

HISTORIC Franciacorta Historic

- 1 Cibaldi-Costa su Fiat Gilco del 1948
- 2 Aime-Aime su Stanga 750 S del 1956 davanti a Passi-Bignetti su AR Giulietta SV del 1960
- 3 Ciravolo-Perletti su Fiat Coppa delle Alpi del 1930, secondi assoluti
- 4 Momenti concitati in pista
- 5 Agapiti-Pellizzari su Osca MT4 del 1953
- 6 Cristina-Baroli su Porsche Speedster del 1955
- 7 Preparativi prima del via.



foto di Enzo Giovannelli e Pierpaolo Romano



CLASSIFICA UFFICIALE

1	FORTIN-PILE	FIAT 600	1957
2	CIRAVOLO-PERLETTI	FIAT 514 COPPA DELLE ALPI	1930
3	MARGIOTTA-PERNO	FIAT 1100/103 TV	1954
4	CANÈ-GALLIANI	LANCIA APRILIA	1938
5	LENZI-CADOPPI	VOLVO 142	1961
6	FONTANELLA-MALTA	PORSCHE 356 A	1955
7	FONTANA-SCOZZESI	VOLVO PV 544	1965
8	CECCHI-FIORUCCI	ALFA ROMEO GIULIETTA SPIDER	1959
9	RAMPOLLO-BIANCHETTI	MG A	1955
10	RIBOLDI- GUERINI	FIAT 508 S MORETTINI	1936

FORTIN al top

Come da copione, 9 top driver nelle prime 9 posizioni assolute hanno caratterizzato la classifica finale della seconda edizione del Franciacorta Historic 2009, manifestazione di regolarità classica per auto storiche a calendario CSAI, riservata a vetture costruite fino al 1968 e organizzata dalla bresciana Vecars di Roberto e Andrea Vesco. A prevalere, davanti agli 84 equipaggi verificati (85 iscritti, il solo forfait della Mg K3 del '34 di Piardi-Piardi), è stata la coppia bresciana formata da Pierluigi Fortin e Laura Pilè, che sull'abituale Fiat 600 del 1957 sono succeduti nell'albo d'oro alla coppia bolognese formata da Giuliano Canè e Lucia Galliani, vincitori della scorsa edizione e quest'anno fuori dal podio. Una gara dominata, dunque, dai top driver che a eccezione del vincitore ha lasciato a bocca asciutta gli altri equipaggi bresciani, che ritroviamo solo ai margini dei primi dieci con il nono posto di Rampello-Bianchetti (Mg A del '55) e il decimo di Riboldi-Guerini (Fiat 508 S Morettini del '36). La gara, iniziata nella mattina di sabato, ha visto i concorrenti chiamati a percorrere tutto d'un fiato un primo blocco di 19 prove cronometrate sull'Autodromo di Castrezzato, perfetto nonostante la pioggia intensa caduta fino a un paio d'ore prima del via. Il tempo di cominciare è subito il primo colpo di scena con il guasto meccanico alla Nash Healey S1 Roadster di Gamberini e Nobili, bloccata dalle alte temperature dell'acqua del potente 6 cilindri di 3700 cc datato

HISTORIC Franciacorta Historic



1951. La prima sessione di rilevamenti cronometrici si concludeva con questa classifica: primo posto per Fortin-Pilè (62 penalità) e a seguire Ciravolo-Perletti (64), poi Margiotta-Perno (Fiat 1100 TV del '54, 66 penalità), Cecchi-Fiorucci (Alfa Romeo Giulietta Spider Veloce del '59, 72 penalità), Canè-Galliani (Lancia Aprilia del '38, 73 penalità) e sesta posizione per Fontanella-Malta (Porsche 356 A del '55, 76 penalità) che precedeva Lenzi-Cadoppi (78), Fontana-Scozzesi (Volvo PV 544 del '65, 83 penalità), Mozzi-Biacca (85) e Spagnoli-Magri (Porsche 356 A Cabrio del '58, 87 penalità). Il tempo tecnico necessario a raccogliere i tempi dalle apparecchiature dei cronometristi, poi il direttore di gara Vittorio Galvani ha potuto dare inizio alla seconda sessione di prove in condizioni meteo ancora migliori, grazie al sole che ha rapidamente fatto salire la temperatura ambientale. La classifica però non ha presentato grossi stravolgimenti con Fortin ancora al comando (143 penalità), davanti a Ciravolo (146), Canè (151) terzo in risalita, Margiotta (156), Lenzi (178) che guadagnava due posizioni, Fontanella (186) nuovamente al sesto posto, Fontana (195), e con Riboldi-Guerini (196) e Ferrari-Ferrari (197 penalità, Bugatti 37 del '27) che entravano nei primi 10 davanti a Cecchi, che con 202 penalità da quarto scendeva al decimo posto. Lasciato Castrezzato si è dato inizio alla seconda parte di gara sulle strade della vicina Franciacorta e i piloti, dopo aver effettuato le due prove all'interno della Sari Distillerie di Gussago, si sono fermati per la sosta pranzo al vicino Ristorante La Stacca, dove lo staff di cucina ha servito anche i tipici "casoncelli alla bresciana". Altre prove subito dopo in direzione Brione e sulla salita verso la PC



- 1 Margiotta-Perno su Fiat 1100 TV del 1954
- 2 Ferrari-Ferrari su Bugatti 37 del 1927
- 3 Spagnoli-Martinenghi su Austin 100 del 1955
- 4 Cohen-Cohen su Triumph TR2 del 1955
- 5 Valseriati-Bocelli su Aston Martin Le Mans del 1933
- 6 I vincitori Fortin-Pilè su Fiat 600 del 1957
- 7 Catelli-Valli su Porsche 356 del 1952.

43 è stato l'equipaggio formato da Stefano Consoli e Alberto Fontana (Porsche 356 Speedster del '55) ad aggiudicarsi l'ambita



mountain bike "Yakari" riservata al vincitore della prova, capace di sbagliare di un solo centesimo il tempo imposto di 19'00". Stesso tempo anche per Lenzi-Cadoppi (Volvo 142 del '61) ma l'anno della vettura è stato la discriminante a favore del giovane pilota bresciano. Lasciata Brione, discesa verso Ome e passaggio tra i vigneti di Monticelli, Provaglio d'Iseo, Cortefranca, Adro e infine alle 16.00 arrivo a Castrezzato dove al Controllo Orario finale, grazie al buon lavoro dei cronometristi, è stato possibile consegnare a tutti i concorrenti la propria scheda tempi per una rapida verifica dei primi 38 rilevamenti. Nel frattempo venivano pubblicate anche le ultime 6 prove che non hanno però portato grosse sorprese, con il solo Margiotta che ritornava sul podio scavalcando Canè e l'ingresso nei 10 di Maurizio Rampello. Fortin e Pilè hanno così potuto festeggiare il successo assoluto e prendersi una soddisfazione in più. I 5 "netti" centrati nelle 38 prove dell'autodromo hanno permesso loro di aggiudicarsi il favoloso cronometro Tag Heuer Formula 1 "Kimi Raikkonen" e un elegante portachiavi di Cartier, messi in palio dal gioielliere bresciano Ennio Barozzi (in gara su una Porsche 356 C del '65). A ruota di Fortin, nella speciale classifica "Barozzi premia lo zero", con 4 netti troviamo il presidente della Scuderia Volvo Walther Lombardi in coppia con Morisi (Volvo P 1800 S del '64), e le due Aston Martin Le Mans del '33 di Mozzi-Biacca e Valseriati-Bocelli. Le premiazioni alle 18.30 hanno chiuso la giornata di gara con la Scuderia L.P. Classic che ha ritirato il modellino artistico di Co.Fe.Mo. riservato alla prima scuderia classificata. I due piatti in argento del Trofeo MotorStorica sono andati alla Fiat 514 Coppa delle Alpi del 1930 di Ciravolo e Perletti, secondi all'arrivo.

