere sia ormai diventata un classico dello sport automobilistico e delle Valli Olimpiche: 10.400 metri per 685 di dislivello, 42 curve e tornanti da compiere a tutta velocità partendo da Cesana Torinese per giungere al Colle del Sestriere, il comune più alto d'Italia.



NOVE VOLTE NESTI

1961	Mennato Boffa	Maserati 2000	6'17"1
1962	Odoardo Govoni	Maserati 2000	6'03"0
1963	Edgar Barth	Porsche	5'36"2
1964	Edgar Barth	Porsche	5'33"1
1965	Lodovico Scarfiotti	Ferrari Dino	5'12"8
1966	Lodovico Scarfiotti	Ferrari Dino	10'26"7
1967	Rolf Stommelen	Porsche 908	5'02"3
1968	Gerhard Mitter	Porsche	4'54"6
1969	Peter Schetty	Ferrari	4'53"3
1970	Arturo Merzario	Fiat Abarth 3000	5'03"6
1971	Johannes Ortner	Fiat Abarth 3000	4'59"7
1972	Mauro Nesti	Chevron 2000	5'01"3
1973	Mauro Nesti	March BMW	4'59"4
1981	Mauro Nesti	Osella BMW	5'02"72
1982	Mauro Nesti	Osella BMW	4'49"42
1983	Mauro Nesti	Osella BMW	4'39"95
1984	Mauro Nesti	Osella BMW	4'37"79
1985	Romano Casasola	Osella PA9	5'04"76
1986	Mauro Nesti	Osella PA9 BMW	4'39"0
1987	Ezio Baribbi	Osella PA10 BMW	4'38"29
1988	Mauro Nesti	Osella PA9 BMW	4'37"54
1989	Mauro Nesti	Osella PA9 BMW	4'36"29
1990	Andres Vilarino	Lola T298 BMW 2500	4'35"69
1991	Francisco Egozque	Osella PA12	4'36"17
1992	Andres Vilarino	Lola T298 BMW 2500	4'32"68

QUANTI CAMPIONI

In alto, la grinta di Arturo Merzario che vinse la gara nel 1970 con la favolosa Abarth 3000. Nelle foto piccole da sinistra i vincitori di quest'anno con Di Fulvio (Osella) 1° assoluto. Seguono i "primi" nelle varie categorie: Nocentini (Chevron), Perotto (Porsche), Fiume (Osella), Terlizzi (Fiat) e Guistarini (Chevron).

