

DIECI CENTESIMI FANNO LA DIFFERENZA

FRANCIACORTA HISTORIC

Un evento singolare e controcorrente: questo è stato il Franciacorta Historic, disputato il 19 aprile sull'Autodromo di Franciacorta "Daniel Bonara" a Castrezzato (BS). La formula, semplice quanto inedita, prevedeva una giornata di gare in circuito, con ben 57 prove cronometrate. Niente distrazioni, nessuna strada panoramica né soste enogastronomiche, solo giri di pista con continue sfide al cronometro. Ovvio che a un invito del genere potessero rispondere solo i regolaristi puri (62 equipaggi), pressoché tutti nomi che occupano la parte alta delle classifiche delle più importanti gare italiane. Altro elemento interessante è stata la rinuncia ai coefficienti per le vetture in gara, un sistema di calcolo differenziato sui tempi ottenuti, secondo l'età e le caratteristiche dei veicoli, che fu introdotto in una gara di durata come la Mille Miglia e oggi inopinatamente adottato nella maggior parte

delle competizioni di regolarità. In pratica, trovandosi sullo stesso piano, i concorrenti hanno potuto partecipare con la vettura che preferivano, senza cercare - come al solito - quella più datata o sportiva con il coefficiente più elevato. Contrariamente a quanto alcuni hanno ipotizzato, ciò non ha influito sulla qualità delle iscrizioni: il parco vetture del Franciacorta Historic è stato di tutto rispetto. Le prove cronometrate, disseminate lungo il circuito con due corridoi d'entrata secondo il numero di gara, sono state disputate in tre sessioni, con gli equipaggi divisi in quattro batterie. Seppur facilitati dalle ripetizioni del percorso, dall'ottimo fondo stradale e dalla perfetta visibilità - tutti elementi difficilmente riscontrabili su strada - i campioni in gara si sono esibiti in prestazioni formidabili: Giuliano Cané e sua moglie Lucia, primi assoluti sulla loro Lancia "Aprilia", hanno girato con un errore medio inferiore ai 3

VIVA IL MADE IN ITALY

Sotto, la Lancia "Aurelia B24S" del 1955 di Marinelli-Colpani. Al centro, la Fiat "514 Coppa delle Alpi" del 1930 di Ciravoli-Perletti; di fianco, la Lancia "Aprilia" del 1938 dei vincitori Cané-Galliani.



AGGIUDICATE

POS.	EQUIPAGGIO	RAGGRUPP.	VETTURA	ANNO
1	Cané-Galliani	1	LANCIA APRILIA	1938
2	Mezzadri	3	A.R. GIULIETTA SPIDER	1961
3	Fontana-Scozzesi	5	PORSCHE 911 T	1968
4	Fontanella-Malta	2	SIATA DAINA 1400 SP	1952
5	Aghem	1	BMW 328 S	1938
6	Perno-Cerrato	5	PORSCHE 911 T	1968
7	Ciravoli-Perletti	1	FIAT 514 COPPA DELLE ALPI	1930
8	Lui-Sassi	2	RENAULT 4 CV	1957
9	Gamberini-Fabrizi	2	NASH HEALEY S1 ROAD.	1951
10	Saporetti-Blandino	4	PORSCHE 356 B 1600 S	1963
11	Raimondi-Gallini	3	PORSCHE 356 ROADSTER	1960
12	Cavagna-Bianchetti	3	A.R. GIULIETTA SPIDER	1960
13	Lusanna-Lusanna	1	SALMSON AL3	1928
14	Valseriati-Guerini	1	ASTON MARTIN LE MANS	1933
15	Ponzone-Becchetti	2	FIAT 1100/103 TV	1955
16	Spagnoli-Danesi	3	PORSCHE 356 A CABRIOLET	1958
17	Marinelli-Colpani	2	LANCIA AURELIA B24S	1955
18	Bugatti-Bugatti	2	NARDI 750 SPORT	1948
19	Albuzza-Colpani	2	HEALEY SILVERSTONE	1950
20	Ferrari-Ferrari	1	BUGATTI 37	1927



FOTO DI PAOLO MAZZETTI

BELLA E RARA

LA PIÙ AMMIRATA? UNA FERRARI ZAGATO

La più applaudita sui cordoli del circuito, non fosse che per la rarità, è stata senza dubbio una Ferrari "250 GTZ" (foto a destra). Questa berlinetta è una delle sole quattro costruite tra il 1956 e il '58 da Zagato su questo telaio. Ulteriore particolarità della vettura è quella di non avere sul tetto la "doppia gobba", tratto distintivo della carrozzeria milanese. Interesse e curiosità anche per alcuni esemplari che non si vedono di frequente alle gare, come la AC "Aceca", la Nash Healey, la Stanguellini Efac e la Jaguar Parravano. Pezzi forti della giornata sono stati alcuni classici di alto livello quali Aston Martin "Le Mans" e "International", BMW "328", Bugatti "37", Cisitalia "202 SC", Fiat "514 Coppa delle Alpi", Healey "Silverstone", Lancia "Aurelia B24S", MG "PB", Nardi "750 Sport", Siata "Daina 1400 Sport", SS Jaguar "100", le due barchette Osca e tre esemplari unici: Fiat "Florida 508" Morettini, Gilco "1100 Sport" e Stanga "750 Sport".



centesimi (2,8 per la precisione), battendo Angelo Mezzadri, con l'Alfa Romeo "Giulietta Spider", per soli 10 centesimi, pari a 2 millesimi di media di differenza. A testimoniare la precisione dei concorrenti c'è la classifica del Trofeo Barozzi, riservato a chi ha ottenuto il maggior numero di passaggi "netti" (zero centesimi di errore). Sono stati ben quattro gli equipaggi a centrare sei "zeri": Fontana-Scozzesi, Cané-Galliani, Pasotti-Danesi e Fontanella-Malta, mentre Cavagna-Bianchetti si fermavano a cinque e altri sei equipaggi a quattro. I cinque Raggruppamenti previsti dal regolamento hanno visto premiati, nell'ordine, Cané-Galliani, Fontanella-Malta, Mezzadri (correva da solo), Saporetti-Blandino e Fontana-Scozzesi. Marcello Saporetti si è aggiudicato anche la "SuperSpeciale Yakari", con tre sole penalità, calcolate al millesimo di secondo anziché al centesimo. (Paolo Mazzetti)



SECONDA PER UN SOFFIO
L'Alfa Romeo "Giulietta Spider" del 1961 di Mezzadri (che correva da solo); soltanto 10 centesimi (pari a 2

millesimi di media) l'hanno separata dai vincitori. La gara è stata, comunque, molto combattuta anche nelle posizioni di rincalzo.