

Automobilismo D'EPOCA

 EDSPORT

DISPONIBILE SU
 Google play

Disponibile su
 App Store

FIAT RITMO 125 TC - VW GOLF MK1 LO SCORPIONE E LA GTI

BELLISSIME IERI E OGGI

- ★ CISITALIA 202 SC CABRIOLET
- ★ ALFA ROMEO AR/51 "MATTA"
- ★ LAMBORGHINI MIURA E PIERO STROPPA
- ★ LANCIA D 50

SPORT E GARE

- ★ VERNASCA SILVER FLAG
- ★ GOODWOOD FESTIVAL OF SPEED
- ★ LA LEGGENDA DI BASSANO
- ★ BOBBIO-PENICE

p.i.09/08/2018 ISSN 1723-4549



AUTOMOBILISMO D'EPOCA AGO/SETT 18



Silver Dyno francese

IL NOSTRO RIESCE A PARTECIPARE ALLA SILVER FLAG CON LA SUA RAFFAZZONATA 2CV "BIMOTORE". IL TEMA FRANCESE DI QUESTA EDIZIONE GLIELO CONSENTE, MA LA PRESENTAZIONE DA BARACCONO SVELA L'INGANNO. PER FORTUNA CI SONO BEN ALTRI PERSONAGGI AD ALZARE IL LIVELLO DELL'EVENTO...



DI ROBERTO CORNO*

*ROBERTO CORNO È NATO A TORINO NEL 1974. INGEGNERE MECCANICO, HA UN'OSSessione PER LE VETERANE. SOPRATTUTTO QUELLE AGGREDITE DALLA "RUST" (RUGGINE). SPIRITO BRITANNICO INGABBIATO NELLA REALTÀ ITALIANA, SI È ISCRITTO AL VINTAGE SPORTS-CAR CLUB IN INGHILTERRA E AMA LAVORARE

Questa, cari infedeli lettori, è la storia della missione perfetta. Ma permettetemi di fare una piccola marcia indietro: siamo alla fine del 2017 quando, durante una riunione super segreta del Club Piacentino Automotoveicoli d'Epoca, a base di culatello e gutturnio, carpisco con l'inganno delle indiscrezioni top-secret riguardanti il tema della "Vernasca Silver Flag" 2018. Pare che le oscure forze occulte che si celano dietro gli angelici organizzatori della manifestazione, giunta alla 23esima edizione, abbiano deciso di dedicare la manifestazione alle auto da competizione francesi. "La Vie en Blue" sarà il suo titolo. E sia. Vive la France!

Autarchica

In meno di un millesimo di secondo scannerizzo mentalmente il mio sfavillante parco rottam... auto ed individuo l'unica possibile candidata atta a spalancarmi le porte di una delle più prestigiose manifestazioni al mondo di auto d'antan: l'unica, l'immarcescibile, l'autarchica "Bimotore"!

Apro qui una breve parentesi per i quattro o cinque lettori che dovessero aver perso lo spettacolare numero di maggio 2012 di Automobilismo d'Epoca, nel quale raccontavo la nascita della sensazionale vettura. Sarò sintetico (anche perché così andate a cercarvi il numero arretrato).

Intorno ai primi anni 2000 io e mio padre ci mettiamo alla spasmodica ricerca di una delle 694 Citroën Sahara 4x4, purché in condizioni da restauro. Ovviamente, non la troviamo.

Ormai senza speranza, ma affascinati oltremisura dalla sua meccanica, decidiamo di costruircene una in garage. Nasce così "La Bimotore"!

Naturalmente, secondo la vera filosofia dell'appassionato di ruggine la Bimotore è sì funzionante e in uso ma non può dirsi assolutamente rifinita né finita. Continui aggiornamenti e migliorie sono in atto da



PAGLIACCI

Nella pagina a fianco, Corno e il degno sodale Jonny Porcu fanno baracca a colpi di mirto con lo speaker della "Vernasca". Sopra, l'inqualificabile 2CV Sahara finta e la pagliacciata del dinosauro gonfiabile (stendiamo un velo pietoso sugli occhiali da marziano). Nonostante tutto, c'è chi si è fidato a salire in auto con loro, tra cui la figlia di un organizzatore... e i due hanno coinvolto perfino due veri poliziotti (nel tondo)! Alla partenza Corno e Porcu hanno finalmente capito dove si trovavano: con davanti una Bugatti 35 e dietro un prototipo Sauber C6 di Le Mans!



NEL GARAGE DI CASA: SMONTARE E RIMONTARE, A VOLTE RICOSTRUIRE DAL NULLA. DATEGLI UN'AUTO ANNI '30 (MEGLIO ANCORA ANNI '20) DA USARE NEL TRAGITTO CASA-UFFICIO E LO FARETE FELICE.

anni e forse non termineranno mai. Scelta l'auto, parte la preparazione meccanica e logistica, seguite dalla pianificazione dell'itinerario, dato che l'intenzione è quella di fare Torino-Castell'Arquato su strada. Anzi, voglio superare me stesso e pertanto comincio una delirante ricerca al fine di scovare un percorso interamente sterrato che unisca i due estremi della "missione Vernasca". Ma, si sa, la vita del ribaldo millantatore non è dura, è durissima e tra il dire e il fare c'è la stessa differenza che può esserci tra una Rolls-Royce da concorso e un trattore affondato nel letame... Così, tra impegni e rotture varie della vita di tutti i giorni passano i mesi e mi ritrovo a dover capitolare, prima sul fare il percorso fuoristrada, e poi sono costretto addirittura alla ricerca di un carrello (terribile onta!). Ma per fortuna almeno il mezzo è perfetto, meccanicamente ed esteticamente impeccabile, pronto per il Concorso dinamico di Eleganza!

Hulk l'idraulico

No, non è vero... In realtà, come ogni "rust-boy" che si rispetti, sono alla frutta e, tra modifiche improbabili e problemi vari la Bimotore, è quasi... Mono! Come sempre succede in questi casi, mi sono preparato con largo anticipo e fin da mesi prima ho iniziato a controllare e provare la 2CV. Poi, man mano che al galoppo si avvicinava la faticosa data, i due cavalli invece di adeguarsi hanno iniziato ad andare al trotto e poi al passo, fin quasi a fermarsi. Il principale problema, mai risolto, viene dal sistema di funzionamento delle due frizioni. Azionate a cavo nelle prime "Sahara", come sulle normali 2CV, hanno nella "Bimotore" un azionamento idraulico, come sulle 2 CV Sahara successive alle prime prodotte; ma il sistema non ha mai funzionato bene (leggi: pedale azionabile soltanto dall'incredibile Hulk).

Dopo infiniti test ed elucubrazioni notturne, mio padre decide per un servofreno ad azionamento pneumatico, ovviamente auto costruito, con accrocchio multiplo di pezzi recuperati dal rottamaio. Nemmeno la Nasa avrebbe osato tanto, ma alla fine pare funzionare.

Manca ormai poco meno di un mese quando il meccanismo perfettamente oliato inizia ad incrinarsi e a dare i primi segni di squilibrio. Mi chiama mio padre: il motore posteriore è perfetto ma quello anteriore non parte... Segue ricerca di guasto, ricerca kit revisione carburatore su internet, riparazione, test. Ok ci siamo, anzi no...

Mi richiama mio padre: il motore anteriore è perfetto ma quello posteriore non parte... Segue ricerca guasto, ricerca kit pompa benzina su internet, riparazione, test. Ok mancano ormai pochissimi giorni e finalmente ci siamo, anzi no...

Questa volta mi telefona direttamente la superfrizione modello Nasa: i motori funzionano ma non entrano più le marce di quello posteriore, il tutto accompagnato da rumore di memorabili "grat-



RUOTE E FIAMME
Nella foto grande, le auto in coda lungo la discesa per tornare al paddock a Castell'Arquato. Sopra, due versioni di... tre ruote: una Morgan 3-wheeler (1930) e una sfortunata Simca Coupé 1200 Sport Special (1951) in evidente difficoltà. Sotto, la grintosissima Alfa Romeo 155 GTA del Superturismo 1995, ex-Alessandro Nannini. Nella pagina a fianco, la Chrysler New Yorker 300 del 1955 (n. 56) ha portato un po' di aria da film americano, mentre la Deutsch & Bonnet NBRS (1958, n.61) era pienamente coerente con il tema 2018.





DALLARA C'È SEMPRE
 Confronto tra due epoche di Sport-Prototipo. Sopra, la Lancia LC del 1982: motore 4 cilindri turbo di 1,4 litri, circa 450 Cv, 640 kg. Sotto, la Dallara P217-Gibson direttamente da Le Mans 2018: motore V8 di 4 litri, circa 600 Cv, 930 kg. Passano le epoche, ma il protagonista resta: anche la Lancia fu progettata e costruita da Gianpaolo Dallara...



BELLE REPLICHE
 In alto, la mitica Lancia Strato's "Chardonnet" su cui è tornato a esibirsi Bernard Darniche. Qui sopra, le due R4 replica, a sinistra la "Dakar" di Franco Picco (a fianco, purtroppo in compagnia di Corno) e a destra la "Rally Monte-Carlo 1962": entrambe molto belle. A sinistra, Jurgin Barth e Arturo Merzario, immancabile con il suo cappello.

tate"... segue anche questa volta ricerca guasto ma ormai il tempo è troppo poco e la soluzione un po' nebulosa. È la fine! Anzi, no... Smontare tutto è troppo rischioso e opto quindi per una soluzione "da ribaldo": avverò entrambi i motori sulla linea di partenza ma lascerò il posteriore in folle, per poi spegnerlo appena partito!

Ci siamo, è giunto il momento della prima salita: gentlemen, start your engines! Primo motore: morto, il nulla! Secondo motore: defunto, silenzio totale! Il terrore si dipinge sul mio volto; poi, noto alcuni amici malnati che si fanno grasse risate: mi hanno staccato le pipette delle candele!

Dinosauro

Prima salita: per distogliere il pubblico dalla mezza débacle motoristica portiamo con noi un enorme dinosauro gonfiabile che spunta dal tetto apribile e, sulla linea di partenza, offriamo mirto a volontà agli organizzatori. Il pubblico è in delirio! Effettivamente li capisco: è la prima volta che un tale fenomeno da baraccon... ehm... un'auto con due motori si presenta alla partenza della Silver Flag. La salita con un solo motore è piacevole

ma lenta. Oltretutto salta un supertecnologico tappo (di sughero) e perdo tutto l'olio del cambio! Per fortuna, senza "fondere". Mi procuro un tappo del prosciutto e grazie a una donazione d'olio riempio nuovamente il cambio. Contento, ma non pago di emozioni, decido di tentare la seconda salita a pieno carico, cinque persone più dinosauro. Tra il tripudio generale conquisto il record per la macchina a due motori più lenta mai salita alla Vernasca. Trionfo totale!

A questo punto il racconto sarebbe finito, ma il caporedattore mi intima di scrivere anche qualche nota di cronaca normale; capisco che è uno sforzo quasi sovrumano, aggiunge.

Barth, Darniche e Merzario

Non vedo l'ora di soddisfare il robusto appetito di cronaca del mio ironico Capo, l'unico problema è che partecipanti e mezzi "normali" alla Vernasca non ce ne sono. Stiamo parlando di una manifestazione che può vantare la partecipazione di più di 200 auto da competizione, quasi tutte differenti tra loro e, qualitativamente parlando, eccelse. Andiamo dalla antichissima Peugeot Tipo 3, anno 1893 (!) portata in gara da Alessandro Rossi di Schio, fino all'estremo opposto ovvero la recentissima Dallara P217 LMP2 direttamente dalla 24H di Le Mans 2018.

E se queste vi sembrano troppo esoteriche partiamo allora con una carrellata delle "semplici" Turismo. Iniziamo con una Fiat 1100-103B: peccato che non sia proprio così anonima, essendo l'auto con cui Lorenzo Bandini iniziò la sua fantastica carriera. E che dire della particolarissima Auto Union DKW 3=6 portata in gara (con gomme, udite udite, chiodate!) dal particolarissimo Livio Uderzo.

C'è poi l'interessante personaggio locale, Mattia Montenegri, che, a causa dell'esplosione di tutti i cilindretti freno della sua magnifica Giulietta Sprint, passa tutta la notte del venerdì e l'intero sabato mattina nel disperato tentativo di riassembleare il mezzo, aiutato dal meccanico da corsa Mario Pagani, per fare almeno una salita. Falliranno miseramente ma dimostreranno un indomito spirito "rust"!

Fantastiche le due Renault 4 replica: la prima, portata da Gianni Codiferro, a imitazione della "Rally Monte-Carlo 1962"; la seconda, stupefacente "replica Paris-Dakar fratelli Marreau", iscritta alla Vernasca dall'inossidabile motociclista dakariano Franco Picco,

che vanta 14 partecipazioni alla maratona africana cinque vittorie al Rally dei Faraoni! Come avrete capito alla Silver Flag non c'è quasi nulla di normale e anche i partecipanti seguono questa regola. Come Jurgin Barth, ingegnere e pilota che porta in gara la Porsche 911 ST con la quale vinse la sua categoria nel 1972 alla 24H di Le Mans. E se vi sembra poco vi ricordo che nel 1977 fu primo assoluto, insieme a Ickx, con la Porsche 935!

Altro "personaggio" presente è Bernard Darniche che dopo trentasette anni è tornato alla guida della "sua" Lancia Stratos Chardonnet con cui vinse la bellezza di 43 gare. Darniche, tra l'altro, è ricordato per la sua vittoria al Rally du Maroc del 1973, alla guida di una Renault Alpine (auto presente alla Vernasca di quest'anno, pilotata da Stefano Macaluso). Per finire con l'immarcescibile e mai domo Arturo Merzario, al volante di un'Alfa Romeo 1900 Sport Spider.

Lunghissimo l'elenco delle automobili di vaglia: Bugatti 35, Tecno F1, Amilcar, Lancia LC, Cisitalia D46, Maserati 250F, Alfa Romeo 33 Spider, Serenissima Jet Competizione, Lancia Aurelia B20, svariata Abarth Prototipo, Osca, Lotus 11, Maserati A6GCS, Allard J2X, Ferrari 340 America, Nardi Danese 1500 Sport, BMW Veritas, Panhard Dyna Sport, Ferrari 512BB LM, Porche 935 Turbo, De Tomaso Pantera gr.4... e potrei andare avanti all'infinito ma poi occuperei tutto lo spazio disponibile e dovrei far cambiare il nome della rivista da Automobilità d'Epoca in "Cornobilismod'Epoca" e quindi mi fermo, non prima di avervi consigliato caldamente di iniziare il conto alla rovescia per andare alla Vernasca 2019.

Solo così potrete toccare con mano e constatare che di "normale" alla Silver Flag non c'è proprio nulla!