



Prove
d'estate

Dalle Dolomiti all'Etna In auto d'epoca come Nuvolari

*Confesso: la prima volta non ho portato con me neppure il cronometro
Storia di una gara iniziata per gioco e finita «tagliando» le curve da campione*

Confesso che non ne sapevo niente. Non avevo portato nemmeno il cronometro. La mia prima esperienza in una gara di regolarità di auto d'epoca, a bordo di un fiammante duetto dell'Alfa, modello «osso di seppia» (quella de «Il laureato!»), è cominciata così, con una discreta *nonchalance* a nascondere una totale ignoranza sul tema. Ed è finita, lo ammetto subito, con me che taglio le curve come Nuvolari, mi accanisco sull'orologio del telefonino e controllo la classifica, sperando di non essere proprio all'ultimo posto.

In mezzo la corsa, le montagne, il mare, il rombo del motore, un'emozione dietro l'altra. Il battesimo è avvenuto al Gran Premio Terre di Canossa, prima edizione. Un percorso di 550 chilometri: da Reggio Emilia verso La Spezia e poi Parma e ancora Reggio Emilia, spalmati su tre giorni, con 61 prove a cronometro nel mezzo.

Un viaggio, ideato da Luigi Orlandini della Scuderia tricolore, lungo le millenarie strade che dal fiume Po arrivano al mare attraversando paesaggi e città d'arte, inerpandosi sotto la neve su per passi di montagna e ritrovando il sole giù, nei borghi marinari. Una carovana chiassosa e divertente di 50 macchine, una più bella dell'altra, piloti e navigatori, gagliardi, desiderosi di ben figurare. Tre gli equipaggi solo femminili, tra cui il mio.

Per entrare nell'elegante mondo dell'automobilismo sportivo è necessario disporre di una «licenza», cioè essere tesserati alla Federazione Sportiva Automobilistica che in Italia è rappresentata dall'Acì/Csai (informazioni sul sito Acì/Csai). Poi serve una macchina d'epoca, cioè costruita almeno 25 anni fa: ogni concorso stabilisce l'epoca delle macchine ammesse. Le auto vengono poi divise in categorie, a seconda dell'epoca e della potenza, in modo da moltiplicare i punteggi ottenuti nella gara per alcuni coefficienti, così da annullare il vantaggio competitivo delle macchine più recenti.

Se non si dispone di una macchina propria, si può affittarla: ci sono diversi siti Internet che propongono varie tariffe che, per una macchina d'epoca media, possono aggirarsi sui 300 euro al giorno, compresa l'assicurazione.

Anche la partecipazione alla gara ha un suo costo, soprattutto per l'ospitalità. Una delle caratteristiche più divertenti di queste competizioni sta proprio nel percorso enogastronomico che si affianca a quello sportivo: per ogni località in cui la carovana si ferma a dormire, viene organizzata una serata a tema che, nel caso di Terre di Canossa, vedeva scendere in campo importanti *chef* impegna-

ti in cene servite in scenari suggestivi, come il ridotto del Teatro Regio di Parma.

Licenza, macchina, iscrizione. Manca solo... il navigatore. Una gara di regolarità prevede una doppia difficoltà: la prima è eseguire i percorsi stabiliti in un tempo determinato, cosa che rende necessario fare dei calcoli e spesso rende inutile correre. La seconda difficoltà è non perdersi: il percorso scelto non è mai la via più breve tra una località e l'altra, ma un circuito costruito chilometro dopo chilometro perciò imprevedibile.

Per non perdersi c'è il *road book*: un librone alto due dita dove ogni incrocio, bivio, salita, discesa, insomma ogni tratto della strada da percorrere è descritto con un disegno e degli appositi simboli. Bisogna imparare a leggerlo, dopodiché sarà compito del navigatore indicare la strada al pilota che dovrà solo dedicarsi alla guida. Se si capisce di aver perso la strada, meglio tornare indietro. Ho visto carovane di macchine perdersi nel nulla perché tutte seguivano la prima... che aveva sbagliato strada.

Ma veniamo al punto più complesso: l'uso del tempo. Ogni auto riceve un foglio che è la sua tabella di marcia: lì c'è scritto che la macchina dovrà partire, poniamo, alle

8.01 e arrivare 4 ore e 15 minuti dopo, dunque alle 12.16. Arrivare anche un minuto prima o dopo, comporta penalità. Spesso si arriva prima, in questo caso è consentito sostare e passare davanti al giudice al momento giusto. All'interno delle 4 ore e 15 possono essere previste ulteriori prove a cronometro: il tempo viene fatto partire dal momento in cui la ruota anteriore schiaccia il primo pressostato, tubo a pressione collegato al cronometro del giudice, e termina quando la ruota anteriore schiaccia l'ultimo pressostato previsto nel percorso. Vince chi più spacca il secondo. A bordo il navigatore dovrebbe disporre di un cronometro con cui controllare il tempo. Le vetture più attrezzate, quelle delle squadre, hanno il computer di bordo. Ma Giordano Mozzi, pilota professionista, che ha vinto con la moglie Stefania la Millemiglia 2011 (secondi alle Terre di Canossa), minimizza: «Per vincere serve soprattutto concentrazione, specie se il percorso è lungo come la Millemiglia. Io ho imparato spiando la tecnica dei più bravi». Io mi sono dovuta accontentare di metà classifica. Ma la prossima volta giuro che porto il cronometro...

Antonella Baccaro