

Firenze 10 Maggio 2014
Giornalino 156

Dear Friends and Drivers,

da almeno venti anni assisto a manifestazioni di auto storiche, crono scalate e corse in pista, rally e regolarità, raduni non competitivi e “giri del campanile”. Da appassionato ho cominciato a frequentare i paddock per ammirare da vicino i mezzi sportivi più prestigiosi e, soprattutto, osservarli non solo in esposizione, ma in azione. Ancora alla fine degli anni '90 nel piazzale di Camucia, pronte per scalare la salita per Cortona, capitava di ammirare la Maserati 2000 S dell'allora campione italiano della specialità, o l'Alfa Romeo 33 o la TZ o la GTA, se non una Lister Jaguar guidata coraggiosamente da un giovanotto milanese, diverse Abarth sport di varie cilindrata e modello, da quella azzurra di un nostro socio pratese alle OT 1300 e 2000 di vari altri conduttori. Auto di costruzione anteguerra erano utilizzate non sporadicamente, mentre quelle prodotte negli anni '70, anche modelli gloriosi e spettacolari da veder passare, erano inserite in un raggruppamento che neppure partecipava ai campionati e gareggiavano con le più anziane quasi per “concessione”. Era un piacere sentire in moto e veder correre vetture di valore sportivo (ed economico) assoluto, vincitrici ai loro tempi di titoli e trofei, impresse a fuoco nei nostri ricordi sportivi giovanili.

Poi pian piano le Abarth 850 e 1000 sono sparite, sostituite da tante banali utilitarie anni '70 e '80; idem le Alfa TZ e GTA. Le sport degli anni '50 e '60, o anche più anziane, hanno lasciato il posto ad un nugolo di Osella e poi di Lucchini, Breda, ecc. Tutta roba difficilmente distinguibile da un occhio non super esperto.

Insomma per un ormai “anziano” spettatore di gare di auto storiche uno spettacolo piuttosto deprimente. I motivi? Vari: regolamenti che cambiano, ricerca esasperata della competitività, minor costo delle auto e della manutenzione ecc. Potremmo discuterne per giorni. Il risultato è che molti appassionati, soprattutto della mia generazione, si sono stancati di seguire le manifestazioni di auto storiche.

Finché un bel giorno all'autodromo internazionale del Mugello non si è presentato un certo monsieur Patrick Peter, francese, organizzatore, fra le mille altre, del Tour Auto e della 24 Hours di Le Mans, il quale senza troppo clamore ha messo in piedi uno dei più bei week end motoristici che un appassionato di corse classiche possa sognare denominato “Mugello classic”. Senza metter in mezzo troppi campionati o trofei ufficiali CSAI o FIA, Peter Auto, così si chiama la sua organizzazione, ha portato a Scarperia fra le numerosissime altre, una Ferrari 512, una Le Mans, 3 275 GTB, varie SWB; e poi 6 AC Shelby Cobra, ben 5 Bizzarrini 5300, Alfa Romeo 33-3, TZ e SZ, Maserati 2000, Porsche di tutti i tipi dalle 908 alle 906 e 904, alle 934 turbo, alle 911

passo corto. E poi ancora Jaguar e Lister Jag, sport inglesi e italiane di una infinità di marche e modelli. Senza dimenticare le F3. Tutte a battersi gagliardamente, senza alcun titolo nazionale in palio, ma solo la vittoria in una serie inventata probabilmente da Peter Auto stessa. Insomma il Paradiso per qualsiasi appassionato di auto da corsa ed un “parco circolante” del valore venale di svariate decine di milioni di Euro, guidato sportivamente con il giusto riguardo che un gentleman driver può avere per la sua auto da competizione.

In Italia oggi non esiste niente di simile. Una volta c'erano i trofei Autocapital che si avvicinavano. Ritengo che la CSAI, enfatizzando il valore sportivo dei suoi campionati riservati alle auto storiche, abbia contribuito non poco all'effetto di far sparire le belle vetture e gli appassionati che le possiedono dai campi di gara, siano essi le salite, la pista o le strade dei rally o delle gare di regolarità. Oggi tutti cercano il mezzo dal minor costo e dalla migliore efficacia, ed il gioco è fatto.

Andare controcorrente può essere la soluzione per ricreare interesse. Il successo di manifestazioni non competitive, ma solo spettacolari come il Gran Premio di Bari, o il Gran Premio di Bergamo, la salita al Monte Pellegrino, la mitica Vernasca e le nostre Firenze Fiesole e Circuito Stradale del Mugello – Mugello Classico, ne sono la prova. In quali manifestazioni competitive italiane si possono ammirare tante belle auto ed una partecipazione sempre più numerosa di drivers stranieri?

Il nostro Mugello Classico, dopo essere stato prova del Campionato italiano rally, si è spostato su questo diverso indirizzo. Noi non siamo Peter Auto, non ne abbiamo la capacità organizzativa, né i mezzi economici. Ma siamo la Scuderia Clemente Biondetti. Ciò che fin ora abbiamo fatto ha sempre divertito i nostri “clienti”, si sia trattato di una gara di regolarità – memorabili i nostri Mugelli con oltre 150 partenti - o di una salita o appunto di un rally. Adesso proponiamo due manifestazioni nelle quali la qualità delle auto, anziane o anche più recenti o addirittura non ancora storiche, è al centro della attenzione, mentre non lo è affatto la prestazione sportiva. La formula sta piacendo ed in questa opinione siamo confortati dal fatto che un numero sempre maggiore di conduttori provenga dal mondo delle competizioni. Chi è interessato come spettatore a osservare belle auto, presti attenzione all'elenco degli iscritti al nostro Mugello Classico: si rifarà gli occhi.

VELOCITA'

12 – 13 Aprile Camucia - Cortona CIM TIM COM

“Dopo una inattività di circa 6 mesi, ripartono le gare in salita. Cosa dire... al primo appuntamento record di iscrizioni, circa 185 che saranno poi 157 partenti.

Grande soddisfazione nel rivedere gli "amici della domenica motoristica" con grandi saluti e congratulazioni perché l'anno è passato indenne.

Atmosfera abbastanza calda, niente a che vedere con i nostri giorni feriali, che spesso sono accompagnati da notizie "negative".

Grande il rumore per la messa a punto delle auto nelle due giornate, tutto sommato primaverili, mentre gruppetti di barzellettieri si

accompagnavano con grandi risate. La nostra Scuderia, "Bandiere al vento", era attrezzata già da venerdì con le tende e il furgone al centro della piazza in attesa dei sei equipaggi iscritti. Mi è tornato comunque alla mente quando il nostro gruppone portava 15 o 20 unità alle gare... Abbiamo visto qualche auto rinata come la Ford Capri ex Baldi ed una delle prime Giuliette berlina e abbiamo notato quanto l'apprezzamento per la sicurezza è stato motivato dalla novità di indossare il casco per rientrare al paddock a gara finita. Abbiamo anche capito che il casco può avere una scadenza determinata da una circolare del 01.01.2014 e che da quest'anno verrà comunque inserito ad ogni prima gara un bollino adesivo (indistruttibile) per l'anno certificato. Mah....comunque due giornate valide perché anche la pioggia ha fatto la sua comparsa soltanto di notte, con un duello fra i titolari dell'assoluto che sarà seguito per tutta la stagione ovvero ... Di Fulvio o Riolo !! Alla Scarperia Giogo!! Saluti, Roberto"

Gruppo 1

Prugger Georg	AR 6c	D BC + 2000	1/1	31/36
Masini Marco	Devin	E BC + 2000	1/1	32/36

Gruppo 2

Ritirato: Roberto Cecchi Abarth 695

Gruppo 3

Banchetti Giancarlo	BMW Turbo	Sil. + 2500	1/ 2	6/32
Gagnoli B. Francesco	Porsche 928	GTS + 2500	2/3	7/32
Capanna Dante	A112	Sil 1150	2/2	30/32

Monoposto

Buffoni Marco	Abarth Se 033	MP 2000	2/2	2/5
---------------	---------------	---------	-----	-----

26 Aprile Autodromo del Mugello Alfa Romeo Revival Cup

Mercatali L. - Mercatali N.	AR 2000	T 2000	1/10	6/25
Seri – Lilli	AR 2000	T 2000	2/10	8/25
De Vuono – Orlandini	AR 2000	T 2000	3/10	9/25
Steinhauslin – Rocco	AR 2000	T 2000	5/10	13/25
Fabbrini	AR 2000	T 2000	7/10	15/25
Galli – Magonio	AR 2000	T 2000	8/10	16/25

VARIE

Alcuni piloti partecipano a gare in salita o pista usufruendo della nostra assistenza, senza essere in regola con il versamento della quota di iscrizione. Sono invitati a provvedere prima della prossima gara. Inoltre ricordiamo il contributo alla assistenza in misura di Euro 25 per le salite e di Euro 50 per le gare in pista da versarsi ai meccanici al sabato mattina.

a presto

