

Anniversario da record



Eccezionale risposta di pubblico per l'edizione numero 20 della kermesse orobica. Emozione e curiosità per le Maserati da Grand Prix, nel centenario del Tridente, e per una Ford allestita in modo simile a quella degli esordi di Fangio

DI EUGENIO MOSCA - FOTO DI MASSIMO CAMPI

Un pubblico record, stimolato anche dalla bella giornata, e griglie di partenza sold out, hanno sancito il successo del Bergamo Historic Gran Prix 2024: andato in scena come consuetudine l'ultima domenica di maggio nel suggestivo scenario di Città Alta, ha festeggiato nel migliore dei modi il 20° anniversario. Fin dalla mattinata il folto

pubblico ha affollato viale Colle Aperto, potendo ammirare da vicino le auto e moto d'epoca esposte e assiepanosi poi lungo i quasi 3 km del "Circuito delle Mura" per seguire l'azione nel pomeriggio nel corso delle sei manche: quattro riservate alle auto, suddivise tra Anteguerra-monoposto e GTS, e due per le motociclette GP e Sport.



STUPENDA PATINA

A sinistra, sfila la Maserati 6CM del 1938 nella zona di partenza e arrivo del circuito; sopra, una bella Ferrari 330 GT transita sotto gli occhi del pubblico; sotto, stupenda la patina della Maserati 26M del 1928; in basso, la scenografica partenza "stile Le Mans".



Stile "Le Mans"

Tra le attrazioni, la partenza "old style" Le Mans delle due manche GTS, effettuata per la prima volta nella passata edizione per onorare il centenario della classica francese e ripetuta quest'anno dato il grande successo e curiosità riscosso. I piloti allineati sul lato sinistro del rettilineo di partenza di Viale Colle Aperto, ad un cenno del Direttore di manche sono scattati a piedi verso le auto schierate sul lato opposto della strada per prendere il via tra gli applausi.

Tridente luccicante

L'attenzione del pubblico è stata calamitata dai gioielli a 4 e 2 ruote presenti in gran numero: ben 80 automobili, suddivise tra Anteguerra-monoposto e GTS, e 60 motociclette GP e Sport. Tra le più ammirate le anteguerra, che hanno un fascino irresistibile: Bugatti T40 del 1929, Aston Martin Le Mans del 1934, Lancia Lambda del 1928, Alfa Romeo Ala Spessa 2500 del 1939, Amilcar CGSS del 1928, Riley Nine Special del 1936, tanto per citarne alcune, hanno sorpreso il pubblico per la loro attualità, sotto tanti aspetti, a dispetto... dell'età! Un posto di rilievo, data anche la ricorrenza dei 100 anni della Casa, andava a due Maserati: la 26 M del 1928 dello svizzero Heinz Hofer, un habitué a Bergamo, e la 6CM del 1938 del milanese Nicola Sculco, una vettura realizzata per Gigi Villoresi, particolarmente legato al Tridente, e poi appartenuta a Piero Taruffi e Alberto Ascari, con un palmarès di rilievo. La 6CM rappresentava la massima espressione tecnologica della sua epoca: su un telaio tipico dell'epoca, con longheroni paralleli, presentava soluzioni molto avanzate, a partire dalle sospensioni anteriori con molle a barra di torsione applicate in modo da regolare la tensione della molla stessa in base alle caratteristiche del circuito: una soluzione che inglesi e francesi non avevano; l'impianto frenante era di tipo idraulico ed il motore 6 cilindri in linea di 1,5 litri aveva distribuzione bialbero comandata da ingranaggi e con 24 valvole, i cilindri fusi in blocco con la testa accoppiati a due a due sul basamento in elektron; con il compressore Rotots forniva la ragguardevole potenza di 175 CV a 6.600 giri, per

una velocità di oltre 250 km/h. Caratteristiche che le consentirono di ottenere numerosi successi, tra cui il record di vittorie consecutive alla Targa Florio, dal 1937 al 1939.

La prima di Fangio

Pur essendo agli antipodi, in termini tecnici, ha suscitato molta curiosità la Ford A Speedster del 1929 portata a Bergamo dallo svizzero Daniel Caspar, che era invece il modo più economico per iniziare a correre a fine anni '20: con automobili stradali. Proprio come fece un tale Juan Manuel Fangio, che poi vinse cinque mondiali di F1. La vettura in questione è proprio una replica di quella che usò il campionissimo argentino per debuttare nelle gare automobilistiche. All'epoca, nei dintorni di Balcarce si svolgevano alcune gare non ufficiali, riservate ad auto di serie, che però mettevano in palio interessanti montepremi. Il venticinquenne Fangio chiese in prestito al padre di un amico una Ford A del 1929, adibita a servizio taxi. Il proprietario acconsentì, a patto che la vettura fosse restituita "in perfette condizioni"; un'altra condizione, a quanto si dice, fu che al suo fianco partecipasse il figlio. Lavorando di notte, nell'officina del fratello di Fangio, José, furono apportate alcune migliorie alla vettura per renderla più competitiva. Ma c'era un altro scoglio da superare: i genitori di Fangio non erano d'accordo sul progetto del figlio; perciò, Fangio si iscrisse alla gara con lo pseudonimo "Rivadavia", che utilizzerà anche in seguito nella prima parte di carriera. Il 7° posto su 18 concorrenti in qualifica fu piuttosto incoraggiante e in gara il giovane Manuel ebbe modo di mostrare la sua stoffa risalendo fino alla terza posizione; purtroppo, le sue speranze di gloria, anche economica dato il sostanzioso montepremi, furono vanificate dalla rottura del motore. Circa cinquant'anni fa, un appassionato argentino decise di rendere onore al prestigioso connazionale ricostruendo una vettura uguale, quella presente a Bergamo, che fu poi acquistata da un collezionista svizzero e restaurata il più possibile fedelmente a quella di Fangio. La Ford A Speedster del 1929 è spinta da un motore 4 cilindri di 3.500 cc, con cambio non sincronizzato a 3 marce più overdri-



SPECIAL IN STILE "CARRETERAS"

Qui sotto, suggestiva la presenza della Ford A "special" del 1929, modificata a guisa delle auto usate alle "carreteras" su cui si fece le ossa il giovane Fangio: ha portato a Bergamo un tocco di romanticismo. Qui sopra, una Porsche 930 e, in alto, la bellissima Lamborghini Countach.





COPIA CONFORME

Sopra, la Porsche 904 GTS di Orlando Redolfi: più che di una replica, si può parlare di copia conforme, vista l'esperienza dello specialista bergamasco con le Porsche. Sotto, Michela Cerruti premiata.



Presenza "attiva"

Come ormai consuetudine, noi di *Automobilismo d'Epoca* abbiamo partecipato in modo "attivo" alla manifestazione bergamasca. Alfa Delta ci ha messo a disposizione un'Alfa Romeo GTA 1600 Gr. 2 che abbiamo diviso, una manca a testa, con Roberto Restelli, pilota e titolare della struttura di Marnate (VA). La vettura, originale, con trascorsi sportivi nelle gare in salita negli anni '60 e fresca di restauro completo, è stata tra le più ammirate e, forte dei suoi 180 CV abbinati ad un assetto racing ammorbidito per l'occasione, ci ha veramente fatto divertire lungo i tratti più movimentati e gli allunghi del "Circuito delle Mura". Prossimamente dovrebbe prendere parte ad alcune gare della serie internazionale di Peter Auto e l'anno prossimo andare a Goodwood.



ve, con potenza di 75 CV (gli originali erano 40) per una velocità massima di 125 km/h che, come recita una nota del costruttore, varia a seconda del coraggio del conducente, anche perché i freni sono ancora di tipo meccanico.

Italia-Germania

Altrettanto interessante e coinvolgente lo schieramento delle GTS dove, come di consueto, i cuori degli appassionati si sono divisi sui marchi tricolori, Alfa Romeo e Ferrari in primis, e tedesco, ben rappresentato da una folta pattuglia di Porsche. A tenere alta la bandiera del Cavallino, erano presenti 250 GT California del 1960 e 250 GT Drogo del 1969, 330 GT del 1967, Dino 246 GTS del 1972 e GT4 Bertone 208 del 1975, mentre per il Biscione, oltre ad una folta pattuglia di GT, in varie versioni e cilindrate, Montreal del 1973, Giulietta e Giulia Spider, e tra le più ammirate la "nostra" GTA 1600 Gruppo 2 di cui vi raccontiamo a parte. Restando in ambito nostrano, occhi puntati anche sulle Lamborghini Countach 5000 S del 1982 e Lancia Fulvia Sport Zagato del 1971. Per la casa di Stoccarda, oltre alla 904 "Replica" di Orlando Redolfi, omologata a tutti gli effetti come Orlandoro01, non mancavano le 911, tra cui spiccavano la RSR del 1971 e la 930 del 1977, 356 Carrera e cabrio, 914 e 944. A completare lo schieramento, tra le tante, la bellissima Mercedes Pagoda 250 SL del 1967 e le Jaguar E-Type del 1965 e XK120 del 1951.

Premi misti

Tra i numerosi premiati, per le auto, Michela Cerruti, pilota in varie categorie e Team Principal della Romeo Ferraris che ha portato a Bergamo le Caterham e Morgan commercializzate in Italia dall'atelier milanese; Orlando Redolfi, tra i più apprezzati preparatori Porsche oltre che pilota ed ora Costruttore, come accennato in precedenza con la Orlandoro01, e Roberto Restelli, pilota e patron Alfa Delta, punto di riferimento per gli appassionati Alfa Romeo. Per le due ruote, Ciro De Petri, con numerose Dakar alle spalle e vittorie nei Rally di Tunisia e dei Faraoni, e il Costruttore Piero Laverda, anch'egli ormai abitué a Bergamo con numerose sue realizzazioni.